

8. Ермоленко А. М. Комунікативна практична філософія / А. М. Ермоленко. – К., 1999. – 340 с.
9. Варданянц Г. К. Социологическая теория права / Г. К. Варданянц. – М.: Академический Проект, 2007. – 439 с.
10. Козер Л. Функции социального конфликта / Л. Козер. пер. с англ. О. А. Назаровой. – М.: Идея-Пресс; Дом интеллектуальной книги, 2000. – 120 с.
11. Михайлов В. Д. Социально-философское основание гражданского согласия (общетеоретические подходы и региональная практика): автореф. дисс. на соискание уч. степени докт. фил. наук / В. Д. Михайлов. – Якутск, 1996. – 22 с.
12. История политических и правовых учений. Древний мир / Под ред. Б. С. Нерсисянца. – М.: Наука, 1985. – 545 с.
13. Галенская Л. Н. Альтернативные способы разрешения споров / Л. Н. Галенская // Журнал международного частного права. – 2001. – № 1. – С. 3–12.
14. Касьян Н. Ф. Консенсус в современных международных отношениях: международно-правовые вопросы / Н. Ф. Касьян – М.: Международ. отношения, 1983. – 120 с.
15. Словник української мови: в 11 томах / Білодід І.К., Бурячок А.А. та ін. – К.: Наук. думка, 1972. – Том 3. – 840 с.
16. Вільний тлумачний словник: [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://sum.in.ua/ff/konsensus>.
17. Словник української мови: в 11 томах / Білодід І.К., Бурячок А.А. та ін. – К.: Наук. думка, 1973. – Том 4. – 840 с.
18. Бобровник С. В. Правовий компроміс і правовий конфлікт як ціннісні виміри права / С. В. Бобровник // Держава і право. – 2011. – № 3. – С. 109-113.
19. Красиков А. Н. Сущность и значение согласия потерпевшего в советском уголовном праве / А. Н. Красиков. – Саратов, 1976. – 120 с.
20. Газданова Е. К. Согласие потерпевшего в уголовном праве: понятие, характеристика, значение: дис. ...канд. юрид. наук: 12.00.08 / Елена Константиновна Газданова. – М., 2011. – 186 с.
21. Панов М. В. Уголовно-правовое значение согласия потерпевшего на причинение вреда своему здоровью: дис. ...канд. юрид. наук: 12.00.08 / Михаил Владимирович Панов. – М., 2011. – 178 с.
22. Немировский Е. Я. Антологія української юридичної думки: в 10 т. / за ред. Ю. С. Шемшученко та ін. – К.: Видавничий Дім «Юридична книга», 2004. – Том 7: Кримінальне право. – С. 483- 552.

УДК 340.15:347.79"17/19"

РАЗВИТИЕ СИСТЕМЫ УПРАВЛЕНИЯ ПОРТАМИ ЧЕРНОГО И АЗОВСКОГО МОРЕЙ В XIX ВЕКЕ

Змерзлий Б.В.,
д.и.н., профессор кафедры истории и теории государства и права
Таврический национальный университет имени В.И. Вернадского

Статья посвящена изучению проблем становления и развития нормативно-правовой базы управления портами Азовского и Черного морей в XIX в. Отмечается, что вплоть до 1891 г. основным применяемым в регионе подходом в деле регулирования торгового судоходства и управления портами использовался институт градоначальств. В различные периоды градоначальники были назначены в Одессу, Феодосию, Таганрог, Керчь, Севастополь. Некоторые градоначальства существовали до 1917 г. 7 марта 1888 г. принято «Временное Положение об Управлении Одесским портом и портовой в оном полиции». На его основе было разработано и 7 мая 1891 г. принято под № 7674 «Положение об административном заведывании торговым мореходством и портовой полиции в приморских торговых портах».

Ключевые слова: система управления, порты, Черное и Азовское моря.

Змерзлий Б.В. / РОЗВИТОК СИСТЕМИ УПРАВЛІННЯ ПОРТАМИ ЧОРНОГО ТА АЗОВСЬКОГО МОРИВ У XIX СТОЛІТТІ / Таврійський національний університет ім. В.І. Вернадського, Україна

Стаття присвячена вивченню проблем становлення і розвитку нормативно-правової бази управління портами Азовського і Чорного морів у XIX ст. Зазначається, що аж до 1891 р. основним вживаним в регіоні підходом у справі регулювання торговельного судноплавства та управління портами використовувався інститут градоначальств. У різні періоди градоначальники були призначені до Одеси, Феодосії, Таганрога, Керчі, Севастополя. Деякі градоначальства існували до 1917 р. 7 березня 1888 р. прийнято «Тимчасове Положення про Управління Одеським портом і портовою в оному поліції». На його основі було розроблено і 7 травня 1891 р. прийнято «Положення про адміністративне завідування торговельним мореплаванням і портову поліцію в приморських торговельних портах».

Ключові слова: система управління, порти, Чорне і Азовське моря.

