

ИСТОРИЯ МЕЖДУНАРОДНОГО ПРАВА

DOI: <https://doi.org/10.24833/0869-0049-2020-2-40-52>следовательская статья
Поступила в редакцию: 10.02.2020
Принята к публикации: 14.04.2020**Владимир Николаевич КОВАЛЬ**

Севастопольский государственный университет

Университетская ул., д. 33, Севастополь, 299053, Российская Федерация

v.n.koval@sevsu.ru

ORCID: 0000-0003-1255-920

РЕГЛАМЕНТАЦИЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ЛОЦМАНОВ И ЛОЦМАНСКИХ ОБЩЕСТВ В ДОРЕВОЛЮЦИОННОЙ РОССИИ

ВВЕДЕНИЕ. Статья посвящена анализу содержания основных законодательных актов, регулирующих деятельность лоцманов и лоцманских обществ в дореволюционной России. Актуальность исследования обеспечена недостаточной изученностью в отечественной науке специфики правового регулирования деятельности лоцманской службы в Российском государстве в дореволюционный период.

МАТЕРИАЛЫ И МЕТОДЫ. Главными источниками исследования явились нормативные документы, прежде всего законодательные акты общегосударственного значения, посвященные торговому мореплаванию и опубликованные в Полном собрании законов Российской империи и Своде законов Российской империи, которыми были урегулированы вопросы финансового обеспечения и социального положения лоцманов в Российской империи, их ответственности. Методологию составили принципы, применяемые в юридических исследованиях, а также общенаучные и специальные методы правовых исследований (сравнительно-правовой, системный, формально-юридический методы, историко-юридический анализ).

РЕЗУЛЬТАТЫ ИССЛЕДОВАНИЯ. Изучен отечественный опыт нормативной регламентации лоцманского дела, а именно рассмотрены Морской регламент 1722 г., Положение о морских лоцманах 1890 г., Устав Общества Санкт-Петербургских лоцманов 1896 г. и иные правовые акты данного периода.

Установлена специфика правового регулирования лоцманской службы в дореволюционной России.

ОБСУЖДЕНИЕ И ВЫВОДЫ. Отмечено, что регламентация лоцманских обществ как одного из профессиональных союзов осуществлялась под контролем государства. Констатируется, что законодательство Российской империи, определяющее статус лоцмана в период XVIII – конца XIX в., было, по сравнению с законодательством европейских государств, вторичным и во многом отстающим от последнего. Акцентируется внимание на том, как с развитием законодательства изменялись структурная организация лоцманской службы, ее правовое положение.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: лоцманство, правовое регулирование, Российская империя, указ, организационно-правовые формы лоцманского обеспечения в России

ДЛЯ ЦИТИРОВАНИЯ: Коваль В.Н. 2020. Регламентация деятельности лоцманов и лоцманских обществ в дореволюционной России. – Московский журнал международного права. № 2. С. 40–52. DOI: <https://doi.org/10.24833/0869-0049-2020-2-40-52>

Автор заявляет об отсутствии конфликта интересов.

HISTORY OF INTERNATIONAL LAWDOI: <https://doi.org/10.24833/0869-0049-2020-2-40-52>Research article
Received 10 February 2020
Approved 14 April 2020**Vladimir N. KOVAL**

Sevastopol State University

33, ul. Universitetskaya, Sevastopol, Russian Federation, 299053

v.n.koval@sevsu.ru

ORCID: 0000-0003-1255-920X

REGULATION OF THE ACTIVITIES OF PILOTS AND PILOT SOCIETIES IN PRE-REVOLUTIONARY RUSSIA

INTRODUCTION. *The article analyzes the content of the main legislative acts regulating the activities of pilots and pilot societies in pre-revolutionary Russia. The relevance of the research is provided by the lack of knowledge in domestic science of the specifics of legal regulation of the pilot service in the Russian state in the pre-revolutionary period.*

MATERIALS AND METHODS. *The main sources of the research were normative documents, first of all, legislative acts of national significance, dedicated to commercial navigation and published in The Complete Collection of Laws of the Russian Empire and Code of Laws of the Russian Empire, which regulated the issues of financial security and social status of pilots in the Russian Empire, their responsibility. The methodology consists of the principles used in legal research, as well as general scientific and special methods of legal research (comparative legal, system, formal legal methods, historical and legal analysis).*

RESEARCH RESULTS. *The Russian experience of regulatory regulation of pilotage is studied: The Maritime Regulations of 1722, the Regulations on Sea Pilots of 1890, the Charter of the Society of Saint Petersburg Pilots of 1896 and other legal acts of this period are*

considered. The specifics of legal regulation of the pilot service in pre-revolutionary Russia are established.

DISCUSSION AND CONCLUSIONS. *It is noted that the regulation of pilot companies as one of the trade unions was carried out under the control of the state. It is stated that the legislation of the Russian Empire, which determines the status of a pilot in the period of the XVIII–XIX century, was, in comparison with the legislation of European States, secondary and in many respects lagging behind the latter. The author focuses on how the structural organization of the pilot service and its legal status changed with the development of legislation.*

KEYWORDS: *pilotage, legal regulation, Russian Empire, decree, organizational and legal forms of pilotage in Russia*

FOR CITATION: Koval V.N. Regulation of the Activities of Pilots and Pilot Societies in Pre-revolutionary Russia. – *Moscow Journal of International Law*. 2020. No. 2. P. 40–52. DOI: <https://doi.org/10.24833/0869-0049-2020-2-40-52>

The author declares the absence of conflict of interest.

1. Введение

Лоцманское дело в России – «возжевой» промысел – известно с древних времен. Лоцманы (проводжатые) упоминаются в текстах договоров новгородцев с Ганзейским торговым союзом в XII–XIII вв., а непосредственно санкционировано занятие лоцманским промыслом в Российском государстве с XVII в. (на это указывает содержание грамоты царя Алексея Михайловича 1653 г.). «Корабельные вожи», «морские проводжатые» неоднократно упоминаются в личных письмах, списках и указаниях Петра I о порядке организации лоцманской службы в балтийских портах, создании особой лоцманской команды в Петербурге.

В XVII – начале XVIII в. лоцманская проводка становится обязательной во многих крупных портах, и национальное законодательство о лоцманской деятельности в России начинает обретать характерные черты. Этому способствовал стремительный рост значения лоцманской деятельности, связанный с реформами Петра I. В период освоения Балтики и Белого моря термин «лоцман» был весьма распространенным среди русских мореходов. Лоцманская профессия – важная для России, как одной ведущих морских держав, – с XVIII в. стала во многом определять место и роль России в глобальных и региональных международных отношениях.

