

¹⁶ Грабовська І. Українська ментальність крізь призму ХХ століття / І. Грабовська // Пам'ять століть. – 2000. – № 1/2. – С. 3.

¹⁷ Грабовська І. Проблема засад дослідження українського менталітету та національного характеру / І. Грабовська // Сучасність. – 1998. – № 5. – С. 61.

¹⁸ Мединська Ю. Вказана праця. – С. 75.

¹⁹ Там само. – С. 83, 112–113.

²⁰ Мединська Ю. Особливості українського менталітету в контексті глибинно-психологічних (архетипічних) констеляцій / Ю. Мединська // Психологія і суспільство. – 2005. – № 3. – С. 155.

Резюме

Гладкий С. О. Правовий менталітет як об'єкт правового самопізнання.

У статті розглядається ряд актуальних питань, що належать до комплексу проблем науково-теоретичного і практичного характеру, які виникають у процесі розробки автором теоретичних засад, методології й методики правового самопізнання. Вивчення правового менталітету, його сутнісних рис і структури змістовно обумовлюється завданнями і загальною логікою цього міждисциплінарного комплексного дослідження.

Ключові слова: менталітет, ментальність, правовий менталітет, свідомість, несвідоме, правосвідомість, правове самопізнання.

Резюме

Гладкий С. А. Правовой менталитет как объект правового самопознания.

В статье рассматривается ряд актуальных вопросов, относящихся к комплексу проблем научно-теоретического и практического характера, которые возникают в процессе разработки автором теоретических основ, методологии и методики правового самопознания. Изучение правового менталитета, его существенных черт и структуры содержательно обусловливается задачами и общей логикой этого междисциплинарного комплексного исследования.

Ключевые слова: менталитет, ментальность, правовой менталитет, сознание, бессознательное, правосознание, правовое самопознание.

Summary

Gladkyi S. Legal mentality as object of legal self-knowledge.

This article discusses the theoretical issues that relate to the study of legal issues of self-knowledge. Within the general framework of this study the authors develop a theoretical basis, methodology and techniques of legal self-knowledge. The study of the legal mentality and its essential features and structure is determined by the tasks and the general logic of this interdisciplinary research complex.

Key words: mentality, legal mentality, consciousness, unconscious, legal consciousness, legal self-knowledge.

Отримано 20.06.2014

УДК 340.15:347.79"17/19"

Б. В. ЗМЕРЗЛЫЙ

Борис Владимирович Змерзлый, доктор исторических наук, профессор Таврического национального университета им. В. И. Вернадского

ОБЩИЕ РЕШЕНИЯ КОМИТЕТА ПО ПОРТОВЫМ ДЕЛАМ И ДАЛЬНЕЙШЕЕ РАЗВИТИЕ ПОРТОВОГО ДЕЛА В 1901–1913 ГГ. В ЧЕРНОМОРСКО-АЗОВСКОМ РЕГИОНЕ

Целью данной статьи является изучение значительной работы Комитета по портовым делам в отношении вопросов, имеющих общее значение для развития как всех вышеупомянутых портов, так и всего, что связано было с торговым мореплаванием. По этим двум выделенным направлениям можно указать следующее.

На Комитет по портовым делам были возложены весьма непростые задачи комплексного характера, относящиеся к жизнедеятельности всех портов Российской империи. Указом от 8 июня 1901 г. было объявлено о задачах комитета (29336)¹, а Положением о местном управлении приморскими торговыми портами от 12 июня 1901 г. (20383) комитету по портовым делам было дано право определять границы каждого приморского торгового. Создаваемые же портовые управления, состоя в ведомстве министерства финансов, в порядке надзора и руководства подчинялись комитету по портовым делам при совете по делам торгового мореплавания.