Zmarzly B.V. / DEVELOPMENT OF MANAGEMENT PORTS OF THE BLACK AND AZOV SEAS IN THE NINETEENTH CENTURY / Taurian National University V.I. Vernadsky, Ukraine

The article is devoted to the study of problems of becoming and development of normative-legal base on a management ports of Azovskogo and Black Maureies in Kh²kh of v. Specified, that up to 1891 by the basic approach applied in a region matter of adjusting of point-of-sale navigation and management ports the institute of gradonachal'stv was used. In different periods the governors of a town were appointed to Odessa, Feodosiyu, Taganrog, Kerch, Sevastopol. Some gradonachal'stva existed 1917 to on March, 7, 1888 accepted «Temporal Statute about Management Odessa port and port in onom a police». On his basis it was developed and on «Statute is May, 7, 1891 accepted about administrative zavedyvanii and port police a point-of-sale navigator in seashore point-of-sale ports». His short-story analysis is given by possibility to do such conclusion: 1) power in port parted on active and executive; 2) participating in the special on port businesses presence of representatives of different departments was arrive at necessary co-ordination of their efforts; 3) managing presences allowed to decide governors and governors of a town operatively basic questions in place; 4) in the hands of captain above port and presence there were all necessary levers for organization of high-quality work of ports. Nevertheless, this position was not perfect, even in a kind the features of development of ports and point-of-sale navigation on local terms. It, rather, became a base which subsequent legalizations were accepted on the basis of. So already on a decree was March, 8, 1893 accepted «About some changes and additions of Statute about administrative zavedyvanii a point-of-sale navigator and about a port police in seashore point-of-sale ports and about distribution of the adopted Statute on Odessa port». With the change of the state going near the matter of adjusting and management of point-of-sale seagoing in general and management ports of empire in particular, with the use of the before tested positions, on June, 12, 1901 after №20383 a decree was accepted «Statute about a local government seashore point-of-sale ports».

Key words: control system, ports, Black and Azov see.

Актуальность изучения развития процесса регулирования управления портами Черного и Азовского морей вызвана необходимостью оптимизации и совершенствования действующих сегодня соответствующих управленческих аппаратов на примере применяемого в XIX в. опыта разделения систем управления на местное и высшее, с четким распределением функций, задач и полномочий, при постановке главной цели – всемерного развития торгового судоходства, способного обеспечивать потребности как внутренней, так и внешней торговли.

Историография проблемы представлена в работах таких авторов, как В. В. Виноградов, А. П. Калининченко, Н. Н. Громов, В. И. Развадовский, И. А. Юрий [1-5]. Так, в исследовании В. В. Виноградова изложен процесс становления системы подготовки кадров управления им в Российской империи по состоянию на начало XIX в. [1, с. 70]. В диссертационном исследовании же И. А. Юрия детально раскрывается процесс становления и развития института градоначальств на Юге Украины и в Крыму [5, с. 1-19]. Тем не менее, ни в одной из найденных нами работ не удалось обнаружить комплексного изучения вопроса регулирования системы управления портами Черного и Азовского морей в XIX в.

С присоединением к Российской империи Северного Причерноморья и Крыма остро встал вопрос о выработке специальной системы управления для данных регионов, которая учитывала бы местную специфику и была способна отвечать задачам, стоящим перед ней. Ее выработка произошла не сразу. Этому не способствовали значительные разрушения и прочие последствия российско-турецких войн конца XVIII – начала XIX вв., низкая численность населения городов, слабость местной торговли и ее отдаленность от основных внутренних рынков и т.д.

Лишь в указе от 8 октября 1802 г. «О разделении Новороссийской Губернии на три Губернии: на Николаевскую, Екатеринославскую и Таврическую, и обустройстве там Судебных мест» указывалось, что, в общем, эти губернии должны были образовываться на общих основаниях, кроме г. Одессы, Херсона, Таганрога и Феодосии. В них предполагалось назначать особых чиновников – градоначальников. На них планировалось возложить проблемы развития торговли, действие полиции, «понуждение магистратов к скорейшему решению дел, доставление обывателям пособия и защиты, отношение по делам коммерческим к министру коммерции, а по гражданским до исправления касающимся к министру внутренних дел, по тяжёлым же и судным к генерал-прокурору, сношение с губернским начальством, требование в нужных случаях его помощи и взаимное оной доставление без всякого однако же ему подчинения» [6, с. 289].

Первое положение о конкретном градоначальстве касалось Одессы, в которой по указу от 27 января 1803 г. это звание получил Дюк де-Ришелье. Кроме основных направлений жизни города, ему были подчинены таможи и карантин, предоставлено право выдавать «паспорты торгующим в его городе и другим обывателям на выезд за границу и на проезд внутрь государства». До создания коммерческого суда торговые споры предлагалось градоначальнику решать «третейским разбирательством» [6, с. 442-443].

Дополнительно поручено его руководству «1) все военные команды в городе состоящие; 2) все крепостные и портовые сооружения; 3) таможня; 4) карантин и 5) морские чиновники с людьми в ведении их, постоянно, или временно по службе в Одессе на судах или иначе находиться могущие, так, чтобы все разные части сии приходя к одному пункту имели связь и течение, доброму устройству соответственные». На него также возлагался контроль за постройкой мола в порту, деятельностью местной почтовой конторы, строительством карантина, четким

соблюдением законодательства империи иностранными консулами [6, с. 443-445].