Впрочем, до настоящего времени ощущается недостаток комплексных работ, посвященных процессу становления и развития правовой базы лоцманской деятельности на территории России. К рассмотрению отдельных аспектов истории регламентации лоцманской деятельности в своих трудах обращались такие ученые, как Г.В. Иванов, А.В. Зуев, Л.Б. Красавцев и др. [Красавцев 2006:206]¹. Особенности лоцманской деятельности на территории юга Российской империи и ход эволюции законодательства, регулирующего деятельность лоцманов в регионе Черного и Азовского морей в 1926–1930-х гг. анализировала А.П. Никитина [Никитина 2018:112]. Изучению правового регулирования деятельности лоцманской службы в 20-е годы XX в. в СССР посвящены работы А.Н. Шармоянца [Шармоянц 2018:100] и др. Однако вопросы определения

статуса лоцманов в дореволюционной России остаются практически не освещенными; до настоящего времени крайне мало исследованной остается такая профессия, как лоцман, в то время как позитивный опыт нормативного регулирования лоцманской деятельности может представлять большой интерес в современности.

Исходя из того, что недостаточно изученной остается специфика правового регулирования деятельности лоцманской службы в Российском государстве в дореволюционный период, главными источниками исследования стали нормативные документы, прежде всего законодательные акты общегосударственного значения, посвященные торговому мореплаванию и опубликованные в Полном собрании законов Российской империи и Своде законов Российской империи, которыми были урегулированы вопросы финансового обеспечения и социального положения лоцманов в Российской империи, их ответственности.

Методологию исследования составляют принципы, применяемые в юридических исследованиях: принцип объективности, предполагающий всесторонний анализ и оценку юридических фактов, исходя из чего каждое правовое явление рассматривается в его многогранности и противоречивости; принцип системности, учитывающий многообразные факторы; принцип историзма, позволяющий рассмотреть исторические процессы и правовые события в соответствии с конкретной исторической обстановкой. Используются как общенаучные, так и специальные методы правовых исследований (сравнительно-правовой, системный, формально-юридический методы). Главную роль в исследовании играл историко-юридический анализ, при помощи которого рассматривались изменения в законодательстве, особенности его реализации (правоприменения) в особых, местных условиях.

2. Исследование

Длительное время лоцманский промысел регулировался морскими обычаями при недостаточности его законодательного регулирования в разных странах. Рост реальной угрозы безопасности мореплавания в XVI–XVII вв. под-

¹ См. также: Иванов Г.В. Особенности правового регулирования лоцманской проводки судов как договора оказания возмездных услуг. Автореф. дис. ... канд. ист. наук. М. 2006; Зуев А.В. Капитаны морских торговых судов Российской империи (вторая половина XIX – начало XX вв.): подготовка, статус, повседневность. Автореф. дис. ... канд. ист. наук. СПб. 2010.

нял значение лоцманского промысла во всех прибрежных государствах. В результате были установлены районы лоцманских проводок, урегулированы их отдельные виды, порядок лицензирования лоцманской деятельности. Государственный контроль за подготовкой лоцманов устанавливался Адмиралтейским эдиктом 1584 г. во Франции, правилами Тринитиха Хауза Самуила Пекуса в Англии. Ответственность лоцманов за незнание условий плавания в районе проводки и обязанность возместить все полученные суммы от капитана судна, а также выплатить половину обещанного ему дохода была установлена в Морском кодексе Фредерика II, короля Дании 1561 г., Статуте свободного города Гамбурга 1613 г., Морском кодексе шведского короля Карла XI 1667 г.

В России в XVII в. в зависимости от вида промысла, время и места его проведения, близости или удаленности от рынков сбыта и т.д. артели, связанные с производством водных промыслов, имели различную организацию, разные названия и свои тайные знания [Белобородова 2014:163]. Лоцманская служба, построенная на артельных началах, в форме цехов, представляла собой достаточно закрытую корпорацию, а лоцманское дело передавалось, как правило, по наследству. От отца к сыну переходило лоцманское мастерство: лоцманы хранили свои секреты, наследуя лоции – специальные тетради, в которые записывались полученные опытным путем знания, тонкости системы проводки судов.

Подобные союзы и общества, главной функцией которых было регулирование лоцманского промысла, существовали в Англии (например, Братство лоцманов при церковном приходе святого Климентия, устав которого был подписан королем Яковом I, лоцманские управления Лейта, Лондона, Пяти портов, Ньюкастля) и других государствах Европы (например, Общество лоцманов Гданьска, устав которого был утвержден Советом города 15 марта 1668 г.). Лоцманские общества корпоративного типа существовали во Франции и в Германии.

Первым опытом законодательного регулирования артельной деятельности в России стал Устав цехов, утвержденный Павлом I 12 ноября 1799 г., предусматривающий цеха трех видов:

рабочие, ремесленные и служебные, в частности «те, кои промысел свой на открытом воздухе отправляют»². Устав учредил учет состава артелей, ограничил ротацию артельщиков и конкуренцию между артелями, описывал порядок отправления ими работ.

После отмены в 1802 г. павловского указа законодательное регулирование в этой сфере стало носить спорадический характер: «К концу XIX — началу XX в. нормы о трудовых артелях оказались разбросанными по всему Своду Законов Российской империи и совершенно не согласованными между собой»³. На этом этапе уникальность лоцманского промысла обеспечивала его представителям возможность существования как замкнутой, привилегированной корпорации.

Государственное регулирование выгодной лоцманской профессии на начальном этапе оформления было обусловлено ее коммерциализацией; право на занятие лоцманской деятельностью давалось с торгов на откуп, что негативно отражалось на ее качестве и безопасности плавания и привело к постепенному переподчинению лоцманов таможене (например, в первой и старейшей в России Архангельской лоцманской службе, формировавшейся на начальных этапах в форме артелей «корабельных вожей»). В начале XVIII в. риски, связанные с различающейся год от года выручкой от проводки судов, число которых колебалось, несла артель, причем откуп рос каждый год.