Первое заседание Комитет по портовым делам произошло 9 октября 1901 г.²

В декабре 1901 г. комитетом были приняты решения по станице Гниловской, рассмотрено представление начальника Закаспийской области по вопросу об отпуске на расходы порта в Красноводске; по просьбе

уполномоченного от г. Батума Г. Г. Вольского городу выделили средства на ремонт городских пристаней, на сторожа, содержание и ремонт подъездных к порту путей, освещение порта электричеством; ранее созданной по Ростову комиссии было предписано ознакомиться с просимыми расходами на обустройство Нахичевани; Петровску выделили 4000 руб. на городскую больницу; Геническу выделили средства за отмену якорного сбора, на 6 причальных деревянных тумб – 1000 руб., а заодно решили выяснить вопрос о необходимости удлинения набережной и замещения подъездных путей; станице Таманской выделили средства на ремонт и замощение путей, засыпку болот, ремонт пристани и т.д.; городское управление Темрюка просило значительных ассигнований, но их конкретную потребность предполагалось выяснить³.

На заседании комитета 11 февраля 1902 г. порту Рени отпустили 2010 руб.⁴; 27 апреля 1902 г. на выравнивание берегов р. Кубани ассигновали 12000 руб.⁵; 23 июля 1902 г. слушалось ходатайство Ейска и Рени о выделении средств на устройство подъездных путей⁶; 9 декабря 1902 г. на устройство пристани в порту Евпатории, взамен разрушенной штормом выделили 33500 руб.⁷.

Много внимания было уделено развитию Сухуми. Еще в декабре 1901 г. в присутствии городского головы Н. М. Дмитриева комитет выделил городу на ремонт набережной 5000, замощение набережной – 22,500 руб., на установку фонарей на набережной – 1,800 руб.⁸. Но это было только начало. В октябре 1902 г. министр путей сообщения просил дать заключение министерства финансов об отпуске средств на устройство глубокого порта в Сухуми на общую сумму в 300000 руб., с началом работ в 1903 г.; на производство работ по улучшению судоходных условий в Туапсе на 200000 руб. Между этими министерствами произошел спор о скорости выделения средств, поскольку нужно было обсудить необходимость таких мероприятий в различных ведомствах. На что, кстати, указывал и департамент государственной экономии.

По мнению же министерства финансов спешка по Сухуми была ненужной еще из-за того, что на 1903 г. и так было запланировано много ассигнований на работы в портах Одесском, Николаевском и Потийском. Кроме того, минфин согласился на начало работ в 1903 г. в Херсонском порту, а потому управляющий минфина товарищ министра Романов соглашался на все работы по данным портам выделить не более 300000 руб. в 1903 г.⁹.

8 марта 1902 г. обсуждалась правильность взимания корабельного сбора с германского спасательного парохода «Бертильда»; продолжили финансирование землечерпальных работ на реке Кальмиус, а еще начальники портов просили о приобретении для портовых управлений плавучих средств. Исходя из этого решили – паровые суда закупить для портов – С. Петербурга, Ростова, Таганрога, Ялты, Баку, а затем также для Одессы и Керчи, причем Комитет признал наиболее целесообразным предоставить в распоряжение портовых управлений в каждом из названных портов (сверх имеющихся в некоторых из них средств) по одному буксирному пароходу, снабженному пожарными и водоотливными средствами, по типу принадлежащего Морскому ведомству парохода «Удалой», стоимостью от 30 000 до 35 000 руб.

На приобретение гребных судов комитет признал возможным отпустить для отдельных портов следующие суммы: С.-Петербургу 500 руб., Николаеву – 300, Херсону 500 руб., Бердянску 300 руб., Феодосии 300 руб., Таганрогу 600 руб., Мариуполю 300 руб., Поти 600 руб., Керчи 600 руб., Баку 600 руб., Петровску 300 руб. Кроме того, было решено ограничиться в текущем году приобретением пожарного локомотива для портов Батума и Керчи, стоимостью около в 7000 руб., и такого же локомотива для Одесского порта, стоимостью 5000 руб. А еще было отпущено на противопожарные средства в порту Николаева 10000 руб. и на приспособление для пожарной и спасательной службы Одесского ледокола 15, 259 руб.¹¹.

