

УДК 340.15:347.79“17/19”

Б.В. ЗМЕРЗЛЫЙ, докт. ист. наук, проф.,
Таврический национальный университет
им. В.И. Вернадского

РЕГУЛИРОВАНИЕ ВОПРОСОВ ВЛАДЕНИЯ СУДОВ И МЕРЫ, НАПРАВЛЕННЫЕ НА РАЗВИТИЕ СУДОСТРОЕНИЯ ВО ВТОРОЙ ПОЛОВИНЕ XIX – НАЧАЛЕ XX ВВ.

Ключевые слова: регулирование, владение, судостроение, Российская империя

События Крымской (Восточной) войны со всей остротой вскрыли отставание Российской империи во многих отраслях экономической, социальной и политической жизни. Не было исключением и регулирование торгового судоходства, весьма пострадавшего в годы этой войны. Первые послевоенные указы направлены, в первую очередь, на облегчение его деятельности в сложившихся условиях. Так, 27.07.1856 г. был принят указ «О порядке выдачи паспортов из портовых таможен Русским судам, отходящим за границу» на прежних основаниях, т.е. даже тогда, когда хотя бы шкиперы и штурманы были на них иностранцы, а матросов иностранных находилось до 1/3 экипажа (30774) [1, с.601]. Уже 07.04.1858 г. был принят указ «Об отмене постановления относительно обязательного освидетельствования торговых мореходных судов» (32965). Ранее без освидетельствования в безопасности суда в море не выпускали. Теперь же было оставлено лишь положение, согласно которому хозяин корабля или судна им управляющий, а также нанимающие корабль или судно под груз имели право требовать освидетельствование по своему желанию [2, с.423].

Лишь с середины 1860-х гг. можно отметить начало применения комплексного подхода в этом направлении, практически полного отказа от прежних норм, и основы его заложил, безусловно, указ от 23.06.1865 г. «Прави-

ла о порядке выдачи патентов на Русский флаг» (42238). Им право поднятия российского купеческого флага отдавалось исключительно российским подданным, и распространялось: а) на российские акционерные общества, правления которых и главные конторы были в пределах империи; б) на торговые дома, созданные законным порядком, если один из главных распорядителей, имеющих подпись, состоял в российском подданстве, – и в) на лица, построившие или купившие корабль сообща, если начальный товарищ состоял в российском подданстве.

Плавание под российским флагом разрешалось по внесении судна в корабельный список одного из российских портов, и по выдаче судовладельцу соответствующего патента. Судам, имеющим прежний патент на поднятие российского флага предоставлялся год для получения нового, при этом, при выдаче таможенной нового взамен прежнего патента не взыскивалось ластовых денег вторично, а прежний патент уничтожался. Для судов, находящихся за границей, срок считался со дня прибытия их в один из российских портов. Патенты же, выданные, на основании действовавших прежде правил, поселившимся на Юге Украины иностранцам, предоставлялось с истечением означенных в них сроков, судовладельцами или шкиперами в соответствующие портовые таможи для уничтожения. Таможи или портовые начальства, которые эти патенты выдали, должны были, в случае невозвращения их в назначенный срок сообщать об этом в департамент торговли и мануфактур.

Внесению в корабельные списки подлежали все российские мореходные суда, поднимающие более 10 ластов. При этом не запрещалось, по желанию судовладельцев, вносить в списки и суда, поднимающие меньшее число ластов. Внесение судна в корабельный список могло совершаться в каждой портовой таможне империи, а где таможен не было – в портовом начальстве. Для этого все таможи снабжались от департамента торговли и мануфактур особыми шнуровыми книгами, под названием «корабельный список такого-то порта». Прошения о внесении судна в корабельный список подавались в соответствующие, по

желанию хозяев, таможи, на гербовой бумаге. К прошениям, в которых указывалось название судна, время и место его постройки, а если судно иностранное, то и время его покупки, прилагались: а) документы о том, что судохозяин или судохозяева имели право на поднятие русского флага; б) корабельная крепость; в) удостоверение об освидетельствовании судна с обозначением его рода (шхуна, бригантин, барк и т.п.), а также название размеров и величины в ладах.

На основании этих документов в корабельный список таможи вносились: а) имя или фирма и место жительства судохозяина или судохозяев; б) название судна, с обозначением, к какому роду морских сооружений оно относилось; в) размеры судна и количество поднимаемых им ластов; г) время и место постройки, а если судно иностранное, то и время его приобретения; д) время внесения судна в корабельный список порта.

