

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

РЕГУЛИРОВАНИЕ КАБОТАЖНОГО СУДОХОДСТВА В БАССЕЙНАХ ЧЕРНОГО И АЗОВСКОГО МОРЕЙ В КОНЦЕ XVIII – ПЕРВОЙ ПОЛОВИНЕ XIX ВВ.

Аннотация. Статья посвящена изучению проблем правового регулирования каботажного судоходства в бассейнах Черного и Азовского морей в конце XVIII – первой половине XIX вв. В работе указывается, что в связи с различными обстоятельствами данной проблеме уделялось вплоть до конца 1820-х гг. весьма малое внимание, что негативно отражалось на экономике всего региона, замедляло рост торговли, населенных пунктов, развитие всего торгового судоходства. Весьма значительную часть каботажного флота обслуживавшего северное побережье Черного моря и Азовское море составляли иностранные суда, в основном турецкие. Лишь к середине XIX в. удалось, и то не полностью, отказаться от участия в местном судоходстве от иностранных судов, к этому же периоду были разработаны основные правила для деятельности каботажного флота.

Ключевые слова: каботажное судоходство, Черное и Азовское моря, регулирование.

Постановка проблемы. Прибрежное судоходство издавна являлось одним из важнейших средств передвижения и перемещения людей, товаров, грузов. При пересеченной прибрежной полосе суши, испещренной горами, реками и прочими препятствиями, с усугублением ситуации зачастую отсутствием хороших дорог, именно местное судоходство прочно всегда занимало важнейшее место в деле обеспечения жизни прибрежных населенных пунктов, развитии торговли между ними, установлению прочных деловых и прочих связей.

Развитие этого вида судоходства в бассейне Азовского и в районе Северного побережья Черного моря в конце XVIII – начале XIX в. происходило в непростой ситуации. Основными ее факторами были: 1) сложности в развитии экономики региона в связи с российско-турецкими войнами; 2) потеря значительной части каботажного флота в связи с тем, что большая его часть принадлежала туркам. В этих условиях новое звучание приобрел греческий фактор, как стороны поддержавшей Россию; становление относительной безопасности плавания в Азовском море, практически ставшим внутренним, а также становление каботажного судоходства на Юге Украины с быстрым развитием этого региона.

Цель статьи. Учитывая многочисленные сложности, стоящие на пути становления местного судоходства в конце XVIII – начале XIX в. в изучаемом регионе, общую ситуацию во внешнеполитических делах России, развитию каботажного судоходства уделялось незначительное внимание, в том числе в деле его стимулирования и регулирования. Одним из доказательств этого утверждения можно считать указ от 31 июля 1808 г. «О пропуске товаров перевозимых иноземцам из одного Российского порта в другой, с уплатой в 30%, если оные товары в Тарифе не поименованы». В нем имелись в виду иностранные товары, запрещенные тарифом [1, с. 476]. Кроме того, следует

заметить, что относился он к иностранцам, вес которых в каботажной торговле был в этот период определяющим.

Что касается местных жителей, то на каждую навигацию они должны были испрашивать специальное разрешение даже на плавание даже на лодках. Так, от 13 марта 1815 г. находим следующее обращение к губернскому прокурору Р.Р. Резанову. «Жители Южного берега имеющие у себя мореходные лодки с наступлением весенней навигации просят о снабжении их письменными видами на водное плавание по берегам Черного и Азовского морей, по примеру тому, как оные до сего выдаваемы им были. ... прошу учинить зависящее от вас распоряжение, дабы таковые письменные виды выдаваемы были им по свидетельствам Симферопольского нижнего земского суда с соблюдением... осторожностей, каковы в подобных случаях ранее принимаемы были» [2, с. 1].

Изложение основного материала. Другое обращение, от 25 апреля 1816 г., относится к градоначальнику Севастополя Ф.Ф. Бичинскому с просьбой об обеспечении южнобережных жителей соответствующими видами для занятия ими рыболовства и перевозками от Севастопольского портового начальства [3, с. 1].