Если более детально обратиться к рассмотрению вопроса о развитии транспортных и противопожарных средств портов, то следует указать, что 30 марта 1902 г. Комитетом по портовым делам был утвержден проект сметы на содержание Одесского и Николаевского ледоколов. На каждом из них предусматривался такой личный состав: капитан, старший помощник, младший помощник, старшина команды, 2 водолаза, 3 рулевых, 8 матросов, 1 механик, машинист 1-го класса, машинист 2-го класса, 2 машиниста 3-го класса, 2 кочегара 1-го класса, 6 кочегаров 2-го класса (фельдшер, буфетчик и повар нанимались на зимнее плавание). Всего – 33 человека. С учетом содержания машин и ремонта на это требовалось 44470 рублей¹².

28 мая 1902 г. было рассмотрено предложение вице-адмирала Верховского, принявшего на себя по просьбе комитета труд по заказу приобретенных для портовых управлений плавучих и противопожарных средств. Относительно снабжения означенными средствами некоторых портов, комитет по портовым делам не встретил препятствий к увеличению суммы, назначенной на противопожарные приспособления в Николаевском порту от 10000 руб. до 17885 руб., причем этот порт должен был быть оснащен 3 паровыми насосами, производительностью 60 ведер в минуту, и двумя ручными – меньших размеров. Комитет также признал возможным, сверх парохода, приобретаемого для Ялтинского порта, произвести для этого порта заказ шлюпки морского типа, по образцу, приятому для других портов.

Поскольку в ведение Николаевского портового управления передали ледокол «Гайдамак», принадлежавшего местному обществу лоцманов, комитет постановил принять на счет специальных средств портовых сборов платежи по ссуде, выданной обществу лоцманов на приобретение ледокола (в сумме 180 тыс. руб.), и отпустить на оплату причитающихся ежегодных взносов в 1901 г. и 1902 г. по 20000 руб. в год. Что же касается уплаты обществу лоцманов суммы, затраченной им из собственных средств, а равно суммы, причитающейся морскому ведомству за работу по ремонту этого судна, то решили войти в сношение с морским министерством¹³.

В конце 1903 г. согласно временному штату служащих на судах ГУТМиП и ведомости о ежегодных расходах по содержанию плавучих средств в портах, на различных плавательных средствах служило:

Таблица № 1. Одесса (по штату 1903 г.)¹⁴

Наименование назначений	Паровой катер №1		Паровой катер №2		Паровой катер №3		Паровой катер №4	
	Число лиц	В год руб.						
Старшина (рулевой)	1	480	1	480	1	480	ялы	
Матросы	1	300	1	300	1	300	№ 3	2 весел.
Машинист 1 ст.	1	480	1	480	1	480	№ 5	2 весел.
Кочегар 1 ст.	1	300	1	300	1	300	№ 6	2 весел.
итого	4	1560	4	1560	4	1650		

Николаев (по штату 1903 г.)

Наименование назначений	«Николаев»		Паровой катер		Шлюпка	
	Число лиц	В год	Число лиц	В год	Число лиц	В год
Старшина (рулевой)	1	480	1	480	1	50
матросы	2	400	1	300	–	–
Машинист 1 ст.	1	840	1	480	–	–
Кочегар 1 ст.	1	420	1	300	–	–
Кочегар 2 ст.	1	420	-	-	–	–
итого	6	2560	4	1560	–	–

Херсон

Наименование назначений	Пароход «Евгений» по А		Шлюпки	
	Число лиц	В год	Число лиц	В год
Капитан	1	900	6	300
Старшина (рулевой)	1	480	–	–
Матросы	2	600	–	–
Машинист 1 ст.	1	840	–	–
Машинист 2 ст.	1	420	–	–
Кочегар 1 ст.	1	420	–	–
Кочегар 2 ст.	1	360	–	–

Ялта

Наименование назначений	Пароход «Таврида» по А		Шлюпки	
	Число лиц	В год	число	В год
Капитан	1	900	2	100
Старшина (рулевой)	1	480	–	–
Матросы	2	600	–	–
Машинист 1 ст.	1	420	–	–
Машинист 2 ст.	1	360	–	–
Кочегар 1 ст.	1	420	–	–
Кочегар 2 ст.	1	360	–	–