Перед лоцманской корпорацией в первые годы XVIII в. была поставлена задача обеспечения непрерывных торговых контактов России с Европой через Архангельск, что включало перевозку товаров стратегического назначения и сбор торговых пошлин. Среди всех видов деятельности портовые артели в большей степени подверглись государственной регламентации, в том числе лоцманские, что было обусловлено исключительным экономическим значением севернорусской торговли, в первую очередь хлебной, с границей [Белобородова 2014:168]. Российские исследователи отмечают, что эволюция характера управления лоцманскими артелями была тесно связана с изменением политики государства в отношении водных ресурсов: начиная с XVIII в.

² Устав цехов от 12 ноября 1799 г. – *Полное собрание законов Российской империи*. Собрание второе. Т. XXV: 1798–1799. СПб. 1830. С. 865.

³ Белоновская А.М. Становление и развитие артельной формы собственности и организации труда в России: вторая половина XIX – начало XX в.: Автореф. дис. ... канд. экон. наук. М.: РГГУ. 2010. С. 8.

в связи с развитием торгового судоходства империи свободное до того пользование водами стало рассматриваться как сфера преимущественно государственных интересов, что поставило на повестку дня вопрос о безопасном, в первую очередь прибрежном, плавании [Белобородова 2014:168].

С этого периода в России лоцманы стали входить в составы лоцманской государственной организации, на которую была возложена обязанность безопасной проводки судов в сложных районах, где необходимо точное знание местных условий плавания. Последующее нормативное регулирование деятельности лоцманов упрочило положение лоцманской службы как разновидности государственной. Лоцманы были подчинены губернской власти, и их начали называть «коронными».

Более раннее развитие законодательства, регулирующего лоцманский промысел, в странах Европы, чем в России, повлияло на изменение структурной организации лоцманской службы и рост функций лоцмана на борту судна. Лоцманская служба стала государственной, и была установлена государственная монополия на право ее осуществления в Бельгии, Норвегии, Швеции. Во Франции в XVII в. капитаны исполняли функции лоцманов открытого моря, в связи с чем должны были обладать специальными знаниями по судовождению (обучение проводилось в специальных гидрографических школах). В одном из важнейших очагов французской навигационной науки – старинном порте Дьепе – сформировалась знаменитая школа картографии, в которой с 1655 г. бесплатно преподавался курс навигации; Ж.-Б. Кольбером была основана бесплатная государственная школа со штатом 200 учеников для всех лоцманов Королевства Франции [Vergé-Franceschi 1991:153–155]. В 1696 г. лоцманская проводка стала обязательной в Финляндии, где по указу короля Карла XI была сформирована шведско-финляндская школа, которая находилась в подчинении коллегии Адмиралтейства. В 1738 г. в Финляндии было установлено правило об обязанности для судов глубиной не менее 5 футов использовать лоцманов в шведских и финских водах, однако через год оно было аннулировано. В течение нескольких следующих лет эта обязанность то восстанавливалась, то отменялась (за исключением национальных торговых судов глубиной 5 футов или более, которые были обязаны оплачивать лоцманский сбор в четверть платы за лоцманскую проводку) [Бразовская 2018:16].

Нормативный порядок деятельности лоцманов в России стал формироваться на основе сложившихся и действовавших к тому времени западноевропейских традиций. В 1709 г. была образована Лоцманская служба Санкт-Петербурга, а Лоцманское общество было подчинено Адмиралтейству по примеру Бельгии, Норвегии, Швеции, которые рассматривали лоцманскую службу как государственную и установили монополию на право ее осуществления. В 1710 г. в России была издана инструкция, устанавливающая требования к лоцманскому делу, права и обязанности лоцманов, их подчиненность, регулирование института лоцманских старост.

Такая практика была обычной и для стран Европы, где, как правило, были четко установлены функциональные обязанности лоцманов и критерии, предъявляемые к уровню их знаний. Лоцманы обязаны были знать особенности плавания в районе лоцманской проводки, необходимые для проводки конкретных типов проводимых судов, и быть способными на достаточном уровне оказывать навигационную помощь капитану судна. Требования к наличию опыта и прохождению определенных испытаний к лоцманам стали предъявляться в XVI–XVII вв. во Франции, в Англии и иных европейских державах (согласно требованиям французского Адмиралтейского эдикта 1584 г., британской лоцманской и лоцмейстерской корпорации Тринитиха Хауза Самуила Пекуса, датского Морского кодекса Фредерика II 1561 г. и т.д.).

Морской устав, принятый в России в 1722 г. и получивший название «Книга – Устав морской о всем, что касается доброму управлению в бытности флота на море», был составлен на основе одного из первых по времени подобных документов – русского Морского устава 1698 г., представляющего собой заимствования из голландского и датского уставов, а также на базе переводов на русский язык английского, французского, шведского уставов. Нормы Устава определяли права и обязанности всех служащих на флоте, порядок их взаимодействия и систему наказаний за совершение соответствующих преступлений.

Морской регламент, изданный в этом же году, содержал указание «иметь довольное число лоцманов во всех российских пристанях в Синус Финикус [Финский залив. – В.К.], где [и] сколько пристойно, для провожания кораблей и ставления баканов». Морским регламентом 1722 г. были введены правила взаимоотношений между лоцманами, «судовщиками», «корабельщиками»:

в нем содержалась рекомендация «судовщикам» и «корабельщикам» пользоваться услугами «присяжных лоцманов». Данные нормы упорядочили отношения, в которых участвовали «присяжные лоцманы», то есть «знающие ход весенней, летней и осенней воды, пороги явные или потаенные, карчи, или камни, или мели, по коим им вести корабль или судно». Одновременно для лоцманов были установлены определенные льготы, например, они освобождались от рекрутской повинности. Таким образом, в начале XVIII в. государство систематизировало регулирование лоцманского дела, оставляя лоцманам определенную долю самостоятельности, например право иметь лоцманские селения, которые хотя и не были выделены в отдельную волость, однако имели свой «лоцманский стан»⁴.

Подобные особые привилегии были предоставлены позднее греческим селениям в городах Керчи и Ениколе, основанных жителями, реализующими лоцманскую деятельность, на основании Указа графа Орлова от 28 марта 1875 г. «О дозволении служившим во флоте под предводительством его грекам поселиться в городах Керчи и Ениколе с предоставлением им особых выгод», закрепившим право греческого населения иметь суда⁵.

Получение Россией доступа к Балтийскому, Каспийскому и Черному морям вызвало необходимость дальнейшей систематизации и совершенствования правовых норм, касающихся лоцманской деятельности. Усиление командно-административных начал в организации отдельных видов хозяйственной деятельности периода абсолютизма также не могло не оказать влияние на лоцманское дело. Приоритетность обеспечения государственных интересов привела к законодательному оформлению отдельных предпринимательских практик и отраслей, таких как морское торговое и таможенное право, формированию регламентации их основных институтов.