По внесению судна в корабельный список судохозяину или его поверенному, выдавался портовой таможей патент на плавание под российским флагом. Патент этот, в который включались все выше указанные сведения, служил удостоверением судна. Если судно, снабженное патентом на поднятие российского флага, приходило в негодность к дальнейшему плаванию, или поступало во владение лица, не имеющего права владеть российским судном, то патент возвращался для уничтожения в таможду того порта, к которому судно было приписано.

Название судна, внесенное в корабельный список, ни в коем случае не могло быть в последствии изменяемо. Название это, как и обозначение порта, к которому судно приписано, выставлялось на его корме, крупными буквами, светлой краской по темному полю и эту надпись следовало сохранять в исправности все время деятельности судна.

Судохозяин мог, при желании, просить о переписке принадлежащего ему судна, уже внесенного в корабельный список одного из российских портов, к другому. Для этого ему следовало обратиться с представлением подлинного патента, в таможду того порта, к которому он желал переписать свое судно, а ос-

тальными формальностями занималась таможня. В случае перехода судна от одного лица к другому, или существенных изменения внесенных в корабельный список признаков судна, вследствие значительной перестройки и переделки, судохозяин должен был в течение 6 недель сообщить об этом с представлением патента в ближайшую портовую таможду, которая, сделав соответствующие на патенте отметки, сообщало о том в портовую таможду, к которой судно приписано. При нахождении судна за границей, 6 недельный срок считался со дня прибытия в российский порт.

Обо всех внесенных в корабельный список и выбывших из него судах, о изменениях в списке, портовые таможи сообщали в департамент торговли и мануфактур. При приобретения российским подданным иностранного судна за границей, российские консульства, при совершении или утверждении на него купчей, должны были выдавать временные свидетельства на поднятие российского флага, но не ранее представления покупателем доказательства, что он имел право на плавание под российским флагом.

Такие свидетельства выдавались: для судов приобретаемых российскими подданными в заграничных европейских портах, на 1 год, а в иных портах на 2 года. При выдаче такого свидетельства, по установленной форме, консульство отбирало от судохозяина или шкипера письменное показание о том, к какому порту империи должно быть судно приписано, а также обязательство, что, по прибытии судна в этот порт, все требуемые законом условия, относительно приписки судна и состава экипажа, будут исполнены, о чем уведомляло департамент торговли и мануфактур и соответствующую портовую таможду.

В консульствах на поднятие российского флага свидетельствах и в объявлениях, подаваемых судохозяевами или шкиперами для получения свидетельств, следовало обозначать положительно, что судно, которое до истечения обозначенного в свидетельстве срока не зайдет в российский порт для законной к нему приписки и взятия установленного патента, теряло всякое право на дальнейшее плавание под российским флагом.

При невозможности, по каким либо обстоятельствам, прибыть в определенный в свидетельстве срок к назначенному порту, шкипер обязан был довести об этом к сведению ближайшего российского консула, а тот должен был снабдить шкипера временным свидетельством, только до прибытия судна в такой порт империи, в котором была портовая таможня, безотлагательно уведомлял о том таможню и департамент торговли и мануфактур. Если в таком случае представленные шкипером доказательства о необходимости просрочки признавались портовой таможней уважительными, то, по исполнению правил, для приписки судов российским портам, шкиперу выдавался на общем основании, патент на плавание под российским флагом. Если плавающее с консульским свидетельством судно прибывало к российскому порту по истечении срока этого свидетельства, и представленные шкипером доказательства о необходимости такой просрочки не признавались уважительными, то, по исполнению установленных, для приписки судов к российским портам правил, шкиперу выдавался патент на плавание и поднятие российского флага не иначе, как с взысканием штрафа в размере не свыше 100 руб. серебром.

Необходимыми для каждого мореходного судна документами устанавливались: 1) корабельная крепость; 2) патент на плавание под российским флагом; 3) список корабельных служителей и 4) таможенный паспорт. В виде исключения разрешалось на 10 лет иметь на российских судах шкиперов и штурманов из иностранцев; иностранных же матросов дозволялось принимать на суда, приписанные к портам Азовским и Черноморским – $\frac{3}{4}$ экипажа. Если же на судне перед отплытием из российского порта не было установленного числа российских матросов, то таможня или портовое начальство не отпускали его к отплытию из порта; в случае же изменения в составе экипажа во время плавания судна за границей, шкипер обязан был сообщать о том ближайшему российскому консулу, для отметки на судовой роли. При нарушении выше установленных правил вводились различные штрафы [3, с.678].