Керчь

Наименование назначений	Паровой катер по В		Шлюпки	
	Число лиц	В год	число	В год
Старшина (рулевой)	1	480	1	50
Матросы	1	300	–	–
Машинист	1	540	–	–
Кочегар	1	360	–	–

Таганрог

Наименование назначений	Буксирно-ледорезный пароход «Горгия» по А		Шлюпки	
	Число лиц	В год	Число лиц	В год
Капитан	1	900	2	100
Старшина (рулевой)	1	480	–	–
Матросы	2	600	–	–
Машинист 1 ст.	1	840	–	–
Машинист 2 ст.	1	420	–	–
Кочегар 1 ст.	1	420	–	–
Кочегар 2 ст.	1	360	–	–

Батум

Наименование назначений	Пароход по Б		Шлюпки	
	Число лиц	В год	число	В год
Старшина (рулевой)	1	480	2	100
Матросы	2	600	–	–
Машинист 1 ст.	1	840	–	–
Машинист 2 ст.	1	420	–	–
Кочегар 1 ст.	1	420	–	–

Петровск

Наименование назначений	Пароход по Б		Шлюпки	
	Число лиц	В год	число	В год
Старшина (рулевой)	1	480	2	100
Матросы	2	600	–	–
Машинист 1 ст.	1	840	–	–
Машинист 2 ст.	1	420	–	–
Кочегар	1	420	–	–

Ростов-на-Дону

Наименование назначений	Пароход «Донец»		Пароход «Фанагория» по А		Шлюпки	
	Число лиц	В год	Число лиц	В год	число	В год
Капитан	–	–	1	900	1	50
Старший рулевой	1	480	1	480	–	–
Матросы	2	600	2	600	–	–
Машинист 1 ст.	1	840	1	840	–	–
Машинист 2 ст.	1	420	2	420	–	–
Кочегар 1 ст.	1	420	1	420	–	–
Кочегар 2 ст.	–	–	1	360	–	–

Шлюпки

Названия портов	Число их в порте	В год на одну шлюпку	Итого
Новороссийск	2	50	100
Феодосия	1	50	50
Поти	2	50	100
Бердянск	3	50	150

Второй блок проблем, которыми активно занимался комитет по портовым делам, это различные финансовые вопросы, т. е. установление различных сборов и определение текущего финансирования.

Так, на заседании 28 мая 1902 г., рассмотрев ходатайство Русского Общества пароходства и торговли о разъяснении некоторых постановлений инструкции по взиманию корабельного и попутного сборов, постановили:

Ввиду сомнений, возникающих относительно ст. 5 инструкции, будто суда, плавающие в большом каботаже, для пользования установленного законом льготой по уплате корабельного сбора один раз в навигацию,

должны совершать срочные рейсы, разъяснить, что означенное требование к рейсам в большом каботаже не относится, а предусмотрено лишь при плавании между русскими и иностранными портами.

В виду опасения, что ст. 11 инструкции может быть применяема к судам, плавающим в большом каботаже, вследствие чего эти суда лишены будут права заходить в попутные иностранные порты, разъяснить, что ст. 11 предусматривает случаи прихода русских судов из-за границы, обращающихся затем к плаванию между портами, лежащими в пределах одного моря, т.е. в малом каботаже.

Ходатайство об изменении примечания к ст. 4 инструкции в том смысле, чтобы предприятиям содержащим срочные рейсы между русскими и иностранными портами, разрешено было объявлять о перемене расписания не за месяц, а за 2 недели, – отклонить.

Ходатайство об освобождении от попутного сбора товаров, выгружаемых не в порте назначения по причине аварии или бури на море – признать уже разрешенным в положительном смысле на основании постановления состоявшегося в 25 заседании комитета 1 мая 1902 года.

Ходатайство о не взимании попутного сбора с грузов, перегружаемых с одного судна на другое или при помощи лихтеров и барж – признать подлежащим удовлетворению на основании ст. 17 инструкции.

