

Ланцева Вероника Юрьевна

**ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ТОРГОВОГО  
МОРЕПЛАВАНИЯ В РОССИЙСКОЙ ИМПЕРИИ  
XIX – НАЧАЛА XX ВВ.**

Специальность 12.00.01 – теория и история права и государства;  
история учений о праве и государстве

**АВТОРЕФЕРАТ**

диссертации на соискание ученой степени  
кандидата юридических наук

Диссертация выполнена в федеральном государственном бюджетном образовательном учреждении высшего образования «Московский государственный университет имени М.В. Ломоносова (юридический факультет)»

Научный руководитель: **Томсинов Владимир Алексеевич** доктор юридических наук, профессор

Официальные оппоненты: **Пашенцев Дмитрий Алексеевич** доктор юридических наук, профессор, государственное автономное образовательное учреждение высшего образования города Москвы «Московский городской педагогический университет», кафедра теории и истории государства и права, профессор

**Ефремова Надежда Николаевна** кандидат юридических наук, профессор, федеральное государственное бюджетное учреждение науки Институт государства и права Российской академии наук, сектор истории государства, права и политических учений, ведущий научный сотрудник

Ведущая организация: **Федеральное государственное автономное образовательное учреждение высшего образования «Московский государственный институт международных отношений (университет) Министерства иностранных дел Российской Федерации»**

Защита состоится «18» мая 2017 г. в 16 ч. 30 мин. на заседании диссертационного совета Д 501.001.74 на базе федерального государственного бюджетного образовательного учреждения высшего образования «Московский государственный университет имени М.В. Ломоносова» по адресу: 119991, г. Москва, ГСП-1, Ленинские горы, д. 1, стр. 13-14 (4-й гуманитарный корпус), юридический факультет, ауд. 535а.

С диссертацией можно ознакомиться в отделе диссертаций научной библиотеки федерального государственного бюджетного образовательного учреждения высшего образования «Московский государственный университет имени М.В. Ломоносова» по адресу: 119992, г. Москва, Ломоносовский проспект, д. 27, Фундаментальная библиотека, сектор А, 8 этаж, комната 812 и на сайте [www.istina.msu.ru](http://www.istina.msu.ru)

Автореферат разослан «\_\_» \_\_\_\_\_ 2017 г.

Ученый секретарь  
диссертационного совета

Полянский П.Л.

## Общая характеристика диссертации

**Актуальность темы научного исследования** обусловлена тем, что реализация внешней торговли и международных экономических связей Российской Федерации в прошлом и в настоящее время осуществляется во многом с помощью морского транспорта. Объем морских перевозок грузов составляет более половины объема внешнеторгового грузооборота страны и продолжает расти. Динамика развития торгового мореплавания, интересы совершенствования его организации, увеличения его эффективности обуславливают необходимость специального исследования его правового регулирования. При этом данная отрасль права отличается консервативностью как никакая другая. Например, Морской ордонанс (*Ordonnance de la marine*) Французского королевства, изданный в 1681 г., действовал полтора столетия, пережил смену эпох, коренные перемены в общественном и государственном строе<sup>1</sup>.

Современная система морского торгового права складывалась столетиями, она формировалась во многом путем накопления исторического опыта правового регулирования морской торговли. Историко-правовое исследование правового регулирования торгового мореплавания в Российской империи позволяет понять, каким образом складывался механизм этого регулирования в российских условиях, уяснить его закономерности, действующие и в настоящее время.

**Объектом исследования** выступает правовое регулирование торгового мореплавания в Российской империи. При этом под торговым мореплаванием следует понимать перемещение товаров и лиц в пространстве посредством морского судна. Если же мореплавание сопряжено с

---

<sup>1</sup> См.: Ордонанс 1681 года «О морской торговле» // Коммерческий кодекс Франции / Предисловие, перевод с французского, дополнения, словарь-справочник и комментарии В.Н. Захватаева. М., 2008. С. 1133–1168.

добыванием и переработкой морепродуктов, то в этом случае правильнее говорить о промышленном мореплавании.

При рассмотрении торгового мореплавания часто употребляют термин «морское торговое право», обозначающий комплекс правовых норм, регулирующих морскую торговлю.

Русский правовед А.Ф. Федоров писал по этому поводу: «Морское торговое право, как это видно из этимологического значения самого названия, содержит в себе постановления, регулирующие морскую торговлю с юридической стороны. Морское торговое право входит в состав морского права вообще, которое касается морского плавания не только торговых, но и всяких иных судов. Можно различать морское торговое право частное, публичное и международное... Но подобно тому, как под торговым правом вообще принято понимать только частное торговое право, точно также и под морским торговым правом разумеется только частное морское торговое право»<sup>2</sup>.

Действовавший в Российской империи Свод Учреждений и Уставов торговых 1833 г. определял круг вопросов, относящихся к торговому мореплаванию в разделе II «О договорах и обязательствах по торговому мореплаванию» книги третьей «О договорах и обязательствах особенных по торговому судостроению и мореплаванию» и включал положения о праве мореплавания, корабельных документах, экипаже на российских торговых судах, найме корабельщика или судовщика, найме корабельных служителей и водоходцев, найме кораблей и судов под груз. Данное обстоятельство было учтено при определении структуры настоящего диссертационного исследования.

**Предметом исследования** являются правовые нормы, содержащиеся в отраслевых источниках и имеющие объектом своего регулирования торговое мореплавание, а именно российское законодательство, морские обычаи,

---

<sup>2</sup> Федоров А.Ф. Морское право. Одесса, 1915. С. 1.

обычаи морских торговых портов и судебная практика, а также доктрины ученых, изложенные в научной литературе по теме исследования.

**Хронологические рамки исследования охватывают период с 1833 г. по 1917 г.** Выбор начального момента обуславливается выделением норм, регулирующих торговое мореплавание, в особую систему в рамках российского законодательства. Это произошло впервые при составлении свода законов Российской империи, когда в своде учреждений и уставов торговых 1833 г. был выделен раздел о торговом мореплавании<sup>3</sup>. Ранее действовавший Устав купеческого водоходства 1781 г.<sup>4</sup>, безусловно, имеет важное значение для изучения истории правового регулирования торгового мореплавания, однако, в его тексте отсутствует четкое разграничение торгового мореплавания и иных видов водоходства, в отличие от устава торгового. Конечный момент исследования определяется прекращением действия законодательства Российской империи, в том числе, правовых норм о торговом мореплавании в конце 1917 г.