Как видим, была построена целая череда инстанций которые необходимо было пройти для получения разрешения на местное плавание, да еще и расположенных в различных местах Крымского полуострова. С другой стороны, в создаваемых в этот период градоначальствах, подобные вопросы решались на месте, что не исключало необходимости согласования различных вопросов в таможенном и карантинном ведомствах. Все это значительно усложняло развитие каботажного судоходства, что весьма беспокоило местное руководство.

Так, 24 января 1817 г. таганрогский градоначальник писал, что со времени эпидемии чумы в Крыму, было принято правило, по которому в отношении пропуска из Черноморского в Азовское море судов и мореходных лодок, идущих из российских черноморских портов к Таганрогу, чтобы каждое судно, по приходе в Керчь, выстаивало там, подобно судам иностранным, обсервационные дни, и затем по расположению на них гвардионов шли прямо в Таганрогский карантин для очищения. Эта мера была признана и впоследствии необходимой, потому, что суда и лодки, отправляясь из российских портов Черного моря без гвардионов могли сообщаться с иностранными судами неочищенными, принимая вещи от них, подверженные заражению, завозить их в Азовское море, и в нем передавать на берега или суда с ними встречающиеся. Это правило было утверждено комитетом министров 10 апреля 1814 г. и строго исполнялось.

Несмотря на всю его полезность, каботажные суда теряли много времени. Отвезя из Таганрога груз к Черноморским портам и, возвратившись в Азовское море, они могли бы прямо из Керчи идти к ближайшим пристаням и косам на землях войска Черноморского, где находились рыболовные заводы, и, при-

няв там груз, следовать по своему желанию; но вместо того, они должны были идти из Керчи к Таганрогу для очищения, и потом уже возвращаться к берегам Черноморского войска за грузом. Кроме потери времени, это было неудобно и по другим обстоятельствам, выявившимся в ходе практики. Так, в октябре 1816 г. более 30 лодок, возвращаясь от Черноморских портов без груза, пришли в Керчь, и, получив гвардионы, вошли в Азовское море, чтобы плыть к Таганрогу для очищения, но из-за сильного ветра, продолжавшегося несколько недель, и из-за наступивших морозов лодочники для своего спасения должны были пристать к берегам, где кому удалось. Многие из них зашли в мариупольскую пристань на Бедранскую косу, куда посылались за 150 верст от Таганрога карантинные чиновники для очищения, а некоторые пристали близ Ачуева и Темрюка в 1000 верстах от Таганрога по почтовому тракату.

Чтобы хоть как-то разрешить эту проблему, Таганрогский градоначальник предложил: 1) Если каботажные суда или лодки будут возвращаться из российских Черноморских портов с гвардионами и без груза, то, кроме обеспечения, что на них находились гвардионы, отбирать под присягой показания от лодочников, не сообщались ли они с каким-либо судном в пути, и если они указывали, что ничего к себе не принимали и ни с кем не сообщались, то от таких сняв гвардионов, пропускать их через Керченский пролив и разрешить приставать ко всем пристаням Азовского моря; но если на пути они имели с каким-нибудь судном сообщение, то таких по-прежнему отправлять с гвардионами прямо в Таганрогский карантин.

2). Каботажные суда или мореходные лодки, возвращающиеся из портов Черного моря без груза и без гвардионов очищать в Керченской карантинной заставе и потом выпускать

3). Суда, проходящие из Черного моря в Азовское с грузом, подвергать существующим правилам, т. е. если они от Черноморских российских портов будут иметь гвардионов, то с ними и пропускать, и чтобы они прямо шли к Таганрогскому карантину; те же что при входе в Керченский пролив не имели гвардионов, то им таких давать и подчинять их правилам, установленным для судов, идущих из турецких портов. Эти предложения были закреплены в указе от 27 февраля 1817 г. (№ 26702) [4, с. 91].