Вопросы о невзимании попутного сбора с товаров, перегружаемых по пути следования к портам назначения, с выгрузкой на берег, и об ответственности агентов пароходных обществ по уплате сборов – подвергнуть обсуждению в одном из ближайших заседаний, при участии директора департамента таможенных сборов и по представлении русским обществом дополнительных данных о количестве грузов, которые, по условиям морских перевозок, должны перегружаться в попутных портах, с выгрузкой их на берег.

Рассмотрев представление правления Русского Общества пароходства и торговли по вопросу о взимании попутного сбора с товаров, перевозимых между Николаевом и Херсоном, комитет не согласился с предложением этого правления, что перевозки между помянутыми портами должны быть отнесены к плаванию по внутреннему водному пути, и поэтому грузы должны быть освобождены от попутного сбора¹⁵.

А вот на заседаниях 11 и 12 июня 1902 г. были приняты решения «О сборе с лесных товаров»; «О попутном сборе с отрубей», «О попутном сборе с песка, торфа, каменного-угольных брикетов, костяной муки, селитры чилийской, кварца в кусках и пиритных остатков», «О попутном сборе с кунжутной и касторовой муки», «О попутном сборе с руды, мела и известняка», и даже «О попутном сборе со льда»¹⁶.

20 августа 1902 г. Комитет, рассмотрев ходатайство Торгового Дома П. Бернгольд и К» о предоставлении иностранным пароходам, перевозящим соль из Черного моря в порты Балтийского моря, той же льготы по уплате корабельного сбора, какая предоставлена русским судам, плавающим в сообщениях дальнего каботаже, пришел к выводу, что законом 29 мая 1897 г. о большом каботаже допущено исключение для грузов соли, которую, впредь до особого распоряжения было разрешено перевозить на иностранных судах, но этим исключением суда под иностранным флагом отнюдь не были приравнены к судам российским¹⁷.

8 октября 1902 г. комитет рассматривал ходатайства правления Русского общества пароходства и торговли и некоторых других обществ о пересмотре правил инструкции о попутном сборе, вызванного необходимостью выгрузки груза до его окончательного доставления (так называемого передаточного). В том числе по не зависящим от пароходств обстоятельствам. К примеру, прохождение таможенных обрядов. Таким образом, за год выгружали таких грузов в Одессе от 600 до 700 тыс. пудов, в Херсоне – 550 тыс. пудов, в Керчи – более 1 млн. пудов. Комитет пошел в отдельных вопросах навстречу пароходству, т.е. предложил изъять из попутного сбора передаточные грузы, а также по некоторым другим вопросам¹⁸.

События Русско-японской войны и последовавшая за этим революция 1905–1907 гг. заставили правительство резко сократить ассигнования на развитие портов и обратить внимание на другие вопросы. Так, 25 марта 1904 г. Были приняты «Временные правила по охранению в военное время некоторых Российских портов впредь до объявления их на военном положении» (24283). В правилах, кроме прочего, определялись границы охранных районов для портов Свеаборга, Кронштадта, Севастополя, Очаков и Батума. Предусматривался и специальный порядок входа коммерческих судов в их гавани¹⁹.

С созданием в 1905 г. министерства торговли и промышленности и в связи с прекращением развития портов комитет по портовым делам был ликвидирован. Лишь с 1909 г. появляются отдельные указы по развитию тех или иных портов, а бум их строительства приходится на 1912–1913 годы. Так, 17 апреля 1912 г. принят закон «Об отпуске из государственного казначейства средств в порядке покрытия расходов по портостроительству» (36898). Им предполагалось отпускать в течение пяти лет, начиная с 1912 г., по 18 млн. руб. в год на новые работы по устройству и развитию торговых портов. Всего на эти цели следовало истратить 90 млн. руб. Во исполнение и развитие данного закона 26 июня 1912 г. вышел указ «Об определении стоимости оборудования некоторых торговых портов плавучими доками и цепопробными станциями и об отпуске из государственного казначейства средства на означенное оборудование» (37544). Это касалось портов С.-Петербурга, Одессы и Керчи, которые получили плавучие доки, а в Рижском порту такой док был увеличен на одну секцию. Общая сумма этих работ не должна была превышать 1566000 руб.²⁰.