В диссертационном исследовании затронуты нормативные акты, выходящие за рамки указанного периода, анализ которых позволил проследить предпосылки формирования нормативного материала и более полно решить поставленные задачи.

**Цель исследования** состоит в выявлении особенностей правового регулирования торгового мореплавания в Российской империи. В связи с этим перед настоящим исследованием ставятся следующие **задачи**:

- проанализировать основные правовые нормы, регулировавшие торговое мореплавание;
- выявить основные закономерности и тенденции процесса развития правового регулирования торгового мореплавания;

---

<sup>3</sup> Свод учреждений и уставов торговых 1833 г. // Свод законов Российской империи. СПб.: Тип. II Отделения Собственной Его Императорского Величества Канцелярии, 1833. Т. XI. Ч. II. С. 219-825.

<sup>4</sup> Устав купеческого водоходства от 25 июня 1781 г. // Полное собрание законов Российской империи. Собрание первое. Том XXI. № 15176. С. 157-186; Том XXI. № 15285. С. 312-336.

- изучить процесс подготовки законопроектов в сфере торгового мореплавания;
- исследовать правовую природу, порядок заключения, исполнения и расторжения договора морской перевозки груза;
- проследить динамику и изучить степень реализации отдельных направлений правового регулирования торгового мореплавания;
- выявить особенности правового регулирования торгового мореплавания в целом, а также отдельных его институтов.

**Эмпирическую базу** исследования составляет широкий круг как нормативных, так и литературных источников, а также архивные материалы и судебная практика.

1) При написании диссертации были использованы материалы Государственного архива Ростовской области, изучены следующие фонды:

Фонд 167 — Ростовский-на-Дону комитет торговли и мануфактур Министерства финансов;

Фонд 289 — Ростовские-на-Дону соединенные училища дальнего плавания и судовых механиков торгового флота с приготовительной при них школой имени графа Коцебу;

Фонд 292 — Таганрогская 3-классная мореходная школа Министерства торговли и промышленности;

Фонд 579 — Канцелярия Таганрогского градоначальника.

2) Публицистические материалы рассматриваемого периода, в особенности опубликованные в издании «Русское судоходство», помогли установить явления юридического быта, воспроизвести конкретную историческую обстановку осуществления торгового мореплавания, а, следовательно, оценить последствия применения в этой сфере целого ряда правовых норм.

3) Ценным источником информации послужили опубликованные законопроекты «с объяснениями», сопровождаемые обширными

комментариями составителей, подробно отражающие процесс их составления.

4) В работе также активно использовались опубликованные материалы судебной практики Правительствующего Сената и коммерческих судов по торговым делам (составители Н. Бер, В. Вильсон, А. Добровольский, Д. Носенко).

5) Ценный материал для анализа международного правового регулирования торгового мореплавания Российской империи представило «Собрание трактатов и конвенций, заключенных Россией с иностранными державами» Ф.Ф. Мартенса<sup>5</sup>, в котором большинству международных договоров предшествует введение, составленное на основании архивных материалов, содержащих дипломатическую переписку, а тексты договоров снабжены комментариями.

**Степень научной разработанности темы.** Исследованию правового регулирования торгового мореплавания уделялось внимание в трудах отечественных дореволюционных ученых: Л.К. Вардзелова, Е.В. Васьковского, П. Верховского, В. Витчевского, Л.М. Гольдмерштейна, С. Зарудного, В.А. Краснокутского, И.М. Кулишера, А.И. Лыкошина, Я.Д. Маковского, Д. Мейера, Н.О. Нерсесова, Е.А. Нефедьева, А.Н. Страннолюбского, Г. Селецкого, В.Г. Стругова, А.Ф. Федорова, П.П. Цитовича, В.П. Чернышева, П.И. Числова, Г.Ф. Шершеневича и др.<sup>6</sup>

<sup>5</sup> Мартенс Ф.Ф. Собрание трактатов и конвенций, заключенных Россией с иностранными державами. Т. XII. СПб. : Типография Министерства путей сообщения, 1898.; Мартенс Ф.Ф. Собрание трактатов и конвенций, заключенных Россией с иностранными державами. Т. XV. СПб. : Типография Министерства путей сообщения, 1898.

<sup>6</sup> Вардзелов Л.К. К вопросу о положении моряков торгового флота // Ежемесячный журнал Императорского общества судоходства «Русское судоходство». СПб., 1911. № 1 (345), январь; Васьковский Е.В. Учебник Морского Торгового законовещения. СПб., 1906; Верховский П. О мерах развития русского торгового флота // Ежемесячный журнал Императорского общества судоходства «Русское судоходство». СПб, 1904. № 3 (263), март; Витчевский В. Торговая, таможенная и промышленная политика России со времен Петра Великого до наших дней / Валентин Витчевский ; [перевод с немецкого А. В. Брауде] ; под редакцией Ю. Д. Филиппова. СПб. : издание Д. А. Казлицына и Ю. Д. Филиппова, 1909; Гольдмерштейн Л.М. Морское право России, Германии, Франции, Англии и Швеции. СПб. : Изд. Я. А. Канторович, 1903; Зарудный С. Торговое Уложение

Изучению правового регулирования отдельных институтов морского торгового права посвящены исследования А. Вицына, А.Г. Гасмана, А. Пийпа, И.П. Таннебаума, Я.А. Тикстона и др.<sup>7</sup>

На современном этапе изучение отдельных институтов морского торгового права затрагивалось в работах М. И. Брагинского, В.В. Витрянского, В.А. Егиазарова, А.С. Кокина, О.Л. Масленниковой, И.В. Троицкой, В.В. Тюпы, И.П. Шаскольского и др.<sup>8</sup> Морская транспортная отрасль как объект государственного регулирования фигурирует в трудах К.С. Бадигина, Ю.Л. Бордученко, Э.С. Вересоцкого, Л.М. Гранкова, Ю.А.