Расширение сферы государственного регулирования лоцманской деятельности, в частно-

сти отдельных портовых лоцманских артелей, в России произошло во второй половине XVIII в. и было связано с динамичным развитием российского торгового судоходства и определением безопасности прибрежного плавания как сферы государственных интересов. В Положении о лоцманах 1781 г., которое было включено в Устав путей сообщения, лоцманами назывались «водоходцы, нанимающиеся для безопасного проведения судна до известного места». Требования к этому виду деятельности предусматривали получение свидетельства на право осуществления лоцманства: «портовые или прибрежные проводники или лоцманы», как их называли в то время, действовали на основании выданных им свидетельств, подобных тем, которые получали ямщики. Их представители данного промысла должны были предъявлять при прибытии на судно, за которое они несли ответственность «до тех пор, пока корабль или судно не станет в безопасном месте на рейд, или в порт, или к пристани».

В области навигации лоцманы были независимыми, однако формально они были подчинены капитану (шкиперу). Лоцманская проводка судна осуществлялась на основании заключенного в письменной форме договора; предусматривалась гражданско-правовая ответственность лоцмана за небрежность в период проводки, а также ответственность общества, в котором состоял конкретный провинившийся лоцман. Основанием освобождения от ответственности мог служить факт отказа капитана следовать указаниям лоцмана. Специальными правилами определялись обязанности лоцманов в случае их вызова на аварийное судно.

Основными законодательными актами, регулировавшими лоцманскую деятельность в этот период, являлись Инструкция 1710 г., Положение о лоцманах и Закон «О лоцманах и проводниках» 1781 г. Была создана законодательная база лоцманского промысла, которая определила права и обязанности лоцманов, порядок расстановки навигационных знаков, правила их подчинен-

⁴ Общество Архангельских портовых лоцманов. – *Справочная и памятная книжка Архангельской губернии на 1875 г. и статистическое описание сельского населения и его промышленности в Архангельской губернии*. Архангельск: Губернская тип. И.В. Черепанова. 1874. С. 96.

⁵ См.: Указ от 28 марта 1875 г. «О дозволении служившим во флоте под предводительством его грекам поселиться в городах Керчи и Ениколе с предоставлением им особых выгод». – *Полное собрание законов Российской империи. С 1649 года*. Т. XX: 1775–1780. СПб. 1830. С. 101–104.

⁶ Положение о лоцманах 1781 г. – *Полное собрание законов Российской империи. С 1649 года*. Т. XXI: 1781–1783. СПб. 1830. С. 164–165.

ности старшему лоцману (старосте артели)⁷. Ответственность лоцманов за повреждение судна и его груза во время нахождения корабля под их руководством устанавливалась Уставом купеческого водоходства от 23 ноября 1781 г. (п. 296 гл. 13 «О крушении или гибели, о награде спасения и о лоцманах»)⁸.

В XVIII – начале XIX в. лоцманская служба была подчинена капитанам (командирам) над морскими портами и фактически приравнивалась к правовому положению морских команд. Отличалась регламентация статуса «дальнеморских лоцманов», задачи которых приравнивались к выполнению функций капитана по проводке судна в открытом море.

Были утверждены положения, согласно которым лоцманы приводились к обязательной присяге, были пожалованы форменными кафтанам, а за преступления, связанные со службой, осуждались военным судом. Таким образом, в этот период лоцманская служба рассматривалась как разновидность государственной службы. Так, Общество архангельских портовых лоцманов, которое до начала XIX в. было в ведении губернской канцелярии и пользовалось правом на абсолютное самоуправление, в 1816 г. было подчинено лоц-капитану. Этому должностному лицу было вменено в обязанность «неусыпно наблюдать за лоцманами» с целью упорядочения лоцманской деятельности и увеличения их дисциплинированности [Исаев 1881:62].

Параллельно продолжилось формирование системы наказаний за проступки в лоцманской деятельности и правил их взаимоотношений с шкиперами. Например, Указом от 29 октября 1810 г. устанавливалась ответственность лоцмана в виде телесных наказаний (40 ударов палками) за неявку на работу (п. 34, 77); налагался временный или постоянный запрет провозить суда за неумышленное или умышленное повреждение судна, и т.д.⁹

Необходимо указать, что в странах Европы издавна были установлены жестокие виды наказаний, как, например, зафиксированные в Свитках Олерона – одном из основных морских законов Западной Европы в XIII–XIV вв., включенных в государственные законодательные си-

стемы. Его правила закрепляли «обычай моря, что если корабль потерян по вине лоцмана, матросы могут, если они хотят, отправить лоцмана на бушприт или в любое другое место и отрубить ему голову и не обязаны отвечать за это перед каким бы то ни было судьей, поскольку лоцман совершил высшую измену предпринятому им лоцманскому делу. И таков приговор» [Скаридов 2018:13–15]. С развитием законодательства, регламентирующего морскую торговлю, меры наказания становились более гуманными, такими как галеры, тюремное заключение, а позднее стали носить преимущественно административный и гражданско-правовой характер.

В практике отечественного регулирования ответственности за осуществление соответствующей деятельности без выполнения специальных условий или разрешения местных властей предусматривалось наказание в виде денежного штрафа или тюремного заключения.

Лоцманская служба, носящая государственный характер, в начале XIX в. стала формироваться в южнорусских портах, на Черном и Азовском морях, а также в районах Дальнего Востока. В 1812 и 1827 гг. были приняты положения, устанавливающие контроль Архангельской таможни за функционированием архангельской артели, в 1866–1867 гг. был утвержден Устав балластной артели Министерством внутренних дел [Ефименко 1869:184]. Лоцманы носили форму государственных служащих, и лоцманская проводка выполнялась военно-морским ведомством.

В 1856 г. при Военно-морском министерстве был создан Комитет для развития торгового флота, решения которого носили рекомендательный характер и не оказали существенного влияния на развитие морского потенциала России. Позже руководство морской деятельностью в значительной степени было передано Совету по делам торгового мореплавания, в котором в первые годы XX в. председательствовал великий князь, контр-адмирал Александр Михайлович. Под его руководством были разработаны мероприятия, направленные на развитие системы российского судоходства и портового хозяйства. Превратившись в совещательный орган, Совет по делам торгового мореплавания стал возглав-

⁷ Устав путей сообщения. – *Свод законов Российской империи*. 3-е изд. Т. XII. Ч. I. СПб. 1857. С. 18–21.