Градоначальники получили весьма широкие полномочия в сфере управления жизнью своих городов и, главное (для нашего исследования), всю полноту власти над учреждениями различных ведомств, причастных к жизни порта и самого порта; на них возлагалась ответственность за строительство различных портовых сооружений (молы, причалы, карантинные и таможенные строения), деятельность расположенных в порту ведомств.

Пока шел процесс формирования института градоначальств, в феврале 1803 г. развитие портов, где еще не было градоначальников, возлагалось на Николаевского военного губернатора Беклешева [6, с. 482-484].

Указом от 9 мая 1803 г. обязанности Таганрогского градоначальника были возложены на Дашкова [6, с. 596-598]. Указ от 24 октября 1803 г. «О средствах к исправлению полиции в городах» еще раз определил, что «В портах... купеческих полиция состоит в ведомстве градоначальников, а где их нет в ведомстве полицмейстеров...» [6, с. 948]. В тех же городах, где присутствовал и воинский начальник, но не на правах военного губернатора, полицией управлял полицмейстер [6, с. 949].

Указом от 23 февраля 1804 г. градоначальником Феодосии был назначен Феньш, которому поручено строительство карантина, улучшение безопасности порта. Ему были присвоены по гражданской части те же права, что и Ришелье, а также подчинены все военные части в городе, все крепостные и портовые строения, таможня, карантин, морские чиновники «с людьми в ведении их, постоянно, или временно по службе в Феодосии на судах или иначе находиться могущих...» [7, с. 149-151].

Особое место среди прочих градоначальств было отведено Таганрогскому. Так 11 апреля 1806 г. принят указ «Об отпуске в ведение Таганрогского Градоначальника ежегодно десятой части из пошлинного сбора Таганрогской Таможни» с целью постройки в Таганроге складочных магазинов и таможенного дома, приведения купеческого порта в надлежащее состояние [8, с. 163]. Указом от 31 октября 1807 г. к Таганрогскому градоначальству присоединили города Ростов, Нахичевань и Мариуполь «для лучшего устройства плавания по Азовскому морю» [8, с. 1318]. Указом от 1 ноября 1807 г. Таганрогскому градоначальнику подчинили таможенный присмотр по берегам Азовского моря [8, с. 1319]. А указом от 8 мая 1808 г. все купеческое мореплавание в Азовском море сосредоточено в руках Таганрогского градоначальника. Ему были подчинены «все устраиваемые на мызах и на отмелях онаго моря береговые и плавучие маяки; все по берегам онаго купеческие пристани, верфи и прочие, к тому же предмету относящиеся заведения». На него возлагалось иметь полные сведения о всех купеческих судах и лодках в этом море, снабжать их надлежащими видами. При кораблекрушениях «или других по купеческому судоходству приключений, и вообще по всем делам к сей части относящейся, все местные начальства по берегу Азовского моря, какого бы ведения ни были, имеют непосредственно извещать о сих случаях и о принятых по ним мерах главного попечителя и исполнять в точности его требования» [9, с. 220].

Усиление Таганрогского градоначальства и его роли в деле местного мореплавания продолжалось вплоть до начала 1820-х гг. Так, 7 июня 1811 г. по обращению Таганрогского градоначальника был принят указ «О документах, кои суда, приходящие из Турецких портов, представлять должны». Изначально с целью развития торговли градоначальник просил о значительном упрощении от формальностей торговли с судами, идущими с турецких портов и некоторых других изъятиях [10, с. 677].

С началом реформы таможенного ведомства институт градоначальства был существенно усилен. С целью оптимизации управления на местах обязанности началь-

ников таможенных округов были возложены на градоначальников Феодосии и Таганрога. Для урегулирования возможных разночтений законов 31 марта 1812 г. был принят указ «Об отношениях, в каких находиться должен начальник Одесского Таможенного Округа к Градоначальнику и Военному Губернатору, по возложении обязанности Начальников Феодосийского и Таганрогского Таможенных Округов на тамошних Градоначальников» [11, с. 262].

26 июня 1815 г. с целью лучшей охраны Азовского моря принят указ «О подчинении Начальника Керченского Адмиралтейства и самой брандвахты Таганрогскому Градоначальнику и об отдаче Керченской карантинной заставы в его заведывание» [11, с. 218-219]. Быстрое развитие портовых городов и изменение обязанностей градоначальников долгое время затягивало принятие для них четких штатов. Лишь в 1817 г. были приняты штаты Таганрогского [12, с. 24] и Феодосийского градоначальств [12, с. 25]; 24 мая 1821 г. – штат Одесского градоначальства [12, с. 709].