---

Итальянского королевства и русские торговые законы. Опыт сравнительного изучения системы законодательства. СПб., 1870; Краснокутский В.А. Русский торговый процесс. М., 1915; Кулишер И. М. Очерк истории русской торговли. СПб. : изд. «Атеней», 1923; Лыкошин, А. И. Больные вопросы торгового судоходства // Журнал Министерства юстиции. 1902. № 6 (Июнь); Маковский Я. Д. Условие наибольшего благоприятствования в торговых договорах : исторический очерк. М. : Товарищество типографии А. И. Мамонтова, 1917; Мейер Д. Юридический сборник. Казань, 1855; Нерсесов Н.И. Конспективный курс лекций по торговому и вексельному праву (посмертное издание, исправленное и дополненное А.Г. Гусаковым). М., 1917; Нефедьев Е.А. Учебник торгового права. Выпуск I. М., 1904; Страннолюбский А.Н. Предположения об организации высшего морского образования в России. СПб. : тип. Мор. м-ва, 1878; Селецкий Г. Морские конторы и морское сословие // Ежемесячный журнал Императорского общества судоходства «Русское судоходство». СПб., 1911. № 4 (348), апрель; Стругов В.Г. Курс морского торгового законодательства для мореходных классов. СПб., 1896; Федоров А.Ф. Морское право. Одесса, 1913; Цитович П.П. Очерк основных понятий торгового права. Киев, 1886; Чернышев В. П. Рабочий вопрос в торговом мореплавании и регистрация моряков торгового флота // Русское судоходство. Петроград, 1915. № 4; Числов П.И. Пособие к лекциям по гражданскому праву, торговому праву и торговому судопроизводству. М. : типо-лит. А.В. Васильева, 1900; Шершеневич Г.Ф. Учебник торгового права. СПб., 1908.

<sup>7</sup> Вицын А. Договор морского страхования по русскому праву. СПб., 1865; Гасман А. Несколько слов о морском протесте // Право. 1903. № 20; Пийп А. Страхование судовых служащих от военного риска // Русское судоходство. Петроград, 1915. № 4; Танненбаум И.П. Об аварии. Ярославль, 1913; Тикстон Я.А. Русский морской полис // Страховое обозрение. 1898. № 11.

<sup>8</sup> Договорное право. Книга IV. Договоры о перевозке, буксировке, транспортной экспедиции и иных услугах в сфере транспорта / Отв. ред. М. И. Брагинский, В.В. Витрянский. М., 2000; Егиазаров В.А. Транспортное право. Учебник / 6-е изд., доп. и перераб. М., 2008; Кокин А.С. Международная морская перевозка груза: право и практика. М., 2007; Масленникова О.Л. Исторический очерк норм о морском протесте // Нотариальный вестник. 2014. № 1; Троицкая И.В. Особенности гражданско-правового регулирования страхования в сфере предпринимательства в дореволюционной России и в СССР // Известия Российского государственного педагогического университета им. А.И. Герцена. 2010. № 134; Тюпа В.В. Договор перевозки в дореволюционной России // Закон. 2008. № 7.

Гришина, В.В. Денисова, А.В. Зуева, Г.А. Крымпохи, В.П. Пузырева, М.В. Чекурова и др.<sup>9</sup>

Однако в трудах отечественных правоведов в дореволюционный период рассматривалось лишь действовавшее на период их создания морское торговое законодательство. Современные юристы выбирали объектом своего историко-правового исследования отдельные институты морского торгового права или историю торгового мореплавания в общем. Таким образом, несмотря на множество трудов, затрагивающих правовое регулирование торгового мореплавания в Российской империи, до настоящего времени не проводилось комплексных историко-правовых исследований, направленных

---

<sup>9</sup> Бадин К. По студенческим морям. М. : Государственное издательство географической литературы, 1956; Бордученко Ю.Л., Зуев А.В. Мореходные учебные заведения в годы первой мировой войны (1914-1918 гг.) // Исторические, философские, политические и юридические науки, культурология и искусствоведение. Вопросы теории и практики. Тамбов : Грамота, 2015. № 9. Ч. 2; Гранков Л.М., Вересоцкий Э.С. Русское судоходство. История и современность: В 3 т. Т. III. Создатели отечественного торгового судоходства и кораблестроения (XVIII-XX вв.). Исторические очерки. Под общей редакцией д-ра ист. Наук, проф. А.В. Манько. М. : Изд. агентства «Марин-Пресс», 2013; Гранков Л.М. Русское судоходство. История и современность: В 3 т. Т. I. Коммерческий флот России. Страницы истории. М. : Изд. агентства «Марин-Пресс», 2004; Гранков Л.М. Русское судоходство. История и современность: В 3 т. Т. II. Морской флот России во внешней торговле и международном судоходстве. М. : Изд. агентства «Марин-Пресс», 2010; Гришин Ю.А. История мореплавания. М. : Изд-во «Транспорт», 1972; Денисов В.В. История государственного управления морским транспортом России: учебное пособие. – Новороссийск : МГА им. Адм. Ф.Ф. Ушакова, 2006; Денисов В.В., Рыченков Ю.И., Шикин В.С. Очерки истории танкерного флота России (последняя четверть XIX-XX вв.): Учебное пособие. Новороссийск : НГМА, 2004; Зуев А.В. Законы Российской империи о правах капитана торгового судна по формированию экипажа // Речной транспорт (XXI век). № 5. М., 2006; Зуев А.В. Классификация прав и обязанностей капитана морского судна по законам Российской империи // Известия Российского государственного педагогического университета им. А.И. Герцена. 2006. Т. 4. № 22; Зуев А.В. Некоторые особенности найма судовых экипажей морских торговых судов Российской империи (вторая половина XIX - начало XX веков) // Известия Российского государственного педагогического университета им. А.И. Герцена. 2013. № 156; Зуев А.В. Подготовка моряков торгового флота в Санкт-Петербурге в дореформенный период // Исторические, философские, политические и юридические науки, культурология и искусствоведение. Вопросы теории и практики. Тамбов: Грамота, 2013. № 4. Ч. 2; Зуев А.В. Проблемы подготовки кадров морского торгового флота во второй половине XIX века // Известия российского гос. пед. ун-та им. А. И. Герцена. 2012. № 149; Крымпоха Г.А. История мореплавания: В 3 ч. Ч. 2. Новороссийск: НГМА, 2005; Пузырев В.П. Под флагом России: История зарождения и развития морского торгового флота / Пузырёв В. П., Басов А. В., Березовский Н. Ю., Реданский В. Г., Скугарев В. Д. М. : Согласие, 1995; Чекуров М.В. Так гласил морской закон (Очерки истории морской службы в эпоху парусного флота). М. : Транспорт, 1998.