⁸ Устав купеческого водоходства от 23 ноября 1781 г. – *Полное собрание законов Российской империи*. С 1649 года. Т. XXI: 1781–1783. СПб. 1830. С. 336.

⁹ Указ от 29 октября 1810 г. – *Полное собрание законов Российской империи*. С 1649 года. Т. XX: 1775–1780. СПб. 1830. С. 407.

ляться министром торговли и промышленности и включал в свой состав представителей от министерств финансов, внутренних дел, военного, морского министерств, министерств юстиции, путей сообщения, главного управления земледелия и землеустройства, а также от купечества приморских городов и пароходных компаний¹⁰.

В начале XIX в., когда Керчь и Еникале вошли в состав Таврической губернии, началось формирование нормативно-правовой базы деятельности лоцманских обществ в этих районах. 8 ноября 1848 г. был принят Указ «Об установлении в пользу лоцманов сбора за провод через Эникольские мелководия судов», которым был установлен единообразный сбор с судовладельцев и шкиперов судов, в том числе в случае, если они не брали лоцманов: «за проход из Черного моря в Азовское и обратно 8 рублей серебром... сбор сей взимается при входе судов из Черного в Азовское море»¹¹.

В 1861 г. единообразные правила для деятельности лоцманов были установлены в Керченском проливе: оживление морской торговли по окончании Крымской войны подтолкнуло законодателя к принятию Указа № 37083 «О новых правилах для Еникольского лоцманского цеха». Его нормами были урегулированы деятельность лоцманских сообществ и их взаимодействие с государственными службами и учреждениями. Так, обязанность измерений глубины мелководий и фарватера в Еникольском проливе во время навигации была возложена на командира военной брандвахты, их результаты показывались системой специальных сигналов, служили для указания шкиперам о возможности пройти пролив и для решения спорных ситуаций между шкиперами и лоцманами.

Единая плата за лоцманскую проводку составляла 8 руб. с судна, вносилась шкиперами и поступала лоцманам путем раздела между ними поровну либо пропорционально их участию в работе согласно карантинным документам и квитанциям, подтвержденным подписью шкипера. Лоцманы могли на собственных судах выезжать на встречу подходящим судам, однако предусматривалось установленное количество лоцманов, которые должны были находиться в распоряжении начальника лоцманской станции.

Указ устанавливал обязанность лоцмана вести шнуровую книгу, в которую о качестве проведенной проводки делались записи шкипером и которая являлась доказательством в случае спора между шкипером и лоцманом. На лоцмана могла быть подана жалоба по процедуре, предусмотренной Указом, и лоцман мог быть привлечен к ответственности, однако и шкипер мог быть привлечен к ответственности, например, за удержание лоцмана на судне более нужного времени (штраф в размере 3 руб.). Указом также предусматривались штрафы за отказ оплачивать лоцманскую проводку или использование услуг лоцмана, не имеющего патента, которые взимались со шкиперов судна таможенными управлениями в портах Азовского моря и составляли 75 руб.

В этот период принятие в цеха лоцманов осуществлялось на основании результатов испытаний, которые проводились назначенными градоначальником флотскими офицерами (в том числе командиром лоц-судна), заведующим лоцманским цехом и депутатами от общества лоцманов. Лоцманы получали аттестат в познаниях и патент на право водить суда. Ограничивались только возраст лоцманов и их общее количество, которое не должно было превышать действительной в них потребности и могло регулироваться градоначальником.

Управление лоцманскими цехами осуществлялось особыми лицами, специалистами морского дела, – заведующими лоцманских цехов. Они утверждались градоначальниками и получали установленное содержание, а также 10% сборов лоцманов. Каждый цех выбирал старосту из лоцманского состава, его кандидатуру впоследствии должен был утверждать градоначальник. Избранные на три года лоцманские старосты исполняли обязанности держателя кассы лоцманов и вели переговоры с нанимателями и представителями власти, разрешали споры между самими лоцманами, и принятые ими «приговоры» утверждались командирами порта.

Регламентировались основания и суммы выплат пособия лоцманам, например, по общественным приговорам лоцманского цеха [Змерзлый 2014:40].

Согласно Указу лоцманские лодки выкрашивались однообразно, на нос наносился номер

¹⁰ Зуев А.В. Указ. соч. С. 50.

¹¹ Указ от 8 ноября 1848 г. «Об установлении в пользу лоцманов сбора за провод через Эникольские мелководия судов». – *Полное собрание законов Российской империи*. Собрание второе. Т. XXIII. Отделение второе: 1848. – СПб. 1849. С. 23.

патента и на судне закреплялся отличительный флаг, а лоцман должен был носить форменную одежду и специальный медный знак.

Лоцман, вступающий в цех, обязан был внести в качестве обеспечения возможных взысканий и штрафов определенную сумму (или предоставить 5-процентный банковский билет, вкладной билет Государственного банка), а также должен был суметь доказать, что за счет собственных средств он способен завести лодку. Регламентировался сбор с платы, получаемой лоцманами со шкиперов за провод судов – 10%. Он использовался для оплаты общих цеховых расходов (суммы, которые причислялись к сбору, были определены мнением Госсовета, утвержденным 8 ноября 1848 г.).

Лоцман нес личную ответственность за свои действия и должен был самостоятельно компенсировать убытки, причиненные судну, за счет вступительного вклада (150 руб.). Устанавливался денежный штраф за отдельные правонарушения, связанные с правилами осуществления лоцманской деятельности (безосновательный отказ от работы, состояние опьянения при исполнении обязанностей, передача патента иному лицу и пр.). Исключение из лоцманских списков допускалось на основании общественного приговора лоцманского цеха с дозволения градоначальника.

Временные правила для Общества керчьеникальских лоцманов были приняты 25 ноября 1888 г. Временные правила для Общества архангельских лоцманов, которые были утверждены 18 января 1886 г. и включены в общероссийский Устав путей сообщения (ст. 309–314), ввели детализацию прав и обязанностей лоцманской артели и стали регламентировать ее доходы. Данные нормы регулировали лоцманскую деятельность до конца XIX в.