Как видно из самого смысла документа, он носил комплексный характер и определял все необходимые на тот период положения относительно права владения и приписки судна к тому или иному порту. Как и прежде, оставался запрет на владение российскими кораблями иностранцев и оставалась квота на количество иностранцев в экипаже корабля.

Однако важным и пока трудно решаемым российской промышленностью вопросом, была постройка современных торговых судов. Учитывая постоянно возрастающую потребность в них, на внутреннем рынке государство вынуждено было пойти на существенные меры по ввозу таких судов из-за рубежа. Так, 09.06.1892 г. был принят указ «О предоставлении Министру Финансов права рассрочивать уплату пошлин за приобретаемые за границей суда» (8674). Его основными условиями было, чтобы эти пошлины возмещались казне в течение не более 10 лет; чтобы платежи производились равными, каждый год, частями; чтобы числящийся на судовладельце долг по рассроченной пошлине обеспечиваем был судном, которое следовало для этого застраховать в сумме не менее остающегося не уплаченным долга, а страховые полисы представить в соответствующие таможни [4, с.407]. Это постановление было продолжено указом от 30.05.1897 г. (14193) до установки новых пошлин [5, с.344].

Новые же пошлины на привозимые из-за границы морские и речные суда были установлены указом от 27.04.1898 г. (15316). На 10 лет, начиная с 01.07.1898 г., разрешался беспошлинный пропуск привозимых из-за границы в целом виде железных морских судов, предназначенных для плавания на внешних морях. Это также распространялось на любительские морские паровые яхты, землечерпальные машины и землесосы для производства дноуглубительных работ в портах и на реках, на ледоколы, специально предназначенные для очистки от льда морских портов, на плавучие доки, а также на все суда, приобретаемые для плавания под российским флагом по Дунаю.

На это же время были освобождены от уплаты таможенных пошлин якоря, цепи и проволочные тросы, привозимые из-за границы

для вооружения и оснастки парусных морских судов. Установление детальных правил относительно беспошлинного пропуска металлических изделий предоставили министру финансов. Кроме того, указ предписывал «Сложить со счетов причитающихся в пользу казны таможенные пошлины за упомянутый в от.1 и 2 суда, приобретенные ранее 1 июля 1898 г.» и «Отменить с 1 июля 1898 г. действие правил о рассрочке по ходатайству судовладельцев таможенных пошлин за приобретаемые за границей суда».

Пошлины же на привозимые целыми из-за границы железные суда, для плавания на реках и озерах и на Каспийском море, а также на предназначенные для работы в приморских портах буксирные пароходы, баржи и плавучие краны, установили, с 01.01.1899 г. в следующем размере (пошлина золотом чекана по закону 17.12.1885 г.): 1) суда не паровые, с каждой тонны вместимости 20 руб.; 2) суда паровые, сверх пошлины с тонны вместимости в размере, определенном в п.1 для судов не паровых, с каждого квадратного фута площади нагрева котлов 3 руб.

Пошлины на привозимые из заграницы в целом виде деревянные речные и морские суда установили с того же срока в таком размере: 1) суда не паровые, с каждой тонны полной вместимости 8 руб.; 2) суда паровые, сверх пошлины с тонны вместимости в размере, определенном в п.1 для не паровых, с каждого квадратного фута площади нагрева котлов 3 руб.

Относительно оплаты пошлинами железных судов, привозимых в разобранном виде, а также входящих в судовый инвентарь предметов, кроме упомянутых в отделе 3, были сохранены в силе примечания 1 и 2к ст.175 общего таможенного тарифа по европейской торговле [6, с.273–274].

Следует указать, что давно уже было понятно необходимость развития собственного судостроения. Как известно, в течении февраля 1902 г. в заседаниях Совета по делам торгового мореплавания обсуждались меры к развитию отечественного судостроения и торгового мореплавания. Выработанные предложения были распечатаны в газетах для обсуждения,

после чего их опять дорабатывали. Главный акцент делался на том, что следовало предпринять шаги по развитию отечественного судостроения из отечественных же материалов. В начале 1903 г. исходя из этого проектировались такие основные меры: 1. Для приобретения морских паровых судов предназначенных для плавания во внешних морях под российским национальным флагом, выдавать правительственные ссуды, российским предпринимателям на суда не менее 1000 т. грузоподъемности, удовлетворяющих требованиям первого класса Английского Ллойда, или других, одобренных правительством. 2. За совершаемые российскими паровыми судами во внешнем плавании между российскими и иностранными портами рейсы, выдавать премии, в определенном размере, исчисляемые по соотношению с размером самого судна, количеством привезенного в российские порты из за границы ил вывезенного из них за границу груза и с количеством пройденных при этом миль. Предусматривались и другие меры, давшие уже в ближайшее время положительные результаты (л.51–52 [7]).