Однако именно в 1821 г. была изменена существовавшая система градоначальств: 10 октября 1821 г. принят указ «О подчинении Одесского, Таганрогского и Феодосийского Градоначальников Херсонскому Военному Губернатору» [13, с. 873]. В этот же день утверждены постановления об открытии Керченского порта и штатов соответствующих карантинного и таможенного округов – так появилось Керченское градоначальство. Уже 17 июня 1824 г. был принят указ «О подчинении Керчь-Ениткольскому Градоначальнику военных, морских и сухопутных начальников в Керчи» на тех же основаниях, что в Таганроге и Феодосии [14, с. 391]. Институт градоначальства в управлении портовыми городами и портами оказался весьма удачным, а потому с различными изменениями просуществовал в Российской империи в некоторых городах до 1917 г.

Так, 19 мая 1887 г. указом была предложена ликвидация Таганрогского градоначальства [15, с. 234], но уже указ от 8 сентября это решение приостановил [15, с. 403]. В измененных по отношению к новым условиям деятельности, в том числе и в отношении управления портов, действовали градоначальства в Керчи, Николаеве, Одессе, Севастополе, а 23 марта 1912 г. принят закон «Об учреждении Бакинского градоначальства» [16, с. 250-251]. Тем не менее, как бы ни удачно выглядело управление портами со стороны градоначальников, это было удобно лишь до того момента, как порты империи к концу XIX в. стали преобразовываться в мощные и значительные по своим объемам, ресурсам, территории, количеству служащих и рабочих, кругу задач и т.д. многосоставные предприятия. Этот процесс требовал применения новых подходов в системе управления, т.е. установления непосредственно оперативного руководства, с одной стороны, с участием всех заинтересованных сторон, а с другой – с четким единоначалием. Наличие же и развитие различных ведомств на территории порта, действия которых были мало согласованы, включение в прежний перечень таких ведомств представителей железных дорог и т.д. требовало коренного пересмотра организации управления портами.

Не удивительно, что этот процесс начался и был апробирован на примере порта Одессы – наиболее крупного и динамично развивающегося торгового порта империи. 7 марта 1888 г. принято «Временное Положение об Управлении Одесским портом и портовой в оном полиции» (5060). Так как данное положение стало основой для разработки последующего общего положения для всех прочих портов империи, очевидно, следует его рассмотреть подробнее. Согласно документу, Одесский порт составляли: портовые воды гаваней и рейдов, прибрежное пространство, занимаемое портовыми сооружениями (пристанями, молами, набережными), и вообще все портовое морское побережье в существовавших пределах.

Заведывание Одесским портом и местной портовой полицией возлагались на портовое управление и портовое присутствие. Все обязанности по портовой полиции, лежавшие до введения данного положения на полиции Одессы и других ведомствах, кроме тех, что касались предметов, непосредственно относящихся к кругу их деятельности, изымались из их ведения.

Одесское портовое управление составляли: капитан над портом, который подчинялся Одесскому градоначальнику; помощники капитана над портом (старшие исполняли и обязанности портовых техников – механика и корабельного инженера); делопроизводитель управления и переводчик; портовые надзиратели и портовые стражники. Все эти лица считались на действительной службе по МВД.

Одесское портовое присутствие под председательством градоначальника состояло из: главного инженера Новороссийских коммерческих портов; капитана над портом; представителя от министерства финансов по назначению министра; управляющего одесской главной складочной таможней; начальника одесского карантинного округа; прокурора одесского окружного суда; представителя местной инспекции юго-западных железных дорог; одесского городского головы; председателя одесского биржевого комитета; председателя одесского комитета торговли и мануфактур.

При этом на заседания присутствия могли приглашаться председательствующим представители других учреждений для участия с совещательным голосом по вопросам, касающимся этих учреждений, и вообще все лица, присутствие которых признавалось необходимым.

Капитан над портом назначался по представлению градоначальника министром внутренних дел из офицерских чинов флота, состоящих на действительной службе, в запасе или в отставке, по предварительному в необходимых случаях сношении с управляющим морским министерством.

Помощники капитана над портом назначались министром внутренних дел по представлению градоначальника из офицерских чинов флота: инженер-механиков, корабельных инженеров и штурманов, а также шкиперов и штурманов дальнего плавания, и вообще лиц, обладающих соответствующими познаниями, по предварительному в необходимых случаях сношении с управляющим морским министерством. Делопроизводитель и переводчик портового управления определялись градоначальником по представлению капитана над портом. Портовые надзиратели и портовые стражники определялись капитаном над портом преимущественно из отставных или запасных чинов морского или военного ведомства, причем лица, назначенные на эти должности из запаса, освобождались от призыва в армию, действующие команды флота и от службы в ополчении.