Необходимо отметить, что в целом этот период был богат на появление норм, регулирующих лоцманский промысел. Так, в Англии были приняты законы о торговом судоходстве 1854 и 1894 гг. Первый общий свод правил о предотвращении столкновений судов в море был опубликован лоцманской корпорацией *Trinity House* в 1840 г. с целью систематизации и кодификации морских обычаев и правил по судовождению, а также их толкования.

На следующем этапе развития лоцманской службы в России в конце XIX — начале XX в. модернизация российской экономики и ее большая включенность в международную торговлю породили увеличение числа и разнообразия лоцманских артелей. Данный фактор вызвал необходимость разработки единого положения о морской лоцманской службе. В 1886 г. была создана особая комиссия под председательством члена Адмиралтейств-совета, генерал-лейтенанта Ф. Веселаго, разработавшая новое Положение о морских лоцманах, утвержденное 1 мая 1890 г. (далее – Положение 1890 г.)¹².

В 1890 г. были ликвидированы коронные лоцманы, а функционирование лоцманских обществ стало осуществляться на корпоративных началах, было законодательно закреплено их монопольное положение на проводку судов в определенных районах. Принятым в этом году Положением о морских лоцманах было установлено шесть лоцманских округов: Беломорский, Балтийский, Кронштадтский, Черноморский, Каспийский и Восточный. Управление лоцманской деятельностью в Российской империи должно было осуществляться Морским министерством при Главном гидрографическом управлении.

Основной организационной единицей лоцманской деятельности стало Общество лоцманов, представлявшее собой союз работников, который функционировал под строгим контролем государства и действовал на основании частных уставов, которые утверждались Морским министерством по согласованию с Министерством торговли и промышленности. Положением 1890 г. лоцманские общества были переподчинены лоцманским командирам и их помощникам, которые утверждались на должность приказами по Морскому ведомству. Возглавлялись общества лоцманов избираемыми старостами, и включали в свой состав старших лоцманов, младших лоцманов и учеников лоцманов; управление лоцманами осуществлялось начальниками торговых портов.

Лоцманскими товариществами назывались малочисленные объединения, которые не входили в состав конкретного лоцманского общества и действовали на основании письменного договора участников, утверждаемого местным губернатором или градоначальником. Они управлялись старостами.

¹² См.: Положение о морских лоцманах от 1 мая 1890 г. – *Полное собрание законов Российской империи. Собрание третье*. Т. X. Отделение первое. СПб. 1893. С. 340–345.

Лоцманские сообщества оставались самоорганизующимися, однако Положение 1890 г. усилило контроль государства над ними. Регламентации подверглись процесс зачисления в состав лоцманских обществ и товариществ и гражданская ответственность лоцманов. Порядок зачисления в лоцманские общества (товарищества) предполагал уплату взноса в аварийный фонд. К лоцманам предъявлялись жесткие требования, в частности к знанию основ судовождения, гидрологического режима участка, где им предстояло работать, иностранного языка, а также к способности ориентироваться в различных ситуациях. Была регламентирована гражданско-правовая ответственность лоцманов, которая исходила из их обязанности досконального знания путей, по которым следуют судна. Согласно Положению 1890 г. устанавливалась возможность исключения из артели лоцманов за провинности судоводительным начальством, а также их отстранения от должности на период разбирательства и принятия решения судом.

Положение 1890 г. впоследствии вошло в гл. 11 Устава торгового и внесло изменения в правовое положение лоцманов. Уставы Общества Санкт-Петербургских лоцманов и Общества Николаевских и Херсонских лоцманов устанавливали правовое положение лоцмана как советника капитана и закрепляли, что «присутствие лоцмана на судне не освобождает шкипера (капитана) от ответственности по управлению оным». Лоцманская проводка перестала являться обязательной, и в отдельных случаях власти устанавливали ее необходимость с целью безопасности мореплавания. Формой лоцманской деятельности в этот период оставалась артель, как наиболее естественная разновидность объединений для российской специфики экономической жизни.

Нормативное регулирование речных лоцманских артелей по некоторым аспектам отличалось от регулирования морского лоцманства, поскольку они продолжали руководствоваться обычным правом и находились под контролем местных судоводительных чиновников (например, дистанционных смотрителей из путейских офицеров), утверждавших вхождение в состав артелей и переводы на старшие должности, избрание их глав (сотских), систематически проверявших

их работу и наказывавших за нарушение дисциплины. Местные чиновники также контролировали обучение (от одного года до пяти лет) лоцманских учеников.

Речные артели лоцманов Европейского Севера России испытывали на себе не столько государственное, сколько ведомственное администрирование [Белобородова 2014:168].

Важнейшими фигурами в процессе осуществления речного торгового судоходства в Воронежской губернии были лоцман и капитан речного судна. Лоцманы являлись предводителями артели судорабочих [Ливенцев 2016:29]. Определяющим фактором подбора лоцманов являлся практический опыт, авторитет, включающий прохождение более низких должностей – судорабочего, хожалого и лоцманского помощника – и знание мелей на речном пути, так как специальных учебных заведений для лоцманов не существовало и наниматели специальных документов, подтверждающих их обучение, не требовали.

Речных лоцманов характеризовало отсутствие внутренней иерархии, подтвержденной документами о государственной аттестации: как правило, лоцман, ведущий головную барку, считался старшим и носил название караванного; остальные лоцманы именовались рабочими. Также отсутствовали организации, подобные цеховым, отстаивающие трудовые права лоцманов по отношению к работодателям [Ливенцев 2016:29]. Плата таким лоцманам на Днепре в середине XIX в. была установлена государством. Лоцманы вели караваны по всему речному пути. Их наем осуществлялся исходя из навыков навигации – знания мелей и фарватера рек Воронежской губернии [Ливенцев 2016:32].

Законодательное регулирование деятельности речных лоцманов в целом стало более динамичным в середине XIX в. Так, 4 января 1848 г. был принят Указ № 21851 «О назначении от каждой станицы Войска Донского лоцманов для препровождения по реке Северному Донцу пароходов и судов», согласно которому от каждой станицы по приговорам обществ предписывалось подготовить по три лоцмана из состава служащих казаков. Звание лоцмана приравнивалось к полевой и внутренней службе, однако без содержания от войска, сроком 30 лет¹³.

¹³ Указ от 4 января 1848 г. «О назначении от каждой станицы Войска Донского лоцманов для препровождения по реке Северному Донцу пароходов и судов» – *Полное собрание законов Российской империи. Собрание второе. Т. XXIII. Отделение первое: 1848.* – СПб.: Тип. II Отделения Собственной Е. И. В. Канцелярии. 1849. С. 3.