Как видим, весьма существенные меры карантинной предосторожности создавали дополнительные препятствия на пути развития и деятельности каботажного судоходства. Кроме того, не существовало еще и общих, отработанных подходов в деле его регулирования. Имеется в виду, что к местным портам и пристаням зачастую приходили как суда из-за границы, так и местные. Каким образом их отделять, принимать, регистрировать и т. д., на кого возложить прочие обязанности (кроме карантинного и таможенного ведомств), все это еще только формировалось.

Важным нормативно-правовым актом, заложившим основы данного регулирования, стал указ, принятый по просьбе Херсонского военного губернатора от 3 октября 1817 р. «Об учреждении на Азовском море у Обыточной косы пристани». Им предписывалось, иностранных судов к ней не допускать, а также не разрешать и российским судам нагружаться на ней, а предоставить это право только мореходным лодкам. Исходя из этого, и провоз из российских портов на эту пристань товаров разрешался только на мореходных лодках. Те лодки, что шли с товарами из Феодосийского порта и прочих прибрежных мест Черного моря допускались к пристани по осмотру и очищению в Таганрогском карантине с предоставлением свидетельства. Наблюдение за привозом и отпуском с пристани грузов поручалось надзирателю прибрежной стражи. Ему в помощь назна-

чались помощник, писец и 12 объездчиков, для связи постов в обе стороны пристани.

Обязанности надзирателя согласно таможенным нормативно-правовым актам были такими: 1) устанавливать количество привозимых на пристань Обычной косы для погрузки в лодки товаров; 2) на отпускаемые с пристани товары выдавать свидетельства, с показанием их качества и количества для предъявления в том порту назначения; 3) при отпуске с пристани товаров брать «с отправлением постановления в 59 ст. Морского Пошлинного Регламента обязательства с поруками»; 4) на выпущенные товары ему следовало представлять оборотные аттестаты из тех мест, куда они привозились в полугодовой срок. В случае же просрочки следовало доносить Таганрогскому градоначальнику для взыскания полуторной пошлины; 5) эти свидетельства и обязательства следовало писать на гербовой бумаге 50 коп. клейма, которая должна была предоставлять от таганрогской таможни, а вырученную за это сумму отправлять в таможенную ежемесячно; 6) проходящие к пристани из Черноморских портов с товарами лодки принимать по предъявлении свидетельств Таганрогского карантинного; 7) надзиратель состоял в непосредственном ведении Таганрогского градоначальника, которому еженедельно должен был доносить о количестве проходящих и отходящих лодок, привезенных и отпущенных товаров, о всех случаях по его должности. Градоначальник же, составляя из них ежемесячные ведомости, представлял их в департамент Внешней торговли.

Также предусматривалось, что Таганрогский градоначальник должен снабдить надзирателя пристани специальной инструкцией, необходимыми формами обязательств, шнурованными книгами для записи проходящих и отходящих лодок, отпущенных товаров и вступающих за гербовую бумагу денег. Эти книги с документами надзиратель, по истечении каждого года, должен был отправлять в таможенную Таганрога, которая представляла их в департамент Внешней торговли на ревизию [4, с. 788].

Важнейшим нормативно-правовым актом, носящим комплексный характер, и потому весьма способствовавшим развитию каботажного судоходства стал указ от 10 октября 1821 г. № 28776 «Об утверждении постановления об открытии Керченского порта и штатов Карантинного и Таможенного округов». Кроме заявленных уже в названии вопросов, целью его принятия было развитие торговли Таганрога, для которой предлагалось, исходя из местных особенностей мореходства, «обратить в пользу России и сам факт за перевозку к нему товаров из Керчи на каботажных судах, которые могли бы безопасно плавать в Азовском море, ближе подходить к Таганрогскому берегу и выгружаться с большей удобностью, нежели с купеческих кораблей». Важнейшим шагом было то, что для поощрения к постройке каботажных судов выделялось 150 000 руб. Из этой суммы любому представителю российского купечества и «других состояний», не имеющих полной суммы на постройку судна, но могущему представить залог, предлагалось выдавать по разрешению министерства финансов до 2000 руб. без % на 4 года, если такой желающий брал на себя обязательство в течение первых 2-х лет построить каботажное судно определенной величины и формы. При неисполнении этого обязательства требовалось взыскивать немедленно всю сумму с процентами и сверх того 200 руб. штрафа.