Предметы ведомства, права и обязанности чинов портового управления устанавливались такие. Капитану над портом вверялось попечение о благоустройстве порта; он являлся непосредственным начальником портовой полиции, обязанности которой исполняли по его распоряжению помощники его, портовые надзиратели и стражники. Как начальник портового управления, капитан над портом: а) наблюдал за точным исполнением указов и распоряжений правительства о торговом мореходстве и морских промыслах; б) принимал все необходимые меры как к исполнению означенных узаконений и распоряжений, так и к предупреждению, пресечению и преследованию нарушений их; в) налагал в административном порядке взыскания за те из этих нарушений, в ведение которых ему предоставлялось (ст. 28 и 29); г) разбираал в случаях, указанных в ст. 30, гражданские споры по торговому мореходству и морским промыслам; д) наблюдал за благоустройством и благочинием в гаванях, на рейде, набережных, молах и вообще на пространстве, занима-

емом портом и портовыми сооружениями; е) наблюдал как за содержанием в исправности рейдов, гаваней и портовых сооружений со всеми находящимися при них приспособлениями, так и за правильным использованием ими; ж) заведовал обстановкой фарватера, содержанием в исправности портовых огней и маяков, наблюдал за нагрузкой и выгрузкой балласта; з) принимал меры к спасению людей, судов и груза их при кораблекрушениях и к сбережению спасенного; и) принимал все зависящие от него меры к прекращению могущих возникнуть в порте пожаров; и) наблюдал за ведением списков лиц, занимающихся мореходством и морскими промыслами, а также списков приписанных к порту судов, заведовал выдачей установленных патентов на поднятие флага, производил проверку паспортов, судовых экипажей и пассажиров; к) распоряжался производством смотров, измерений и освидетельствований торговых судов, их механизмов и котлов; л) оказывал надлежащее содействие карантинным, таможенным и другим учреждениям по исполнению ими их обязанностей. Прочие обязанности и порядок деятельности капитана над портом излагались в инструкции, составляемой в портовом присутствии и утверждаемой министром ВД.

Капитану над портом поручалось составлять и представлять градоначальнику для внесения на рассмотрение портового присутствия проекты обязательных постановлений по предметам, перечисленным в п. а ст. 31 положения, а также свои предложения по отдельным вопросам.

На помощников капитана над портом возлагалось действие ему в исполнении лежащих на нем обязанностей, они в качестве чинов исполнительской портовой полиции обязаны были исполнять его поручения. Портовым техникам полагалось следить за исправностью портовых плавучих механизмов, производить осмотры, измерения и освидетельствование строящихся и плавающих судов и вообще исполнять всякие технические поручения капитана над портом. К обязанностям делопроизводителя портового управления относилась переписка и делопроизводство как по управлению, так и по портовому присутствию. Портовые же надзиратели и портовые стражники были исполнителями распоряжений капитана над портом и его помощников.

При этом надзору капитана над портом вверялась в полицейском отношении вся портовая местность со всеми постоянно живущими и временно пребывающими на ней лицами. Никто не мог в пределах порта занять какую-либо местность для складов, приступить к работам по возведению каких-либо сооружений или открыть какое-либо промышленное, торговое или иное заведение без получения на это от капитана над портом разрешения, основанного на постановлении присутствия.

Что касается всех, кроме перечисленных в п. а ст. 31 положения, предметов городского благоустройства, издаваемые городской думой на основании ст. 103 город. положения (изд. 1886 г.) обязательные постановления применялись к местности, занимаемой портом, лишь по соблюдению в отношении их порядка, в ст. 104 и 10 город. пол. определенного, причем указанные в этих ст. права и обязанности начальника местного полицейского управления присваивались капитану над портом.

Охрана порядка, спокойствия и тишины, а также предупреждение и пресечение всякого рода преступлений, нарушения правил данного положения и несчастных случаев в пределах порта и на стоящих в порту российских и иностранных портовых судах относились к обязанностям портовой полиции, которая должна была руководствоваться в этом отношении как указаниями данного положения, так и законами об обязанности полиции общей, причем по делам судебно-полицейским она пользовалась всеми правами и исполняла все обязанности, присвоенные полиции постановлениями судебных уставов. Кроме того, капитан

над портом имел право призыва вооруженной силы для содействия портовой полиции на основании п. 8 прил. к ст. 341 Т. 2, ч. 1 Свода Зак., по прод. 1886 г. В этом случае соблюдались общие постановления, указанные в правилах о призыве войск для содействия гражданским властям.

Служащие общей и портовой полиции, карантинного и таможенного ведомств, путей сообщения обязаны были оказывать друг другу взаимное содействие при исполнении возложенных на них обязанностей. В случае неисполнения судами обязательных постановлений о порядке постановки их в порте и на рейд (ст. 31, п. а) портовое начальство, независимо от привлечения виновного к ответственности в установленном порядке, должно было ставить судно на соответствующее место. В таких случаях постановка производилась за счет виновного судна, которое до уплаты произведенных расходов или обеспечения этой уплаты надлежащим залогом не выпускается из порта. Издержки по исправлению повреждений пристаней, молов, набережных, волнолома, предостерегательных знаков, иных портовых сооружений и построек, а также по очищению гавани и рейдов возмещались судовладельцами или шкиперами тех судов, со стороны которых последовало повреждение или засорение. После исследования подобных повреждений и оценки стоимости повреждений через портовых техников, а в случае необходимости и после взаимодействия с подлежащими ведомствами капитан над портом в кратчайший по возможности срок должен был определять и объявлять лицам, со стороны которых последовало повреждение, причитающуюся с них сумму. До ее взноса капитану над портом или обеспечения ее оплаты надлежащим залогом судно не выпускалось из порта.