Указом от 30 июня 1913 г. были выделены из государственного казначейства средства на расходы по новым работам в С.-Петербургском, Ливанском, Одесском, Николаевском, Мариупольском и Ростовском-на-Дону торговых портах. По Хлебной гавани в Одессе они составили 2650000 руб.; на работы по углублению подходов по порту Николаева до 30 футов – 1610000 руб.; на работы по оборудованию порта Мариуполя механическими приспособлениями для погрузки угля – 654000 руб.; на работы по устройству набережной в Ростовском-на-Дону порту – 682000 руб.²¹.

В этом же 1913 г., что называется, руки дошли и до небольших портов. Так 7 июля 1913 г. было принято два указа: «Об употреблении стоимости устройства порта-убежища в Судакской бухте и об отпуске из государственного казначейства средств на означенные работы» (39727). Не свыше 478616 руб.; и «Об отпуске из государственного казначейства средств на удлинение набережной в Туапсинском порте» с устройством портовой территории и оборудованием ее мощеными дорогами – 92420 руб. (39728)²².

И, наконец, с целью продления навигации в портах 13 июля 1913 г. был принят указ «Об определении стоимости заготовления ледоколов для некоторых приморских торговых портов». На их покупку у отечественных производителей для портов Николаева, Мариуполя, Таганрога (а еще Архангельска, Пернова, Петровска и Владивостока) было позволено израсходовать не более 4280000 руб. (39911)²³.

Анализ деятельности комитета по портовым делам и основным направлениям развития портов после его ликвидации, разработанным еще в процессе его деятельности, дает основание сделать следующие выводы: благодаря полученным правам и полномочиям, своему составу, связи с каждым конкретным городом и портом, имея в своем подчинении корпус специалистов, периодически командироваемых на места, за годы своей деятельности ему удалось провести гигантскую работу по развитию торговых портов не только Черного и Азовского морей, но и всей Российской империи. Комплексность подходов, используемых в своей работе данным Комитетом, позволила избежать излишних затрат, направляя значительные средства для решения наиболее важных и системных вопросов.

Комитет занимаясь развитием портов, огромное значение уделял и развитию припортовых территорий и городов, их инфраструктуре, обеспечению безопасности торгового судоходства, удобству работы портов для местного населения и т.д.

¹ Полное собрание законов Российской империи. Собрание третье. – Т. XXI. 1901 г. Отделение 1. – СПб., 1903. – 1265 с. – С. 609.

² ГААРК, ф. 158, оп. 1, д. 2. Протоколы заседаний комитета по портовым делам. Копии. 1901 г. 302 л. – Л. 1.

³ ГААРК, ф. 158, оп. 1, д. 2. Протоколы заседаний комитета по портовым делам. Копии. 1901 г. 302 л. – Л. 103–129.

⁴ ГААРК, ф. 158, оп. 1, д. 2. Протоколы заседаний комитета по портовым делам. Копии. 1901 г. 302 л. – Л. 138–143.

⁵ ГААРК, ф. 158, оп. 1, д. 2. Протоколы заседаний комитета по портовым делам. Копии. 1901 г. 302 л. – Л. 167–169.

⁶ ГААРК, ф. 158, оп. 1, д. 2. Протоколы заседаний комитета по портовым делам. Копии. 1901 г. 302 л. – Л. 198–200.

⁷ ГААРК, ф. 158, оп. 1, д. 2. Протоколы заседаний комитета по портовым делам. Копии. 1901 г. 302 л. – Л. 249–252..

⁸ ГААРК, ф. 158, оп. 1, д. 2. Протоколы заседаний комитета по портовым делам. Копии. 1901 г. 302 л. – Л. 122–123.

⁹ ГААРК, ф. 158, оп. 1, д. 2. Протоколы заседаний комитета по портовым делам. Копии. 1901 г. 302 л. – Л. 242–243.

¹⁰ ГААРК, ф. 158, оп. 1, д. 2. Протоколы заседаний комитета по портовым делам. Копии. 1901 г. 302 л. – Л. 137.

¹¹ ГААРК, ф. 158, оп. 1, д. 2. Протоколы заседаний комитета по портовым делам. Копии. 1901 г. 302 л. – Л. 148–151.