04.03.1904 г. принимается устав Керченского судостроительного общества (24153) [8, с.224]. 24.05.1904 г. издан указ «О выдаче ссуд на приобретение вновь построенных в России из русских материалов деревянных и металлических морских торговых судов» (24620). Это дело возложили на ГУТМиП. Размер ссуды устанавливался не более 2/3 первоначальной стоимости судна; с условием 3,8 % годовых; и выдавалась она на срок не более чем на 20 лет [8, с.540–541]. 25.06.1904 г. утвержден устав судостроительного Общества «Верфь Александр» (24871) [8, с.772]. А 07.11.1905 г. принят указ за № 26886 «О замене официальной закладки судов – частной закладкой». Ее позволялось производить начальнику или директору завода [9, с.797].

О том, какое значение придавалось постройке новых отечественных судов, говорят и сопроводительные к ним документы. Так, нами была найдена входе работы 34-страничная брошюра под названием «Главное Управление Торгового Мореплавания и Портов. Отдел Торговых Портов. ПОСТАВКА одного

винтового парового баркаса типа «Тритон» для Мариупольского порта Машиностроительным Заводом и Судостроительной Верфью Д.А. Пастухова в Ростове на Дону», изданная в Санкт-Петербурге в 1904 г. В ней содержатся следующие статьи: Предмет подряда; Качество материалов и работы; Освидетельствование их и надзор; Передача поставки; Обеспечение подряда; Срок поставки, испытания, освидетельствования баркаса и предварительная приемка его в казну; Доставка баркаса в Мариупольский порт и страхование в пути; Освидетельствование и окончательная приемка в Мариупольском порте; Гарантия Общества; Цена подряда; Платежи; Неисправность контрагента; Привилегии; Чертежи; Напечатание договора; Поставка запасных частей; Об издержках по заключению договора и других, не вошедших в предшествовавшие статьи предметах. Отдельно в брошюре были освещены такие вопросы как: «Спецификация винтового стального парового баркаса типа «Тритон» для Мариупольского порта»; «Машинный инвентарь», «Список запасных частей» [10, с.18–34].

События российско-японской войны и последовавших революционных событий 1905–1907 г. отодвинули развитие судостроения на более позднее время, однако принятые с 1908 по 1913 г. меры носили комплексный характер и выражали стремление к скорейшему преодолению отставания империи. Так, 01.07.1908 г. принят закон № 30597 «О продлении беспошлинного пропуска из-за границы морских судов», а кроме них якорей, цепей и проволочных тросов для парусных российских судов. Срок действия установили до 01.01.1910 г. [11, с.416]. 11.02.1910 г. он был продлен (33054) [12, с.178]. 21.06.1910 г. для развития судопромышленности был принят закон «Об отпуске из государственного казначейства средств на оборудование Обуховского, Ижорского и Адмиралтейского заводов» (33878). Адмиралтейский завод был именно судостроительный. Этим предприятиям выделили 4743821 руб. [12, с.835]. 29.12.1911 г. принят закон «О временном сохранении в силе закона 01.07.1908 года о продлении беспошлинного пропуска из-за границы морских судов» (36328). Срок его

действия был установлен по 1 января [13, с.1372]. И, наконец, последний закон в этом направлении был принят 21.05.1912 г. «О мерах к поощрению отечественного судостроения» (37091). Им устанавливались премии за строительство судов парусных и паровых, ремонт старых судов, т.е. оборудование их более совершенными паровыми машинами. Кроме того, предписывалось сохранить «в силе до 1 января 1928 г. действие закона 1 июля 1908 г. о продлении беспошлинного пропуска из-за границы морских судов». Водился он с 01.01.1913 г. [14, с.461].

Таким образом, в Российской империи во второй половине XIX – начале XX вв. происходил сложный процесс в деле регулирования вопросов связанных с эксплуатацией судов. Во-первых, были конкретизированы положения, относящиеся к праву получения патента на российский торговый флаг. Во-вторых, впервые в истории российского торгового судостроения и плавания было введено обязательное освидетельствование судов. В-третьих, от мер протекционистского характера в начале XX в. государство перешло к активным действиям в области развития отечественного судостроения, что и отображают принятые нормативно-правовые акты.