Например, остались свидетельства, что в одном из крупнейших ареалов развития лоцманского промысла, в верховьях р. Свири (Лодейнопольский уезд Олонецкой губернии), лоцманское дело (по мнению подполковника П. Меньшикова) существовало «больше по преданию и руководствуется обычным правом, а не каким-нибудь законоположением» [Меньшиков 1901:9]. Речные лоцманские артели находились под контролем чиновников округа путей сообщения — «дистанционных смотрителей из путейских офицеров», которые имели право утверждать приговоры артелей по приему или отчислению лоцманов, за плату в 200–300 руб. избирать главу артели — сотского, — штрафовать лоцманов за пьянство. Срок обучения лоцманских учеников (от года до пяти лет) и перевод их в так называемые старшие также полностью зависели от дистанционного смотрителя¹⁴.

3. Заключение

Можно констатировать, что эволюция норм, регулирующих лоцманский промысел в России, составляет несколько этапов. Официальное зарождение лоцманской службы относится к началу XVII в. При этом на раннем этапе формирования организационно-правовой формы лоцманского обеспечения в России произошел процесс монополизации лоцманской службы и ее превращения в государственную.

На всех этапах развития Российского государства морские профессии находились под непосредственным вниманием со стороны государства. Морская деятельность контролировалась сначала Адмиралтейством, а позднее Военно-морским министерством, высшими государственными органами, руководящими этим видом деятельности в России. Централизацию и систематизацию нормативного регулирования лоцманской деятельности обуславливали ускорение процесса создания торгового флота, постепенное сосредоточение судового состава в руках крупных акционерных обществ, возрастание грузооборота русских портов и соответствующая необходимость развития береговой инфраструктуры. Этот процесс являлся этапом введения системы централизованного управления морским хозяйством в целом.

В XVIII в. начали формироваться юридические основы гражданско-правовой ответственности лоцманов за результаты их деятельности (см., например, Указ от 24 августа 1780 г. «О поступании с лоцманами за разбитие и оставление барок по указу 1720 года апреля 1») ¹⁵.

На следующем этапе развития законодательства претерпели изменения структура лоцманской службы и правовое положение лоцмана в период проводки. К началу XIX в. в России были сформированы основы статуса лоцманов, который подразумевал их гражданскую свободу (они не были крепостными, и, согласно локальным актам, их, как правило, нельзя было принуждать заниматься чем-либо, в том числе нести общепринятые повинности). Необходимость и важность лоцманской деятельности была основанием для освобождения земель лоцманских поселений от некоторых казенных податей, а самих лоцманов — от рекрутской повинности и общепринятых взносов, платежей. Отдельными актами были установлены социальные гарантии в отношении престарелых лоцманов. Подобная практика была характерна и для европейских государств, например, на французском флоте в XVIII – начале XIX в. за службу государству на протяжении не менее шести лет моряки пользовались такими привилегиями, как свобода от воинской обязанности и небольшая пенсия после ухода со службы, а на британском флоте питание, лечение в случае получения увечья на службе осуществлялись за государственный счет (для этих целей из зарплаты лоцмана удерживались шесть пенсов в месяц). В Великом княжестве Финляндском лоцманы находились под особым покровительством закона; вознаграждение они получали в зависимости от числа проведенных судов, при этом все деньги делились поровну между лоцманами (за вычетом процентов) [Бразовская 2018:17]. Закрепление этих обычаев в государственных, административных актах имело большое значение для формирования правового статуса лоцманов, которое продолжилось в более поздних лоцманских уставах.

Можно констатировать, что законодательство Российской империи, определяющее статус лоцмана в период XVIII – конца XIX в., было, по сравнению с законодательством европейских государств, вторичным и во многом отстаю-

¹⁴ См.: Лоцманские артели на р. Свири. – *Неделя: Газета политическая и литературная*. 1870. № 43–44.

¹⁵ Указ от 24 августа 1780 г. «О поступании с лоцманами за разбитие и оставление барок по указу 1720 года апреля 1» – *Полное собрание законов Российской империи. С 1649 года*. Т. XX: 1775–1780. СПб. 1830. С. 971–972.

щим от последнего. Национальный российский нормативный материал нередко входил в противоречие с иностранным законодательством: в отличие от зарубежных правил этого периода правовое регулирование торгового мореплавания в России отличалось импульсивностью и не носило системного характера.

Для лоцманской деятельности была характерна высокая степень ответственности. Общим для развития лоцманского промысла как в России, так и за рубежом явилось образование лоцманских обществ как основной формы его существования, что было вызвано рискованностью лоцманского дела, прежде всего значительными размерами подлежащих возмещению в случае аварии судна убытков. Эта особенность привела

к возникновению соответствующих форм коллективной ответственности.

Еще одной характерной чертой нормативного регулирования лоцманской профессии являлся двойственный характер норм и установленных правил, одновременно носящих как «материальный», гражданско-правовой, так и явно «административный», императивный, публичный характер.

Коронные лоцманы были ликвидированы в России в 1890 г. и с этого периода лоцманская служба начала работать на основе корпоративных правил. К концу XIX в. лоцманская деятельность стала осуществляться частными лицами из числа местных жителей.