на его изучение и выявление особенностей правового регулирования данной сферы в России в дореволюционный период. Проведенное диссертантом исследование в значительной степени восполняет этот пробел.

**Научная новизна исследования** заключается в том, что автором впервые выделены особенности правового регулирования торгового мореплавания в Российской империи, а также раскрыто его содержание в динамике на протяжении исследуемого периода с учетом архивных материалов и судебной практики. Предпринята попытка раскрыть причины позитивной и негативной правоприменительной практики в данной области и определить проблемы правового регулирования статуса морского торгового судна и его экипажа, договора морской перевозки груза.

В диссертации рассмотрен ряд вопросов, ранее недостаточно полно исследованных отечественными историками государства и права. В частности, выявлены предпосылки появления и трансформации правовых норм в сфере торгового мореплавания, отражены коллизии российского и иностранного законодательства, уточнена роль правового обычая в регулировании торгового мореплавания.

Новизна исследования состоит также в том, что правовое регулирование торгового мореплавания рассматривается в комплексе с нормами других отраслей права, а именно международного, трудового, гражданского и уголовного права.

Впервые вводится в научный оборот ряд архивных материалов, отражающих особенности осуществления торгового мореплавания на юге Российской империи.

**Методологическую базу** исследования составили общенаучные и частные научные методы познания. В процессе исследования использовались такие общенаучные методы как анализ, синтез, классификация, исторический, сравнение, структурный и др. В частности, исторический метод позволил воспроизвести условия осуществления торгового мореплавания в контексте соответствующей исторической

ситуации, что позволило более целостно проанализировать его правовое регулирование. С помощью сравнения выявлялась сущность и характер происходивших в условиях реализации торгового мореплавания изменений, а в отношении правового статуса морского торгового судна и его экипажа, действие правовых норм изучалось на примере его применения в разных регионах.

В диссертации применялись формально-юридический, историко-правовой и сравнительно-правовой научные методы изучения правовых явлений.

Историко-правовой метод способствовал установлению причинно-следственных связей между явлениями юридического быта и правовой регламентацией данных правоотношений. В результате его использования была дана более объективная оценка последствий применения ряда правовых норм, например, таких, которые регламентировали отечественное судостроение, способствовали обеспечению российского торгового флота квалифицированными кадрами, направляли его на более эффективное служение национальным интересам России.

Правовые нормы, регламентировавшие данные правоотношения, рассматриваются во взаимосвязи с другими нормами, в конкретной исторической обстановке, в тесной связи с историческими фактами и явлениями изучаемого периода, что, в конечном счете, позволило выявить предпосылки появления и изменения отдельных правовых норм в данной сфере, а также дало возможность выявить и обобщить особенности правового регулирования торгового мореплавания в целом и отдельных его институтов.

Специфика предмета исследования вызвала необходимость применения комплексного межотраслевого подхода. Рассмотрение правового регулирования торгового мореплавания осуществлялось с учетом методологических подходов, выработанных в рамках морского публичного и частного, международного, гражданского и уголовного права.

### **Основные выводы и положения, выносимые на защиту:**

1. В результате проведенного исследования выявлено, что правовое регулирование торгового мореплавания в Российской империи на протяжении рассматриваемого периода отличалось стихийностью. Преобразования нормативного материала инициировались потребностями судовладельцев, заинтересованность которых выступала ключевым фактором, определяющим изменения в нормативном материале сферы торгового мореплавания.

2. Международный характер торгового мореплавания предполагает гармонизацию регулирующего его национального нормативного материала с зарубежным. В данном ракурсе удалось установить, что отечественное законодательство зачастую входило в противоречие с иностранным. Особенно остро такое противоречие проявлялось в правилах покупки морских торговых судов в иностранных портах. Переход права собственности на судно, оформленный в соответствии с предписаниями российских законов, не имел оснований для признания его правомерным иными государствами.

3. Понятие договора морской перевозки груза объединяло два договора, существенно отличавшихся как юридической природой, так и характером правового регулирования. От правильного определения юридической природы каждого конкретного договора зависела правомерность наступавших для сторон последствий. В диссертационном исследовании сделан вывод также о том, что при найме судна нельзя однозначно говорить об определении сущности такого договора как имущественного найма, потому что кроме самого судна в наем предоставлялся также его экипаж, а регламентация правил предоставления судна без экипажа отсутствовала. Таким образом, корректнее говорить о природе данного вида договора как о комплексе имущественного и личного найма. Сущность фрахтового договора заключается в возмездном оказании услуг.

4. Отличительной чертой правового регулирования договора морской перевозки груза было формирование правового материала не только за счет нормативных правовых актов органов государственной власти, но и специальных правовых обычаев, игнорировать которые оказывалось невозможным, и государство было вынуждено их учитывать посредством признания и включения в действующую правовую систему. Значительная роль обычаев при заключении и исполнении данного договора была обусловлена, в большей степени, удобством для судовладельцев. Применение обычаев придавало правовым нормам мобильность, необходимую в меняющихся экономических условиях, и возможность правового закрепления наиболее удобных правил поведения.

5. Правовое регулирование торгового мореплавания отличалось рекомендательным характером ряда норм, проявившимся в отсутствии санкций за несоблюдение установленных правил (в частности, о корабельных документах, регистрации морских торговых судов, существенных условиях договора морской перевозки груза) и четкого механизма реализации и контроля за их соблюдением.