Кроме выгод торговли Таганрога, одной из важнейших задач для решения которых создавался порт в Керчи, определялось удобство сбыта российских товаров со всех пунктов на берегах Азовского моря так, чтобы их беспрепятственно могли не только из Таганрога и Мариуполя, но и из других мест отправ-

лечь на каботажных судах прямо в Керчь и перегружаться там на большие купеческие суда, которым было сложно плавать в Азовском море.

Для сохранения установленного законодательством порядка перемещения товаров и предотвращения возможных злоупотреблений в беспошлинном вывозе товаров, или передаче их во время плавания на другие суда, постановлялось, чтобы каботажные суда и лодки, отправляющиеся в Керчь с Российскими продуктами из Таганрога, Мариуполя и Ростова, имели на свой груз таможенные ярлыки и по приходу в Керчь предъявляли их таможене. Тем же судам, что грузились российскими продуктами по другим пунктам Азовского моря, лежащим к Керчи ближе Таганрога и Мариуполя, разрешалось отправляться и без таких ярлыков. Свидетельство всех этих товаров и взятие пошлин при выпуске их за границу, следовало производить Керченской таможеней [5, с. 877].

Принятие этого нужного и полезного указа на практике омрачалось медленным развитием каботажного флота. Вызвано это было различными причинами социального и экономического характера: 1) недостатком корабельного леса и опытных кораблестроителей в регионе; 2) малым количеством населения прибрежных населенных пунктов. Этот фактор в соединении с традиционной бедностью во многом и не позволял рассчитывать на государственные кредиты. Да и само корабельное и судоводительское дело было весьма опасным и рискованным занятием для людей недостаточно к ним подготовленных. Понимание этого пришло и к государственным чиновникам. В конце 1820 и до 1850-х гг. можно отметить значительное усиление активности в данном направлении. Так, уже 4 августа 1827 г. за № 1281 был принят указ «О выдаче на построение каботажных судов на Азовском море, вместо определенных прежде 2000 руб., одному лицу в ссуду по 4000 руб.» [6, с. 644-645].

При попытке развития и урегулирования различных вопросов относящихся к каботажному судоходству, возникали традиционные для этого периода несогласованности и разночтения различных законоположений. Для урегулирования множества различных вопросов приходилось принимать специальные нормативно-правовые акты. Так, 11 июня 1828 г. за № 2088 был принят указ «О невзимании в городовой доход ластовой и других податей с судов, поднимающих менее десяти ластов» [7, с. 616-618]. Но этого оказалось мало, так как в этот период единой системы измерения количества ластов еще не существовало. А потому, 19 июля 1829 г. за № 3008 принят указ «Об измерении кораблей и вычислении корабельных ластов». Им подтверждалось, что количество ластов судов следует считать по показаниям шкиперов и судовладельцев [8, с. 506-507].

Более комплексным подходом к вопросу о регулировании вопросов связанных с каботажным торговым флотом отличается указ от 12 февраля 1830 г. «Дополнительное постановление о торговом судостроении и мореходстве». Его гл. 1 посвящена судостроению, а в соответствующих отделах изложены вопросы «О чертежах и сметах для судов, и об избрании корабельных мастеров», «О материалах», «О взимании футовой пошлины», «О судовой крепости и однопроцентной пошлине». В последнем, кроме прочего, выдача свидетельств на суда возлагалась, для удобства судовладельцев, на магистраты или ратуши тех городов, где судно построено. А с 1 сентября 1830 г. на 10 лет отменялась пошлина за выдачу корабельных крепостей, а по истечении срока – 1% от суммы постройки судна.