ЛИТЕРАТУРА

1. Полное собрание законов Российской империи. Собрание второе. Т. XXXI. Отделение первое. 1856. – СПб., 1857. – 1105 с.
2. Полное собрание законов Российской империи. Собрание второе. Т. XXXIII. Отделение первое. 1858. – СПб., 1860. – 802 с.
3. Полное собрание законов Российской империи. Собрание второе. Т. XL. Отделение первое. 1865. – СПб., 1867. – 991 с.
4. Полное собрание законов Российской империи. Собрание третье. Т. XII. 1892. – СПб., 1895. – 734 с.
5. Полное собрание законов Российской империи. Собрание третье. Т. XVII. Отделение 1. 1897 г. – СПб., 1900. – 730 с.
6. Полное собрание законов Российской империи. Собрание третье. Т. XVIII. Отделение 1. 1898 г. – СПб., 1901. – 1120 с.

7. Ф. 158, оп. 1, д. 4 б. Предписания и распоряжения Главного управления торгового мореплавания и портов о правилах оценки повреждения судов, сроках стоянки судов для погрузки и выгрузки, по личному составу. 17.01.1903–31.12.1903 г. – 286 с.

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

9. Полное собрание законов Российской империи. Собрание третье. Т. XXV. 1905 г. Отделение 1. – СПб., 1908. – 966 с.

10. Главное Управление Торгового Мореплавания и Портов. Отдел Торговых Портов. Поставка одного винтового парового баркаса типа «Тритон» для Мариупольского порта

Машиностроительным Заводом и Судостроительной Верфью Д.А. Пастухова в Ростове на Дону. – С.Петербург. Типография Н. П. Собко, Почтамтская, 13. 1904. – 34 с.

11. Полное собрание законов Российской империи. Собрание третье. Т. XXVIII. 1908 г. Отделение 1. – СПб., 1911. – 1008 с.

12. Полное собрание законов Российской империи. Собрание третье. Т. XXX. 1910 г. Отделение 1. – СПб., 1913. – 1408 с.

13. Полное собрание законов Российской империи. Собрание третье. Т. XXXI. 1911 г. Отделение 1. – СПб., 1914. – 1411 с.

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

Змерзлий Б. В. Регулирование вопросов владения судов и меры, направленные на развитие судостроения во второй половине XIX – начале XX вв. / Б. В. Змерзлий // Форум права. – 2014. – № 2. – С. 131–136 [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://nbuv.gov.ua/j-pdf/FP_index.htm_2014_2_24.pdf

Рассматривается эволюция правового регулирования вопросов связанных с эксплуатацией и строительством судов торгового флота. Отдельно освещена проблема регулирования прав на поднятие российского торгового флага. Отмечается, что основными нормативно-правовыми актами изначально отдавался приоритет российским подданным на право поднятия флага. Постепенно был отменен налог на ввоз иностранных судов и судовых принадлежностей; российские суда получили свои порты приписки, а в начале XX в. государство перешло к активному кредитованию, как производителей судов, так и их покупателей.

Змерзлий Б.В. Регулювання питань володіння судів і заходи, спрямовані на розвиток суднобудування в другій половині XIX – початку XX вв.

Розглядається еволюція правового регулювання питань пов'язаних з експлуатацією і будівництвом судів торгового флоту. Окремо освітлена проблема регулювання прав на підняття російського торгового прапора. Відзначається, що основними нормативно-правовими актами спочатку віддавався пріоритет російським підданам на право підняття прапора. Поступово був скасований податок на ввезення іноземних судів і суднового приладдя; російські судна отримали свої порти приписки, а на початку XX ст. держава перейшла до активного кредитування як виробників судів, так і їх покупців.

Zmerzliy B.V. Regulation of Ownership of Vessels and Measures for the Development of Shipbuilding in the Second Half of XIX – Early XX Centuries

We consider the evolution of the legal regulation of issues related to the operation and construction of merchant marine ships. It was separate lighted problem of regulating rights to raise Russian merchant flag. It is noted that the basic normative legal acts, first priority was given to Russian nationals the right to raise the flag. Gradually been abolished tax on the importation of foreign ships and shipboard equipment; Russian ships got their home port, and in the early twentieth century. State moved to the active loans as manufacturer's courts and their customers.