6. Российское законодательство о торговом мореплавании отличалось от подобного законодательства иностранных государств тем, что в нем не сформировался ряд институтов, необходимых для успешной работы коммерческого флота, к которым, в части правового статуса морского торгового судна следует отнести морскую ипотеку, а касательно статуса экипажа судна – социальное обеспечение моряков, нормирование условий их пребывания на торговых судах.

**Практическая значимость исследования** состоит в том, что полученные в процессе исследования результаты могут быть использованы в последующих научных исследованиях становления и развития правового регулирования торгового мореплавания в Российской империи, а также в процессе преподавания морского и транспортного права, истории

отечественного государства и права и при разработке спецкурса «Правовое регулирование торгового мореплавания в Российской империи».

**Апробация результатов исследования.** Диссертация подготовлена, обсуждена и одобрена на кафедре истории государства и права МГУ имени М.В. Ломоносова. Основные результаты исследования отражены в научных публикациях диссертанта. Ряд теоретических положений обсуждался на международных, региональных и городских научных конференциях. Отдельные положения использовались при подготовке научной работы «Трансформация статуса правового обычая в морском праве», занявшей второе место на конкурсе «Молодые ученые транспортной отрасли 2014», проводимого по инициативе и при поддержке Минтранса России.

**Структура диссертации.** Диссертация структурно состоит из введения, трех глав, объединяющих семь параграфов, заключения, а также списка использованной литературы и источников.

### **Содержание диссертации**

**Во введении** к диссертации обосновывается актуальность темы исследования, выявляются степень ее научной разработанности и научная новизна, определяются объект, хронологические рамки, цели и задачи, раскрывается теоретическая и практическая значимость работы, устанавливается методологическая база исследования, формулируются основные положения, выносимые на защиту, и приводятся данные об апробации ее результатов, а также о структуре диссертации.

**В первой главе «Развитие торгового мореплавания как предмет правового регулирования в Российской империи»** выявляются ключевые направления правового регулирования торгового мореплавания, анализируются результаты его реализации, обосновывается вывод о последовательности и планомерности его международного правового

регулирования в последних двух третях XIX – начале XX в. в отличие от национального.

**В первом параграфе «Приоритетные направления национального правового регулирования торгового мореплавания»** рассматриваются основные нормативные правовые акты в сфере торгового мореплавания. Проведенный анализ позволил выявить основные целеполагающие направления правового регулирования торгового мореплавания России в данной сфере в период с 1833 г. по 1917 г.:

- развитие отечественного судостроения как средства увеличения количественных и качественных показателей торгового флота;
- стимулирование отечественного морского торгового флота к более эффективному служению национальным интересам России;
- обеспечение торгового флота квалифицированными кадрами из числа подданных Российской империи;
- скорое и справедливое разрешение споров из торгового мореплавания;
- минимизация имущественных рисков посредством морского страхования;
- увеличение безопасности торгового мореплавания.

Правовое регулирование торгового мореплавания в Российской империи на протяжении рассматриваемого периода отличалось стихийностью, а переработка норм не носила комплексного характера. Такая хаотичность преобразований нормативного материала вызвана их инициацией потребностями общества, а именно – судовладельцев. Так, основополагающий правовой акт, внесший ряд нововведений по нескольким приоритетным направлениям развития торгового мореплавания, *Дополнительное постановление о торговом судостроении и мореходстве*<sup>10</sup>,

---

<sup>10</sup> Высочайше утвержденное дополнительное постановление о торговом судостроении и мореходстве от 12 февраля 1830 г. // Полное собрание законов Российской империи. Собрание второе. Том V. № 3485. С. 149-159.

наряду с Уставом купеческого водоходства послуживший основой для многих статей раздела «О торговом мореплавании» Устава торгового, был составлен по ходатайству купечества. Прощения, а иногда настойчивые требования купечества, зачастую при посредничестве представителей местной власти, также послужили причиной трансформации отдельных направлений правового регулирования институтов морского торгового права.

В результате исследования было выявлено, что финансирование судостроения инициировалось участниками внешнеэкономической деятельности из числа российских подданных при поддержке представителей местной власти и Министерства финансов, старавшегося при наличии возможности поддерживать позицию торгового сословия и защищать его интересы. В частности, активное участие генерал-губернатора Новороссийского края в судьбе судовладельцев, а также своевременное субсидирование отечественного частного судостроения и введение новых средств обеспечения государственного займа привели в середине XIX в. к продуктивному развитию отечественного судостроения на Черном и Азовском морях и снабжению портов региона судами собственной постройки. В 1865 г. в связи с получением жалоб на плавание в зарубежных водах иностранных судов под русским национальным флагом были введены новые правила о порядке выдачи патентов на русский флаг. В силу заинтересованности купечества, выразившего готовность при необходимости даже содержать коммерческие суды за свои средства, получила развитие и сохранилась до 1917 г. система коммерческих судов, рассматривавших споры из торгового мореплавания. В сороковых годах XIX в. петербургское купечество, занимавшееся торговым мореплаванием, обратилось к правительству с прошением о пересмотре норм о морском страховании Устава торгового на предмет соответствия иностранным законодательствам этого периода. Удовлетворением этого прошения стало принятие в 1846 г. новых Правил для морского страхования. Регулярные обращения судовладельцев к министру финансов вызывали введение послаблений в

применении действующего законодательства. Так были разрешены беспошлинный пропуск из-за границы иностранных металлических корабельных принадлежностей для купеческих судов, строящихся на российских верфях, рассрочка выплаты пошлин при покупке судов за границей, беспошлинный пропуск металлических морских судов.

Соответственно ключевым моментом, определяющим трансформацию нормативного материала, регулирующего торговое мореплавание, являлась заинтересованность судовладельцев.