Важные уступки были сделаны и по другим вопросам. Так, в отд. 5 «Об оснащении мореходных и каботажных судов», указывалось, что оснащение или вооружение торговых мореходных и каботажных судов предоставлялось усмотрению

хозяев. Им также разрешалось обращаться к начальству купеческих казенных верфей, морскому начальству за помощью в снаряжении корабля «с помощью искусного чиновника с необходимым числом экипажа». Освидетельствование судов также предоставлялось на волю судовладельцам и фрактовщиков, с помощью «корабельных маклеров или избранных или знатоков». Разрешалось освидетельствование и через корабельного художника или мастера с выдачей от него удостоверения на 3-х рублевом листе. Что касается необходимых для каботажного плавания документов, то для него предусматривались специальные билеты упрощенной формы. Требовалось контролировать, чтобы крепостные имели особые позволенные виды на отъезд, за исключением каботажного мореплавания на судах вместимостью менее 10 ластов. Таможенные паспорта требовалось выдавать на каждый рейс, но что касалось каботажного плавания, то исходя из местных обстоятельств и удобства, таможенные паспорта для малых судов и лодок, могли выдаваться не одновременные, а на определенный срок или же на всю навигацию.

Важным для нас положением данного указа является то, что навигацией в 1832 г. каботажное мореплавание между российскими портами обеспечивалось лишь российским подданным и на российских кораблях. Из этого правила были исключены порты Черного, Азовского морей и дунайские порты, в которых каботажное судоходство и перевозка товаров из одного российского порта в другой разрешалась и иностранным судам на 10 лет. При этом, перевозка товаров, хотя бы и из одного российского порта в другой, но расположенных в разных морях, например, из Черноморского или Беломорского порта в Балтийский и обратно, каботажным не считалось.

Для усиления отечественного каботажного судоходства принадлежавшие российским подданным мореходные суда, содержащие не более 10 ластов (т. е. каботажные) освобождались от якорных, ластовых и других подобных сборов [9, с. 159]. Анализ основных положений данного указа ярко характеризует сложившуюся в этом вопросе ситуацию в Черном и Азовском морях. Основа ее была таковой, что в этом деле первенство держали иностранцы, в первую очередь подданные Турции (не зависимо от этнической принадлежности), а принимаемые до сих пор меры по развитию отечественного каботажного флота не дали еще долго желаемого результата. Переселившиеся и жившие на российской территории греки с конца XVIII в. прочно держали в своих руках местное судоходство, а в некоторых вопросах даже усиливали свое влияние. Так, 14 июня 1832 г. принят указ «О дозволении производить заграничную торговлю на судах, принадлежащих переселившимся из Турции в Россию Грекам». Данный документ относился к судам грузоподъемностью менее 10 ластов, т.е. в общем-то, каботажным, но достаточного количество иных судов еще было слишком мало [10, с. 380].

Тем не менее, меры по развитию судостроения в регионе принимались. Так, по предложению Новороссийского генерал-губернатора Воронцова 4 июля 1830 г. принят указ «Об учреждении в Херсоне купеческой Верфи с Конторою, с приложением штата». Им Воронцову выделялось 150 000 руб. для раздачи ссуд на кораблестроение, с обеспечением возврата средств по его усмотрению, но на весьма жестких условиях [9, с. 592]. Однако данный нормативно-правовой акт оказался оторванным от условий реальной жизни.

Уже к концу 1834 г. Воронцов сообщил министру финансов, что хотя в судах для судостроения многие нуждаются, но никто ими не воспользовался, так как судовладельцу с посредственным капиталом невозможно было приобрести уста-

новленных теми правилами обеспечений. Причин на то было несколько: 1) для представления крестьян и земли, следовало заслужить доверие их владельцев, с которыми судохозяева, по роду своих занятий, не имели коммерческих сношений. Кроме того, правительство, желая улучшить сельское хозяйство региона, открыло для ссуды помещикам капиталы под залог имений. Исходя из этого, любой расчетливый владелец предпочитал сам взять деньги, нежели вверить имение другому; 2) затруднительным оказалось и обеспечение ссуды домами, так как в Херсоне было мало судохозяев, имеющих собственные капитальные дома, а те, кто такие дома имел, не нуждались в помощи; 3) обеспечение билетами кредитных установлений также оказалось невозможным потому, что положив в банк деньги, брать по 4% и платить проценты за взятую на постройку судна сумму, значило бы обеспечивать деньги деньгами.