Судовладельцу или шкиперу лично или через доверенных лиц позволялось присутствовать при оценке, и в случае несогласия их с заключением капитана над портом размер следующего взыскания определялся соответствующим судебным местом.

При пожаре или иных несчастных случаях, грозящих общей опасностью стоящим в порту судам или портовым сооружениям, капитан над портом вправе требовать содействия от судов, буксирных пароходов, лодок, баркасов и т.д., которые по первому призыву обязаны были предоставить в распоряжение капитана над портом все имеющиеся у них для оказания помощи средства.

При совершении кем-либо в пределах порта или на стоящем в порте торговом судне, русском или иностранном, какого-либо преступления, капитан над портом и чины портовой полиции должны были действовать согласно указаниям ст. 250/26, 261/13, 1035/3, 1025/9, уст. угол. судопроизв. Капитану над портом предоставлялось право воспрещать занятие в пределах порта промыслами лицам, известным ему своим участием в контрабанде или укрывательстве краденного либо изобличенных в других предосудительных поступках. Ему же поручалось производство измерений, технических осмотров и освидетельствования торговых судов: а) с целью задержания выхода в море тех из них, кои находятся, по сведениям портового управления, в неблагоприятном состоянии, а равно чрезмерно или неправильно нагружены; б) для исследования причин несчастных случаев с судами, и в) по заявлению хозяев судов и фрахтовщиков, желающих удостовериться в благонадежности судов, и в других, законом указанных случаях.

При нарушении обязательных постановлений, издаваемых портовым присутствием (ст. 31, п. а), капитан над портом объявлял виновным о причитающемся с них денежном взыскании. При невзнос такого в трехдневный срок дело передавалось в судебное место. Если взыскание причиталось с лица, принадлежащего к экипажу находящегося в порту торгового судна, то впрямь, до окончательного решения дела судом, такое лицо могло быть выпущено из порта лишь по представлению залога.

Капитан над портом мог налагать по жалобам хозяев судов и шкиперов взыскания на лиц судовой команды, виновных в маловажных нарушениях отправления корабельной службы.

По гражданским спорам, возникающим между хозяевами судов и шкиперами, с одной стороны, и лицами судовой команды – с другой, касающимся договора найма, содержания и питания команды на судах, расчетов с лицами этой команды и отпуска их, а равно по спорам о вознаграждении лодочников, лоцманов, хозяев буксирных и балластных судов и разных рабочих артелей по нагрузке и выгрузке судов, сторонам по взаимному соглашению предоставлялось обращаться для разбирательства к капитану над портом, который постановлял по таким делам окончательное решение.

Предметы ведомства, пределы власти портового присутствия и порядок решения дел в нем определялись в ст. 31-36 положения. На портовое присутствие возлагалось:

а) издание обязательных по Одесскому порту постановлений относительно порядка правильного и однообразного пользования гаванями, пристанями, молами, складочными магазинами, портовыми машинами и приспособлениями, производство в порту промыслов: рыболовного, буксирного, перевозочного для нагрузки и разгрузки судов, устаночки судов, времени стоянок, меры к предупреждению наводнений, пожаров в порту, содержания в порту дорог, площадей, дворов, рейдов, гаваней, портовых сооружений и морских предостерегательных знаков, наблюдения за починкой и разборкой судов и за употреблением огня на судах и в порту и вообще подробностей портового устройства и внутреннего распорядка в порту. В этих обязательных постановлениях определяется по каждому виду нарушений сумма денежного взыскания с виновного, в размере не свыше 50 руб. Состоявшиеся по данным предметам обязательные постановления портового присутствия следовало публиковать в «Ведомостях Одесского градоначальства»;

б) распределение входящей в состав порта местности на участки, с указанием порядка пользования ими;

в) разрешение по просьбам частных лиц занятия морского побережья для предприятий, полезных мореходству, морских промыслов и торговли;

г) назначение мест для выгрузки балласта;

д) назначение мест для выгрузки пороха и других легковоспламеняющихся предметов;

е) обсуждение предположений об устройстве и содержании молот, пристаней, набережных и эллингов, о положении мертвых якорей для причала, об углублении и очистке фарватера и вообще о портовых работах и сооружениях;

ж) принятие ходатайств перед высшим начальством о местных нуждах и пользах порта; о производстве портовых сооружений, важных для нужд местного мореходства; об устройстве верфей и мореходных образовательных заведений; об учреждении лоцманских и других обществ; об открытии спасательных станций и т.п.;

з) рассмотрение всех вопросов и дел, которые вносились в присутствие градоначальником или членами самого присутствия (ст. 31).

Присутствие признавалось состоявшимся, когда в нем находилось, кроме председателя, не менее 4 членов, в числе которых должен был присутствовать главный инженер Новороссийских коммерческих портов, капитан над пор-

том и управляющий Одесской таможней или лица, их заменяющие. Дела в портовом присутствии решались простым большинством голосов; при их равенстве голос председателя давал перевес. Важным было и то, что градоначальник получил право, под свою личную ответственность, приостановить исполнение состоявшегося в присутствии постановления, признаваемого им незаконным или просто несоответствующего его мнению, и представить такое в семидневный срок, в следующем порядке.