В XIX в. в законодательстве четко прослеживается тенденция к стимулированию отечественного морского торгового флота к более эффективному служению национальным интересам России, к закреплению норм, ориентирующих развитие русского торгового мореплавания в интересах российских подданных. Если в XVIII в. иностранные суда свободно могли получить патент на плавание под русским национальным флагом, то с 1797 г. такое право было ограничено необходимостью получения Высочайшего соизволения и обусловлено проживанием либо занятием морской торговлей и нахождением капиталов на территории России. С 1863 г. иностранцы более не могли получить патент, но имели право на участие в российских мореходных компаниях, где допускалось даже преобладание их числа. В 1904 г. условием выдачи патента стало полное отсутствие иностранных подданных во всех формах совместной собственности на морские торговые суда.

В вопросе формирования квалифицированного кадрового состава для комплектования экипажей морских торговых судов правительство не принимало комплексных мер для улучшения ситуации, давая возможность для обучения и объединения в сообщества, но не идя далее того, не делая профессию привлекательной для квалифицированного и благонадежного населения, что не позволило благополучно разрешить данный вопрос в рассматриваемый период.

Наиболее удачно было реализовано функционирование системы компетентных органов для скорого и справедливого разрешения споров, вытекавших из торгового мореплавания. Торговые споры на протяжении рассматриваемого периода в России разрешались коммерческими судами, опиравшимися в своей деятельности на прогрессивные для того времени принципы судопроизводства. Суды пользовались поддержкой заинтересованных слоев общества (как российских, так и иностранных), содействуя своим авторитетом быстрому и правильному развитию отечественной морской торговли. Первоначальное территориальное расположение коммерческих судов в портовых городах, через которые осуществлялась международная морская торговля, позволяет сделать вывод о создании системы коммерческих судов в первую очередь для разрешения споров из торгового мореплавания.

**Во втором параграфе «Международное правовое регулирование торгового мореплавания Российской империи»** исследуются международные договоры, заключенные Россией в данной сфере. Целеполагающие направления международного правового регулирования торгового мореплавания России можно определить как: обеспечение доступа российским торговым судам ко всем открытым портам иностранных государств; получение российскими судами максимально возможного количества привилегий в иностранных портах; упрощение процедуры прихода/ухода российских судов в/из иностранных портов; обеспечение возможности защиты экипажей российских морских торговых судов и перевозимого имущества.

Автор приходит к выводу о том, что благодаря успешным дипломатическим сношениям в течение XIX в. Россия обеспечила широкий рынок сбыта отечественных товаров и возможность для отечественных судов осуществлять торговое мореплавание на благоприятных условиях.

**Во второй главе «Статус морского торгового судна и его экипажа по законодательству Российской империи»** рассматривается правовой

режим морского торгового судна как объекта права собственности и особенности правового регулирования трудовых отношений капитана судна и остальных членов экипажа.

**В первом параграфе «Статус морского торгового судна по законодательству Российской империи»** морское торговое судно рассматривается как объект права собственности. Морское судно являлось составной вещью, включавшей непосредственно корпус судна, необходимое оснащение судна и принадлежности, связанные с судном условно. Отмечается, что критерии, по которым то или иное судно можно было отнести к морскому и, соответственно, распространить на него действие Устава торгового, отсутствовали.

Обращается внимание на возможность особенно четко проследить активное вмешательство государства как в правовое регулирование, так и в реализацию правоотношений в данной сфере. В той или иной степени участие государственных органов сопутствовало совершению всех юридических фактов (например, таких, как: выдача корабельной крепости и иных корабельных документов, переход права собственности на судно, освидетельствование судов, удостоверение национальности судна, регистрация судна и др.). Причем субъектами данных правоотношений выступали не только должностные лица на местах (портовые таможи, портовые управления, коммерческие суды, российские консулы), но и ряд министерств.

Уделяется внимание моменту перехода права собственности на суда, который связывался законодателем с передачей корабельной крепости, тогда как более уместным был бы момент внесения судна в корабельный список таможенной порта приписки.

В параграфе также рассматриваются корабельные документы, закреплявшие индивидуальность и национальность судна, проводится их анализ.

Отражены способы приобретения права собственности на морские торговые суда с точки зрения гражданского права, но с учетом особенностей, являвшихся следствием специфики торгового мореплавания.

В результате проведенного анализа автором были выявлены следующие недостатки правового регулирования статуса морского торгового судна:

- незначительные санкции, либо полное их отсутствие за нарушение правил о корабельных документах и регистрации морских торговых судов;

- отсутствие понятия морской ипотеки (к морским судам применялись общие правила о залоге движимого имущества, что делало его крайне затруднительным и породило заключение фиктивных сделок с целью обхода закона);

- неудачное закрепление момента перехода права собственности (передача корабельной крепости);

- неудовлетворительное функционирование системы регистрации морских торговых судов в связи с неудачным выбором регистрирующего органа и отсутствием установленного законодательством юридического значения регистрации.

Последняя недоработка имела принципиальное значение, т.к. корабельные списки были непригодны ни в административных, ни в статистических целях, ни для упорядочения и облегчения сделок с судами. Государственное регулирование торгового мореплавания, как деятельности международного характера, должно предполагать гармонизацию и унификацию нормативного материала различных государств. Однако в Российской империи приходится констатировать столкновение установленных правил с зарубежными. Особенно ярко такое противоречие прослеживается в процедуре и значении системы регистрации морских торговых судов, юридическое значение которой в России отсутствовало. Уставом торговым правила о купле-продаже судов российскими подданными

распространялись и на территорию иностранных государств, вступая в коллизию с местным законодательством. В частности, английские правила предусматривали письменную форму и внесение сведений о смене собственника судна в судовой реестр. До регистрации прав на судно сделка не имела юридической силы в отношении третьих лиц. Однако российским законодательством не учитывалось, что продажа судна в иностранном порту согласно местным законам также должна была признаваться правомерной. Требования о внесении изменений в судовой реестр иностранного порта предшествовавшей приписки закон вообще не содержал. Таким образом, переход права собственности на судно в соответствии с предписаниями российских законов мог не признаваться государствами, законодательно требовавшими регистрации перехода прав на судно в судовых реестрах портов приписки.