Исходя из выше обозначенного, 24 сентября 1835 г. за № 8424 вышел указ «О производстве из капитала для поощрения у Черного моря торгового судостроения ссуд под благонадежные поручительства». В исполнение этих двух указов были составлены правила, которыми предусматривалось производить ссуды под залоги крестьян с землей, и одних земель, каменных домов, банковых и других кредитных установлений билетов, на 4, и не далее как на 6 лет, без платежа установленных 6% в первые 2 года, по числу ластов предполагаемого к постройке судна, и смотря по различной ценности назначенной на него леса [11, с. 978].

В развитие всех мер по субсидированию каботажного судостроения 6 июля 1837 г. вышел указ «О ссудах на постройку каботажных судов для плавания на Азовском море». Им предусматривалось установленные 11 п. постановления об открытии Керченского порта от 10 октября 1821 г., и утвержденным 28 июня (4 августа) 1827 г. положения комитета министров, ссуды, для поощрения Российского каботажного судостроения к плаванию на Азовском море, производить, согласно ходатайству Новороссийского и Бессарабского генерал-губернатора, каждому лицу, не только на постройку 1, но 2 и 3 каботажных судов, отпуская на каждое по 4 тыс. руб. [12, с. 618-619].

Кроме попыток развития кораблестроения принимались и другие меры, направленные на установление четких правил для местного судоходства. В частности, 28 сентября 1837 г. принят указ «О дозволении хозяевам и шкиперам каботажных судов, заменять при найме матросов, контракты расчетными листами». В этих листах требовалось излагать все условия положенные письменным договором по ст. 666 свода зак., а также записывать каждую выдачу денег, сколько по условию должно быть взыскано и удержано с работника за причинение вреда хозяину судна. Шкипер обязывался иметь особую книгу для записи производимых им расчетов и платежей матросам. Важно и то, что расчетные листы и книги требовалось использовать при разборе споров между хозяевами судов и моряками. Сами листы разрешалось писать на простой бумаге. При этом, шкиперам или хозяевам судна не разрешалось нанимать на суда людей, не имеющих узаконенных билетов, а также договариваться с ними «далее назначенного в тех видах срока» [12, с. 754].

Нашли свое развитие и положения, ограждающие от иностранного участия каботажное плавание. Так, 31 марта 1843 г. принят указ «О трактате, заключенном между Россией и Англией о торговом мореплаваннии» [13, с. 184]. Им каботажная торговля относилась к «исключительно судам туземным». Это положение сохранялось неизменными долгие годы. Так, в указе «О трактате о торговле и мореплаваннии, заключенном между Россией и Францией» от 2 сентября 1874 г. оно было продублировано [14, с. 204].

Однако местные условия все же заставляли идти на определенные уступки. Так, в продолжение указа от 10 июня 1841 г., 11 апреля 1844 г. принят указ «О продолжении облегчений, дарованных Турецким каботажным и маломерным судам в платеже корабельных сборов» до 7 марта 1845 г. на прежнем основании [15, с. 250]. Подобные льготы Россия, как видится, распространяла, прежде всего, на турецкие суда потому, что 1) каботажное турецкое судоходство представляло собой серьезное подспорье местной торговле, 2) множество турецких судохозяев и шкиперов были греки, которых Российская империя всячески поддерживала.

Впрочем, уже 19 июня 1845 г. принят указ «Об исключительном предоставлении каботажного судоходства между нашими портами, судами под Российским флагом плавающим, и о возвышении таможенной платы с кораблей, приходящих под иностранным флагом». Одним из обоснований такого шага служило то, что российские суда и товары на них были обложены во многих иностранных портах более или менее значительными пошлинами, а в России таких различий не делалось. Кроме того, предусматривалось, с товаров, привозимых на иностранных судах, какого бы они происхождения ни были, взыскивать надбавочную пошлину в 50% сверх пошлины, тарифными постановлениями на эти же товары возложенной. С иностранных судов полагалось также взыскивать в российских портах ластовый сбор по 1 руб. серебром с ласта за приход и отход. Эти решения вводились с открытием навигации 1846 г. временно. При этом, возвышение таможенных пошлин, не следовало применять к товарам, которые привозились до конца 1845 г. и по существовавшим правилам могли быть очищены пошлиной не прежде, как в следующем году.