Постановления присутствия, относящиеся к предметам ведомства министерства финансов и путей сообщения, по которым не последовало согласия членов от этих министерств, не приводились в исполнение и представлялись в двухдневный срок министру внутренних дел, которым такие дела должны были решаться по соглашению с министрами финансов, путей сообщения и морским министерством, по принадлежности.

С соответствующими правительственными и общественными учреждениями присутствие могло взаимодействовать через своего председателя.

Порядок обжалования действий чинов портового управления и постановлений портового присутствия устанавливался следующий. Жалобы на действия подчиненных капитану над портом должностных лиц портового управления и портовой полиции приносились капитану над портом. Жалобы на капитана над портом могли подаваться градоначальнику в течение 1 месяца со дня приведения в исполнение обжалованного распоряжения. Если предмет жалобы относился к ведомству портового присутствия, то градоначальник передавал жалобу ему, причем в случаях, не терпящих отлагательства, делал своей властью соответствующие распоряжения, о чем на ближайшем заседании и сообщал присутствию.

Всем недовольным постановлениями портового присутствия предоставлялось право в течение 3-х месяцев со дня объявления состоявшегося постановления обжаловать их сенату, но подача жалобы не приостанавливала исполнения состоявшегося постановления [17, с. 89].

Положение об управлении Одесским портом стало проверкой на практике нового подхода к управлению портами империи. На его основе было разработано и 7 мая 1891 г. принято под № 7674 «Положение об административном заведывании торговым мореходством и портовой полиции в приморских торговых портах» [18, с. 242-247]. Его краткий анализ дает возможность сделать такой вывод: 1) власть в порту была разделена на распорядительную и исполнительную; 2) участие в особом по портовым делам присутствии представителей различных ведомств достигалась необходимая координация их усилий; 3) руководство присутствиями губернаторами и градоначальниками позволяло решить оперативно основные вопросы на месте; 4) в руках капитана над портом и присутствия были все необходимые рычаги для организации качественной работы портов. Тем не менее, положение это не было совершенным, хотя бы в виду особенностей развития портов и торгового судоходства в местных условиях. Оно, скорее, стало базисом, на основании которого принимались последующие узаконения.

Так, уже 8 марта 1893 г. был принят указ «О некоторых изменениях и дополнениях Положения об административном заведывании торговым мореходством и о портовой полиции в приморских торговых портах и о распространении названного Положения на Одесский порт» [19, с. 114].

ЛИТЕРАТУРА

1. Виноградов В.В. Современное положение мореходного образования в империи. – С.-Петербург, 1908. – 73 с.
2. Калініченко А. П. Адміністративно-правові засади нагляду та контролю за безпекою судноплавства в Україні: дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.07 / Калініченко Альона Павлівна. – К., 2011. – 195 с.
3. Громов Н. Н. Управление на транспорте / Н.Н. Громов, В.А. Персианов. – М.: Транспорт, 1990. – 336 с.
4. Развадовський В.І. Державне регулювання транспортної системи України (адміністративно-правові проблеми та шляхи їх розв'язання) : дис. ... доктора юрид. наук : 12.00.07. / Развадовський Віктор Йосипович. – Х.: НУВС, 2004. – 508 с.

5. Юрій І. А. Градоначальництво як інститут державної влади на Півдні Російської імперії (1803-1917) : автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. юрид. наук : спец. 12.00.01 «теорія та історія держави і права; історія політичних і правових учень» / І. А. Юрій. – Одеса, 2007. – 19 с.

6. Полное собрание законов Российской империи. С 1649 года. Т. XXVII. 1802 – 1803. – СПб, 1830. – 1122 с.

7. Полное собрание законов Российской империи с 1649 г. Т. XXVIII. 1804 – 1805. – СПб, 1830. – 1328 с.

8. Полное собрание законов Российской империи. С 1649 г. Т. XXIX. 1806 – 1807. – СПб., 1830. – 1372 с.

9. Полное собрание законов Российской империи с 1649 г. Т. XXX. 1808 – 1809. – СПб, 1830. – 1404 с.

10. Полное собрание законов Российской империи. С 1649 г. Т. XXXI. 1810 – 1811. – СПб, 1830. – 944 с.

11. Полное собрание законов Российской империи. С 1649 г. Т. XXXII. 1812 – 1815. – СПб, 1830. – 1107 с.

12. Полное собрание законов Российской империи. С 1649 г. Т. XXXIV. 1817. – СПб, 1830. – 958 с.

13. Полное собрание законов Российской империи. С 1649 г. Т. XXXVII. 1820 – 1821. – СПб., 1830. – 983 с.

14. Полное собрание законов Российской империи. С 1649 г. Т. XXXIX. 1824 г. – СПб., 1830. – 670 с.

15. Полное собрание законов Российской империи. Собрание третье. Т. VII. 1887. – СПб., 1889. – 533 с.

16. Полное собрание законов Российской империи. Собрание третье. Т. XXXII. 1912 г. Отделение 2. – Петроград, 1915. – 775 с.

17. Полное собрание законов Российской империи. Собрание третье. Т. VIII. 1888. – СПб., 1890. – 641 с.