**Во втором параграфе «Правовое положение экипажа морского торгового судна»** проводится анализ особенностей регулирования трудовой деятельности круга лиц, совместными усилиями которых осуществлялось плавание судна. В состав экипажа входили капитан, штурманы, боцман, плотник, матросы, механики и др.

Правовой статус капитана противопоставлялся статусу остальных членов экипажа в силу его особенного положения по отношению к судовладельцу, грузоотправителям, экипажу и третьим лицам. Ответственность должности предопределяла выдвижение ряда условий для допуска лица к управлению судном, эволюция которых рассмотрена в данном параграфе. Капитан занимал должность в соответствии с договором личного найма, условия которого закреплялись законодательно. Права и обязанности капитана из договора проанализированы в контексте деления деятельности капитана на три сферы (техническую, юридическую и должностную). Очерчен объем ответственности капитана судна, как уголовной, так и гражданско-правовой, за свои действия и действия членов экипажа. Особенностью заключения договора личного найма капитана

являлось требование о необходимости его удостоверения изначально маклером, а с 1866 г. – нотариусом. Специфическим основанием для расторжения договора найма капитана выступало его отстранение в иностранном порту российским консулом вследствие предосудительного поведения или отсутствия необходимых знаний, представлявшего опасность для экипажа и пассажиров.

В данном параграфе рассматриваются особенности комплектования экипажей морских судов, заключения, исполнения и расторжения с ними договора найма судовладельцем или его представителем. Отмечается различие правового статуса членов экипажа морских торговых судов в зависимости от их подданства. Иностранцы ограничивались в правах по договору в сравнении с российскими подданными.

В рамках данного параграфа был рассмотрен правовой статус лоцмана и лоцманской части в целом, отражены порядок взаимодействия лоцмана и капитана судна, пределы их ответственности в момент нахождения лоцмана на борту судна. Рискованность лоцманского промысла, а также размер подлежащих возмещению в случае аварии убытков практически не допускали проводки судов отдельными лоцманами и привели к созданию лоцманских товариществ, цехов и обществ, несших ответственность коллективно. Лоцманская часть ввиду своей важности для транспортной безопасности государства находилась в ведении морского ведомства, налагавшего на лоцманов ряд обязанностей помимо проводки судов. Соответственно, морское ведомство привлекалось для погашения убытков, понесенных судовладельцами по вине лоцманов, что также отличает правовое регулирование торгового мореплавания.

Изложенное в данном параграфе позволило автору сделать выводы о следующих особенностях правового статуса экипажа морского торгового судна в Российской империи. В рассматриваемый период остро стояла проблема комплектования экипажей морских торговых судов квалифицированными кадрами, особенно матросами. Исключение составляла

должность капитана. Так как продуктивное осуществление внешнеэкономической деятельности являлось приоритетным направлением в экономической сфере, государство старалось повлиять на сложившуюся ситуацию, предприняв ряд мероприятий, направленных на разрешение данного вопроса. Однако предпринятые меры не носили комплексного и последовательного характера (морякам предоставлялась лишь возможность обучения и право на объединение в сообщества, что при отсутствии нормирования труда и социального обеспечения моряков и их семей не могло сделать профессию привлекательной для квалифицированного и благонадежного населения), и, соответственно, не могли изменить сложившуюся ситуацию. Важнейшей из причин негативного отношения к данной профессии являлся быт моряков в период нахождения на судне и отсутствие социальных гарантий впоследствии. В частности, в законодательстве отсутствовали требования к условиям проживания моряков на судах (государственный контроль за соблюдением норм питания, квадратура жизненного пространства членов экипажа, требования к вентиляции и освещению, отдельные помещения для приема пищи и для санитарных нужд), вопросы здравоохранения (контроль за нахождением на судне установленного перечня медикаментов, необходимость прохождения медицинского осмотра перед каждым рейсом, требования к рациону, учреждение специальных больниц для моряков), нормы о социальном обеспечении (наличие пенсий, страхования, выплат вдовам, благотворительных учреждений для моряков), безопасности мореплавания (государственный контроль за состоянием судна при отплытии из порта, отсутствием перегрузки судна).

**Третья глава «Договор морской перевозки груза в праве Российской империи»** посвящена анализу понятия и юридической природы указанного договора, его содержания, особенностей заключения, исполнения и прекращения.

**В первом параграфе «Понятие и юридическая природа договора морской перевозки груза»** проводится разграничение двух видов данного договора, рассматривается сущность каждого из них. Понятие договора морской перевозки груза объединяло два договора, существенно отличавшихся как юридической природой, так и правовым регулированием. От верного определения юридической природы каждого конкретного договора зависела правомерность наступавших для сторон последствий. Уточнено, что при найме судна нельзя однозначно говорить об определении сущности такого договора как имущественного найма, т.к. кроме самого судна предоставлялся также его экипаж, а регламентация правил предоставления судна без экипажа отсутствовала. Таким образом, корректнее говорить о природе данного вида договора как о комплексе имущественного и личного найма. Сущность фрахтового договора заключается в возмездном оказании услуг.

**Во втором параграфе «Заключение договора морской перевозки груза»** проводится анализ законодательных требований, предъявлявшихся к сторонам договора, его содержанию и форме. Существенные условия, подлежавшие закреплению в договоре, значительно различались для двух его видов ввиду отличия сущности проистекавших из них обязательств. Несмотря на определение в законе ряда требований к содержанию договора морской перевозки груза, их отсутствие не влекло каких-либо существенных последствий для сторон. Признание договора недействительным зависело от усмотрения суда, выносившего решение с точки зрения полноты отражения в договоре существа обязательства и взаимных прав и обязанностей сторон. Таким образом, законодательные предписания носили скорее рекомендательный характер. В таких условиях особое значение приобрели разъяснения коммерческих судов и Правительствующего Сената и торговые обычаи. Правовой основой их применения для восполнения пробела в действовавшем законодательстве являлись Устав судопроизводства

коммерческих судов<sup>11</sup>, позднее Устав торгового судопроизводства<sup>12</sup>. Выступая текущим регулятором торговых правоотношений, обычай постоянно находился в динамике и трансформировался в соответствии с требованиями юридического быта. Изучение морских торговых обычаев носило фрагментарный характер, сталкиваясь с рядом трудностей. В силу того, что обычай применялся при столкновении интересов участников торгового оборота в суде, при обосновании обычаем своих притязаний, доступными для изучения являлись лишь обычаи, отраженные в судебных решениях.