Не налагались новые пошлины на суда тех наций, у которых, по особым трактатам или по другим распоряжениям, российский флаг пользовался равенством с национальным или с флагом наций, наиболее благоприятствуемых, так как суда этих наций получили в портах империи полное равенство с судами российскими в таможенных и корабельных пошлинах. Увеличение списка таких стран предусматривалось [16, с. 468].

Для реализации и получения на местах от всех выгод данного указа, многие жители приморских населенных пунктов начали поиск средств для постройки судов и просили правительство о денежных ссудах. Но государство этих средств не имело, так как предназначенный для этого капитал был уже весь роздан. Исполняющий обязанности Новороссийского и Бессарабского генерал-губернатора предложил остаток капитала, а также возвращаемые ранее взятые ссуды на корабли опять пускать на те же цели (остаток – 4291 руб. 78 коп.). С этим согласился министр финансов, а решение нашло свое законодательное закрепление в указе от 24 июня 1846 г. «О мерах по усилению капитала, предназначенного для производства судов на строение Черноморских торговых судов» [17, с. 642-643].

Присоединение к России Кавказского региона и его Черноморского побережья и социально-экономическое развитие данного региона привело к необходимости урегулирования в нем каботажного судоходства, с учетом местных специфических условий. Так каботажное плавание в данном регионе иностранным судам было разрешено указами от 22 июня 1845 г., и 10 февраля 1846 г. Однако уже 28 июня 1849 г. принят указ «О дозволении иностранным судам продолжать каботажное плавание между портами восточного берега Черного моря» до 7 марта 1853 г. [18, с. 360], а 12 февраля 1853 г., по представлению Кавказского наместника принят указ «О шкиперах и экипажах, предназначаемых к каботажному плаванию между Анапою и укреплением Св. Николая». Им разрешалось жи-

телям портовых городов в северо-восточном берегу Черного моря, а также и Редут-Кале на своих судах, предназначенных к каботажному плаванию между Анапой и укреплениями Св. Николая, иметь шкиперов и до $\frac{3}{4}$ экипажа, если нельзя преимущественно из русских, то из иностранцев христиан, до 1 января 1858 г. [19, с. 48]. Как видно уже из смысла этих указов, самостоятельно решить проблему организации каботажного плавания местные власти долгое время не могли. К этому добавлялось традиционное нежелание многих кавказских народов заниматься мореплаванием, торговлей. В тоже время рост прибрежных городов и поселений, воинских гарнизонов и прочих служб требовали наличие регулярного сообщения. Однако события Восточной войны весьма существенно изменили условия каботажного плавания в Черном и Азовском морях, внося свои коррективы.

Выводы. Можно указать, что регулирование и развитие каботажного мореплавания в Черном и Азовском морях в конце XVIII – первой половине XIX в. находилось на весьма примитивном уровне не смотря на весьма значительную потребность в его развитии. Кроме того, отсутствовали и комплексные нормативно-правовые акты регулирующие круг хотя бы важнейших вопросов в данном направлении. Разработанные же положения отчасти были оторваны от реальных условий и практически не применялись, иные же не могли оказать существенного влияния. Процесс вытеснения иностранцев и их судов вплоть до середины XIX в. не был завершён из-за возможных негативных последствий для местной торговли. Катастрофически не хватало судов, опытных моряков, упрощения таможенных, карантинных и прочих правил.