Список литературы

1. Белобородова И.Н. 2014. Водопромысловые артели Европейского Севера России: к проблеме государственного регулирования самоорганизующихся сообществ (середина XIX – начало XX в.). – *Управленческое консультирование*. № 4. С. 161–173.
2. Бразовская Я.Е. 2018. Общие положения правового регулирования лоцманской проводки в Финляндии. – *Океанский менеджмент*. № 2. С. 16–22.
3. Ефименко П.С. 1869. Сборник народных юридических обычаев Архангельской губернии. Вып. 3. Кн. 1. Архангельск: Губернская тип. 336 с.
4. Змерзлый Б.В. 2014. Предпосылки к подготовке и принятию «Временных правил для Общества Керчь-Еникальских лоцманов» 25 ноября 1888 г. – *Ученые записки Таврического национального университета им. В.И. Вернадского. Серия «Юридические науки»*. Т. 27. № 1. С. 33–43.
5. Исаев А.А. 1881. *Артели в России*. Ярославль: Печатня губернского правления. 336 с.
6. Красавцев Л.Б. 2006. *Торговое мореплавание на Европейском Севере России во второй половине XIX – начале XX в. Проблемы развития и правового регулирования: Монография*. Архангельск: Поморский государственный университет. 206 с.
7. Ливенцев Д.В. 2016. Участники торгового судоходства в Воронежской губернии во второй половине XIX – начале XX вв. – *Берегиня. 777. Сова: общество, политика, экономика*. № 1. С. 28–35.
8. Меньшиков П. 1901. Некоторые недостатки в судоходно-административном надзоре на Мариинской системе в пределах Вытегорского Округа. СПб.: Типография С.М. Муллер. 120 с.
9. Никитина А.П. 2018. Основные начала организации лоцманского дела на юге Российской империи. – *Ученые записки Крымского федерального университета имени В.И. Вернадского. Серия «Юридические науки»*. Т. 4. № 4. С. 112–125.
10. Скаридов А.С. 2018. Адмиралтейское и морское право зарубежных стран. СПб.: Academus. 173 с.
11. Шармоянц А.Н. 2018. Особенности правового регулирования лоцманской службы в 20–30-е годы XX века в СССР. – *Ученые записки Крымского федерального университета имени В.И. Вернадского. Серия «Юридические науки»*. Т. 4. № 3. С. 100–111.
12. Vergé-Franceschi M. 1991. *Marine et éducation sous l'Ancien Régime*. Paris: Éditions du CNRS. 470 p.

References

1. Beloborodova I.N. *Vodopromyslovye arteli Evropeiskogo Severa Rossii: k probleme gosudarstvennogo regulirovaniya samoorganizuyushchikhsya soobshchestv (seredina XIX – nachalo XX v.)* [Water Trade Artels of the European North of Russia: on a Problem of State Regulation of Self-organizing Communities (the middle of XIX – the beginning of the XX century)]. – *Upravlencheskoe konsul'tirovanie*. 2014. No. 4. P. 161–173. (In Russ.)
2. Brazovskaya Ya.E. *Obshchie polozheniya pravovogo regulirovaniya lotsmanskoj provodki v Finlyandii* [General Provisions of Legal Regulation of Pilotage in Finland]. – *Okeanskii menedzhment*. 2018. No. 2. P. 16–22. (In Russ.)
3. Efimenko P. S. *Sbornik narodnykh yuridicheskikh obychaev Arkhangel'skoi gubernii*. Vyp. 3. Kn. 1 [Collection of Folk Legal Customs of the Arkhangelsk Province. Issue 3. Book 1]. Arkhangel'sk: Gubernskaya tipografiya Publ. 1869. 336 p. (In Russ.)
4. Isaev A.A. *Arteli v Rossii* [Artels in Russia]. Yaroslavl': Pechatnya gubernskogo pravleniya 1881. 336 p. (In Russ.)
5. Krasavtsev L.V. *Torgovoe moreplavanie na Evropeiskom Severe Rossii vo vtoroi polovine XIX – nachale XX v. Problemy razvitiya i pravovogo regulirovaniya: monografiya* [Merchant Shipping in the European North of Russia in the Second Half of the XIX – early XX Century. Problems of Development and Legal Regulation: a monograph]. Arkhangel'sk: Pomorskii gosudarstvennyi universitet Publ. 2006. 206 p. (In Russ.)
6. Liventsev D.V. *Uchastniki torgovogo sudokhodstva v Voronezhskoi gubernii vo vtoroi polovine XIX – nachale*

- XX vv. [The participants of merchant shipping in the voronezh province in the second half of XIX – early XX centuries]. – *Bereginya*. 777. Sova: obshchestvo, politika, ekonomika. 2016. No. 1. P. 28–35. (In Russ.)
7. Men'shikov P. *Nekotorye nedostatki v sudokhodno-administrativnom nadzore na Mariinskoi sisteme v predelakh Vytegorskogo Okruga* [Some shortcomings in the navigational and administrative supervision of the Mariinsky system within the Vytegorsky Okrug]. Saint Petersburg: Tipo-litografiya S.M. Muller Publ. 1901. 120 p. (In Russ.)
 8. Nikitina A.P. *Osnovnye nachala organizatsii lotsmanskogo dela na yuge Rossiiskoi imperii* [The Basic Principles of the Organization of a Pilot Business to the South of the Russian Empire]. – *Uchenye zapiski Krymskogo federal'nogo universiteta imeni V.I. Vernadskogo. Yuridicheskie nauki*. 2018. Vol. 4. No. 4. P. 112–125. (In Russ.)
 9. Sharmoyants A.N. *Osobennosti pravovogo regulirovaniya lotsmanskoi sluzhby v 20–30-e gody XX veka v SSSR* [Features of Legal Regulation Sea Pilotage Service in the 20–30s of XX century in the USSR]. – *Uchenye zapiski Krymskogo federal'nogo universiteta imeni V. I. Vernadskogo Yuridicheskie nauki*. 2018. Vol. 4. No. P. 100–111. (In Russ.)
 10. Skaridov A.S. *Admiralteiskoe i morskoe pravo zarubezhnykh stran* [Admiralty and Maritime Law of Foreign Countries]. Saint Petersburg: Academus Publ. 2018. 173 p. (In Russ.)
 11. Vergé-Franceschi M. *Marine et éducation sous l'Ancien Régime*. Paris: Éditions du CNRS. 1991. 470 p.
 12. Zmerzlyi B.V. 2014. *Predposylki k podgotovke i prinyatiyu "Vremennykh pravil dlya Obshchestva Kerch'-Enikal'skikh lotsmanov" 25 noyabrya 1888 g.* [Prerequisites for the Preparation and Adoption of "Provisional Rules for the Society of Kerch-Yenikalsky Pilots" November 25, 1888] – *Uchenye zapiski Tavricheskogo natsional'nogo universiteta im. V.I. Vernadskogo. Yuridicheskie nauki*. 2014. Vol. 27. No. 1. P. 33–43. (In Russ.)

Информация об авторах

Владимир Николаевич Коваль,

доктор юридических наук, директор Юридического института, Севастопольский государственный университет

299053, Российская Федерация, Севастополь, Университетская ул., д. 33

v.n.koval@sevsu.ru

ORCID:0000-0003-1255-920X

About the Authors

Vladimir N. Koval,

Doctor of Juridical Sciences, Director of Judicial Institute, Sevastopol State University

33, ul. Universitetskaya, Sevastopol, Russian Federation, 299053

v.n.koval@sevsu.ru

ORCID:0000-0003-1255-920X