Внимание уделяется также правовому статусу коносамента в виду особого значения данного документа как формы заключения договора морской перевозки груза, товарораспорядительного документа и доказательства принятия капитаном на судно определенного груза.

Отмечается, что при заключении договора морской перевозки груза в связи с отсутствием точной и ясной законодательной базы правоприменители широко использовали обычаи морских торговых портов.

**Третий параграф «Исполнение договора морской перевозки груза»** посвящен рассмотрению взаимных прав и обязанностей фрахтователя и фрахтовщика. Внимание уделяется также имущественной стороне их правоотношений – правилам исчисления фрахта. В разделе обозначен объем ответственности сторон и основания для прекращения действия договора морской перевозки груза.

Характерной особенностью договора морской перевозки груза в Российской империи является повышенная роль правовых обычаев в механизме регулирования правоотношений сторон. Отсутствие точной и ясной законодательной базы, регламентировавшей заключение и исполнение

---

<sup>11</sup> Именной указ, данный Сенату «Высочайше утвержденное Учреждение Коммерческих Судов и Устав их судопроизводства» от 14 мая 1832 г. // Полное собрание законов Российской империи. Собрание второе. Т. VII. № 5360. С. 268-298.

<sup>12</sup> Устав судопроизводства торгового // Свод законов Российской империи. Т. XI. Ч. II. 1903.

договора, сопряженных с множеством нюансов, от которых зависело распределение ответственности и в конечном счете финансовых затрат, повлекло широкое использование правоприменителями обычаев морских торговых портов. Устав торговый закреплял такую возможность, а Правительствующий Сенат – одобрял. Выступая текущим регулятором торговых правоотношений, обычай постоянно находился в динамике и трансформировался в соответствии с требованиями юридического быта. Торговое законодательство фактически санкционировало существовавшие на момент его создания обычаи. Сложившиеся обстоятельства устраивали судовладельцев ввиду возможности правового закрепления удобных для них правил поведения. При этом российскими судовладельцами применялись не только обычаи морских торговых портов империи, входившие в национальную правовую систему, но обычаи портов иностранных государств, а также международные правовые обычаи. Торговые дела, в отличие от остальных гражданских споров, в коммерческих судах разрешались с применением обычаев, причем суд мог ими руководствоваться даже без ссылок на них сторон. Следовательно, применение обычая при его наличии носило обязательный характер.

**В заключении** содержатся основные итоги исследования и формулируются обобщающие научные выводы по диссертационному исследованию.

По теме диссертационного исследования автором опубликованы следующие работы:

**Список работ, опубликованных по теме диссертации в рецензируемых изданиях, рекомендованных ВАК Министерства образования и науки для публикации диссертационных исследований**

1. Ланцева В.Ю. Формы правового регулирования морской торговли в Российской империи // Евразийский юридический журнал. 2014. № 3. С. 118-120. (0,3 п.л.).
2. Ланцева В.Ю. Понятие морской торговли в Российской империи // Известия Сочинского государственного университета. 2014. № 2. С. 173-175. (0,3 п.л.).
3. Ланцева В.Ю. Правовой режим морского торгового судна в Российской империи // Евразийский юридический журнал. 2014. № 9. С. 98-101. (0,5 п.л.).
4. Ланцева В.Ю. Модернизация коммерческих судов в Российской империи в XIX в. и судебная реформа 1864 г. // Вестник Московского университета. Серия 11: Право. № 2. М.: Издательство Московского университета, 2015. С. 87-94. (0,4 п.л.).
5. Ланцева В.Ю. Государственная поддержка российского судостроения в XIX – н. XX вв. // История государства и права. № 14. М.: ИГ ЮРИСТ, 2016. С. 45-49. (0,4 п.л.).

#### **Иные научные публикации:**

1. Ланцева В.Ю. Правовое регулирование коносамента как мера обеспечения национальной безопасности в сфере морского транспорта Российской империи // Материалы международной научно-практической конференции: «Механизм экономико-правового обеспечения национальной безопасности: опыт, проблемы, перспективы». Краснодар, 2013. С. 92-98. (0,4 п.л.).
2. Ланцева В.Ю. Юридическая природа договора морской перевозки груза в праве Российской империи // Материалы международной научной конференции: «Право: история, теория, практика (II)». Санкт-Петербург, 2013. (0,2 п.л.).

3. Ланцева В.Ю. Договор морской перевозки в праве Российской империи // Вестник ГМУ им. адм. Ф.Ф. Ушакова. Эксплуатация, безопасность и экономика водного транспорта. 2013. № 1(2). С. 91-95. (0,7 п.л.).

4. Ланцева В.Ю. Трансформация статуса правового обычая в морском праве // Труды научно-практической конференции «Молодые ученые транспортной отрасли». М., РИО Московского государственного университета путей сообщения (МГУПС), 2014. С. 130-140. (1,6 п.л.).

5. Ланцева В.Ю. Особенности правового регулирования лоцманской проводки судов в Российской империи // Сборник научных трудов по материалам международной научно-практической конференции «Законодательство России и зарубежных стран: проблемы правоприменения». Ставрополь, 2014. С. 48-56. (0,3 п.л.).

6. Ланцева В.Ю. Отечественная система регистрации морских торговых судов как условие развития торгового мореплавания в XIX-начале XX вв. // Сборник научных трудов по итогам VI Международной научно-практической конференции «Актуальные проблемы экономики и управления в социальной сфере». М., 2015. С. 208-215. (0,5 п.л.).

7. Ланцева В.Ю. Особенности правового регулирования социально-трудовых отношений в торговом мореплавании Российской империи // Научные исследования актуальных проблем: теория и практика : сборник статей научно-практической конференции. Новороссийск, 2016. С. 76-80. (0,4 п.л.).