Литература:

1. Полное собрание законов Российской империи с 1649 г. Т. XXX. 1808-1809. – СПб., 1830. – 1404 с.
2. Государственный Архив Автономной Республики Крым, ф. 26, оп. 1, д. 1570.
3. Там же, ф. 26, оп. 1, д. 1892.
4. Полное собрание законов Российской империи. С 1649 г. Т. XXXIV. 1817. – СПб., 1830. – 958 с.
5. Полное собрание законов Российской империи. С 1649 г. Т. XXXVII. 182-821. – СПб., 1830. – 983 с.
6. Полное собрание законов Российской империи. Собрание второе. Т. II. 1827. – СПб., 1830. – 1138 с.
7. Полное собрание законов Российской империи. Собрание второе. Т. III. 1828. – СПб., 1830. – 1246 с.
8. Полное собрание законов Российской империи. Собрание второе. Т. IV. Отделение первое. 1829. – СПб., 1830. – 968 с.
9. Полное собрание законов Российской империи. Собрание второе. Т. V. Отделение первое. 1830. – СПб., 1831. – 594 с.
10. Полное собрание законов Российской империи. Собрание второе. Т. VII. 1832. – СПб., 1833. – 1044 с.
11. Полное собрание законов Российской империи. Собрание второе. Т. X. Отделение второе. 1835. – СПб., 1836. – 1269 с.
12. Полное собрание законов Российской империи. Собрание второе. Т. XII. Отделение первое. 1837. – СПб., 1838. – 822 с.
13. Полное собрание законов Российской империи. Собрание второе. Т. XVIII. 1843 г. Отделение первое. – СПб., 1844. – 842 с.
14. Полное собрание законов Российской империи. Собрание второе. Т. XLIX. 1874. – СПб., 1876. – 948 с.
15. Полное собрание законов Российской империи. Собрание второе. Т. XIX. 1844 г. Отделение первое. – СПб., 1845. – 921 с.
16. Полное собрание законов Российской империи. Собрание второе. Т. XX. 1845 г. Отделение первое. – СПб., 1846. – 1045 с.
17. Полное собрание законов Российской империи. Собрание второе. Т. XXI. Отделение первое. 1846. – СПб., 1847. – 668 с.
18. Полное собрание законов Российской империи. Собрание второе. Т. XXIV. Отделение первое. 1849. – СПб., 1850. – 636 с.
19. Полное собрание законов Российской империи. Собрание второе. Т. XXVIII. Отделение первое. 1853. – СПб., 1854. – 704 с.

Змерзлий Б. В. Регулювання каботажного судноплавства в басейнах Чорного та Азовського морів наприкінці XVIII – першій половині XIX ст.

Анотація. Стаття присвячена вивченню проблем правового регулювання каботажного судноплавства у басейнах Чорного і Азовського морів у кінці XVIII – першій половині XIX ст. У роботі вказується, що у зв'язку з різними обставинами цій проблемі приділялася аж до кінця 1820-х рр. дуже мала увага, що негативно відбивалося на економіці усього регіону, уповільнювало зростання торгівлі, населених пунктів, розвиток усього торгового судноплавства. Дуже значну частину каботажного флоту, що обслуговував Північне узбережжя Чорного моря і Азовське море складала іноземні судна, здебільшого турецькі. Лише до середини XIX ст. вдалося, і те не повністю, відмовитися від участі в місцевому судноплавстві від іноземних судів, до цього ж періоду було розроблено основні правила для діяльності каботажного флоту.

Ключові слова: каботажне судноплавство, Чорне і Азовське моря, регулювання.

Zmerzly B. Regulation of short sea shipping in the basins of the Black and Azov Seas in the late XVIII – the first half of the nineteenth century

Summary. The article is devoted to the study of the problems of legal regulation of coastal shipping in the Black and Azov sea basins of the in the end of XVIII – first half of XIX centuries. In the work indicated, that due to different circumstances to this issue was paid little attention until to the end of the 1820s, which had a negative impact on the economy of the whole region, slowing the growth of trade, settlements, development of all merchant shipping. A very significant portion of coastal fleet, serving the Northern coast of the Black sea and sea of Azov, constitutes the foreign courts, mainly Turkish.

Key words: coastal shipping, Black and Azov seas, regulation.