18. Полное собрание законов Российской империи. Собрание третье. Т. XI. 1891. – СПб., 1894. – 685 с.

19. Полное собрание законов Российской империи. Собрание третье. Т. XIII. 1893 г. – СПб., 1897. – 708 с.

УДК 340.5

ПРОБЛЕМИ ПОРІВНЯЛЬНОЇ ІСТОРІЇ ПРАВА У НАУКОВІЙ ТВОРЧОСТІ Я. ПАДОХА

Кудін С.В.,
к.ю.н., доцент

Академія праці, соціальних відносин і туризму

У статті аналізується зміст і спрямованість порівняльно-історичних правових досліджень, які проводив Я. Падох. Доведено, що порівняльно-історичний метод був провідним у творчості вченого. Обґрунтовано, що порівняльно-історичні правові дослідження науковця були спрямовані на доведення самобутності розвитку українського права в X – XVIII ст.

Ключові слова: наукова творчість Я. Падоха, порівняльна історія права, порівняльний підхід, порівняльно-історичний метод, самобутність українського права, період Київської Русі, литовсько-руський період, період Гетьманщини.

Кудин С.В. / ПРОБЛЕМЫ СРАВНИТЕЛЬНОЙ ИСТОРИИ ПРАВА В НАУЧНОМ ТВОРЧЕСТВЕ Я. ПАДОХА / Академия труда, социальных отношений и туризма, Украина

В статье анализируется содержание и направленность сравнительно-исторических правовых исследований, которые проводил Я. Падох. Доказано, что сравнительно-исторический метод был ведущим в творчестве учёного. Обосновано, что сравнительно-исторические правовые исследования учёного были направлены на доказательство самобытности развития украинского права в X – XVIII в.

Ключевые слова: научное творчество Я. Падоха, сравнительная история права, сравнительный подход, сравнительно-исторический метод, самобытность украинского права, период Киевской Руси, литовско-русский период, период Гетманщины.

Kudin S.V. / THE PROBLEMS OF THE COMPARATIVE HISTORY OF LAW IN I. PADOKH'S SCIENTIFIC WORK / Academy of Labour, Social Relations and Tourism, Ukraine

This article analyzes the content and direction of comparative-historical legal research, conducted by I. Padokh. It is established that I. Padokh in his studies combined elements of both the concept of sociology and the historical school of law. It is proved that the scientist's leading methodological approach was a comparative one; he used diachronic and synchronous types of comparative-historical method. It is grounded that the scientist's comparative-historical legal researches were focused on proving the identity of Ukrainian criminal and procedural law, the judiciary, and the advocacy in the X – XVIII centuries. We found that the diachronic type was applied by the scientists to prove the genetic development of institutions and norms of Ukrainian law during the period of Kievan Rus', Lithuanian-Ruthenian period and during the Hetmanate, to study the Ukrainian common-law institutions that existed during the Middle Ages. It is established that simultaneous type was applied by I. Padokh to study the evolution of Ukrainian law institutions, to prove the existence of its unique features and characteristics. It is grounded that the scientist made comparison of separate institutions and norms of Ukrainian and German, Polish, Russian and Byzantine law, defined the advantages of national law. It is proved that I. Padokh in the whole reacted negatively to the reception of foreign law in Ukraine, considered foreign influences as a negative factor of the development of Ukrainian criminal, procedural law, the judicial system during the Lithuanian-Ruthenian and the Hetmanate periods. We found that in general he positively appreciated only the effect of the Magdeburg Law, which contributed to the development of elements self-government in Ukrainian cities, own judiciary, autonomy, and establishment of advocacy on Ukrainian lands.

Key words: scientific work by I. Padokh, comparative history of law, comparative approach, comparative-historical method, identity of Ukrainian law, the period of Kievan Rus, Lithuanian-Ruthenian, the Hetmanate period.

Об'єктивні умови розвитку національної правової системи початку XXI ст. актуалізують дослідження вітчизняних державно-правових інститутів, правосвідомості в історичній ретроспективі. Тому однією з основних тенденцій розвитку української юридичної науки на сучасному етапі стає відновлення порівняльно-історичних досліджень права. Застосування порівняльного підходу, порівняльно-історичного методу дозволяє істотно розширити ареал вивчення проблемних питань історії вітчизняного права, інтенсифікувати отримання предметних знань, з'ясувати як закономірності, так і особливості розвитку національних правових інститутів. Значущим видається звернення до компаративізму, його

прояву у правовій сфері у вигляді правового компаративізму, до компаративного дослідження історії права як важливого інструменту пізнання процесу становлення і розвитку національного права. Проте важко уявити сучасні розвідки без звернення уваги на характер порівняльно-історичних розробок вітчизняних вчених у XX ст. У зв'язку із викладеним вище варто оцінити наукову спадщину відомого вітчизняного вченого діаспори, який у 30-х – 80-х рр. XX ст. здійснював порівняльно-історичні дослідження вітчизняного права.

Проблема даної статті полягає у з'ясуванні змісту і спрямованості порівняльно-історичних правових досліджень, які проводив Я. Падох.