¹² ГААРК, ф. 158, оп. 1, д. 2. Протоколы заседаний комитета по портовым делам. Копии. 1901 г. 302 л. – Л. 162 об.

¹³ ГААРК, ф. 158, оп. 1, д. 2. Протоколы заседаний комитета по портовым делам. Копии. 1901 г. 302 л. – Л. 174–178.

¹⁴ ГААРК, ф. 158, оп. 1, д. 2. Протоколы заседаний комитета по портовым делам. Копии. 1901 г. 302 л. – Л. 359–364.

¹⁵ ГААРК, ф. 158, оп. 1, д. 2. Протоколы заседаний комитета по портовым делам. Копии. 1901 г. 302 л. – Л. 174–178.

¹⁶ ГААРК, ф. 158, оп. 1, д. 2. Протоколы заседаний комитета по портовым делам. Копии. 1901 г. 302 л. – Л. 190–192.

¹⁷ ГААРК, ф. 158, оп. 1, д. 2. Протоколы заседаний комитета по портовым делам. Копии. 1901 г. 302 л. – Л. 205–209.

¹⁸ ГААРК, ф. 158, оп. 1, д. 2. Протоколы заседаний комитета по портовым делам. Копии. 1901 г. 302 л. – Л. 211–216.

¹⁹ Полное собрание законов Российской империи. Собрание третье. – Т. XXIV. 1904 г. Отделение 1. – СПб., 1907. – 1124 с. – С. 299–302.

²⁰ Полное собрание законов Российской империи. Собрание третье. Т. XXXII. 1912 г. Отделение 1. – Петроград, 1915. – 1790 с. – С. 972.

²¹ Полное собрание законов Российской империи. Собрание третье. Т. XXXIII. 1913 г. Отделение 1. – Петроград, 1916. – 1413 с. – С. 681–682.

²² Полное собрание законов Российской империи. Собрание третье. Т. XXXIII. 1913 г. Отделение 1. – Петроград, 1916. – 1413 с. – С. 730–731.

²³ Полное собрание законов Российской империи. Собрание третье. Т. XXXIII. 1913 г. Отделение 1. – Петроград, 1916. – 1413 с. – С. 905.

Резюме

Змерзлий Б. В. Загальні рішення комітету в портових справах і подальший розвиток портової справи в 1901–1913 рр. в Чорноморсько-азовському регіоні.

У статті розглядаються загальні рішення в портових справах і подальший розвиток портової справи в 1901–1913 р. у портах Чорного і Азовського морів (Одеса, Николаїв, Нахичевань, Батум, Керч, Херсон, Поті, Сухумі, Ростов-на-Дону, Таганрог, Мариуполь, Ялта, Туапсе, Судак та інші). У цей період Комітетом приймалися рішення з визначення штатів даних портів, штатів службовців на їх плавучих засобах, фінансування команд криголамів, будівництво і ремонт під'їзних шляхів та власне портів, днопоглиблювальні й землечерпальні роботи, вирівнювання русел річок, визначення окремих зборів і податків на проханнях товариств власників пароплавів, розробка різних інструкцій та циркулярів. Окремо розглянуто закони, прийняті в даному напрямі у 1912–1913 роках.

Ключові слова: комітет з портових справ, Чорне і Азовське моря, порти.

Резюме

Змерзлий Б. В. Общие решения комитета по портовым делам и дальнейшее развитие портового дела в 1901–1913 гг. в Черноморско-азовском регионе.

В статье рассматриваются общие решения по портовым делам и дальнейшее развитие портового дела в 1901–1913 гг. в портах Черного и Азовского морей (Одесса, Николаев, Нахичевань, Батум, Керчь, Херсон, Поти, Сухуми, Ростов-на-Дону, Таганрог, Мариуполь, Ялта, Туапсе, Судак и другие). В этот период Комитетом принимались решения по определению штатов данных портов, штатов служащих на их плавучих средствах, финансирование команд ледоколов, строительство и ремонт подъездных путей и собственно портов, дноуглубительные и землечерпальные работы, выравнивание русл рек, определение отдельных сборов и налогов по просьбам обществ владельцев пароходов, разработка различных инструкций и циркуляров. Отдельно рассмотрены законы, принятые в данном направлении в 1912–1913 годах.

Ключевые слова: комитет по портовым делам, Черное и Азовское моря, порты.

Summary

Zmerzlyi B. General decisions of committee on port businesses and further development of port business in 1901–1913 in a Black and Azov seas region.

The general solutions for port affairs and further development of the port case in 1901–1913 in the ports of the Azov and Black sea (Odessa, Nikolaev, Nakhichevan, Batum, Kerch, Kherson, Poti, Sukhumi, Rostov-on-don, Taganrog, Mariupol, Yalta, Tuapse, Sudak and others) are examined in the article. During this period the Committee took decisions on the definition of the states of the data ports of staff on their craft, funding teams of icebreakers, construction and maintenance of access roads and the actual ports, dredging and dredge operation, the alignment of the river channel, determining separate fees and taxes at the request of the societies owners of steamers, development of the regulations and circulars. The laws, that have adopted in this direction in 1912–1913, had been separately considered.

Keywords: Committee for port Affairs, Black and Azov sea, ports.

Отримано 20.06.2014

УДК 340.141(481)

М. М. БЕДРІЙ

Мар'ян Миронович Бедрій, кандидат юридичних наук, асистент кафедри Львівського національного університету імені Івана Франка

НОРВЕЗЬКЕ ЗВИЧАЄВЕ ПРАВО: ДЕЯКІ ІСТОРИКО-ПРАВОВІ АСПЕКТИ

Вдосконалення правової системи України на сучасному етапі викликає жвавий інтерес до наукових розвідок у різних напрямках юридичної науки. Серед них важливим є історико-правовий напрям, що допомагає більш комплексно розглядати державно-правові явища в їх динаміці, визначати зв'язки минулого із сьогоденням та розробляти обґрунтовані прогнози правового розвитку. Водночас історико-правова наука не повинна бути однобічною, адже її значення зростає в міру розширення сфери пізнання. З огляду на ці міркування існує значна доцільність проаналізувати деякі історико-правові аспекти звичаєвого права Норвегії.

Норвегія є державою на півночі Європи, назва якої походить від слова *nordweg* (з норв. – шлях на північ). Вона розташована в західній частині Скандинавського півострова, тому історично підтримувала тісні контакти з Данією, Швецією та Фінляндією. Від найдавніших часів Норвегію населяли автохтонні племена, що з VIII ст. стали відомими в Європі як вікінги, якими також називали данців і шведів, котрі проводили завойовницькі походи. Хоча вже у IX ст. на норвезьких землях формувалися окремі князівства, лише в XI ст. король Олав Гаральдсон зумів об'єднати більшість із них у єдину державу¹. У 1536 р. Норвегія остаточно була інкорпорована до складу Данії, здобувши суверенітет аж у 1814 році².

Хоча Олав Гаральдсон зумів об'єднати норвезькі землі в єдиній державі, їх правової монолітності не вдалося досягнути, адже в її округах діяли різні за змістом правові норми. Територія тогочасної Норвегії поділялася на чотири частини – Фростатинг (центральне місто Трондгієм), Гулатинг (центральне місто Берген), Ейдсвіатинг і Боргартинг. У XII ст. кожна з цих частин держави уклала власний законодавчий звід. Вперше єдиний законодавчий збірник усієї Норвегії був укладений за правління короля Магнуса Гааксонса (1263–1280 рр.)³. Цей законодавчий збірник отримав назву Ляндслов і становив основу правової системи Норвегії до та навіть певний час після її інкорпорації до складу Данії.

Звичаєве право Норвегії розвивалось паралельно із формуванням самого норвезького народу, тому містило правові норми, які були ним визнані та застосовувались протягом тривалого часу. Хоча у цій державі процес становлення законодавства відбувався доволі інтенсивно, внаслідок чого істотно звузилася сфера застосування звичаєвого права, правовий звичай визнається джерелом права навіть у сучасній Норвегії. Докладніше