

УДК 351.713(47+57)

**РЕГУЛИРОВАНИЕ КАБОТАЖНОГО СУДОХОДСТВА  
ТАМОЖЕННЫМИ УЧРЕЖДЕНИЯМИ ТАВРИЧЕСКОЙ ГУБЕРНИИ В XIX –  
НАЧАЛЕ XX В.**

*Радайде Д. С.*

*Таврический национальный университет им. В. И. Вернадского, г. Симферополь, Украина*

В статье рассмотрен опыт нормативно-правового регулирования каботажного судоходства по Черноморскому побережью Крыма в XIX – нач. XX в. Изучена деятельность таможенных учреждений региона по данному направлению; показаны местные особенности торгового каботажного судоходства, его роль в развитии Крыма.

**Ключевые слова:** каботажное судоходство, правовое регулирование, таможенные учреждения.

Актуальность избранной для исследования проблемы обуславливается, необходимостью изучения истории развития таможенного дела в истории государства и права Украины и Крыма, как ее составляющей части, а также использования опыта организации и регулирования каботажного судоходства таможенными органами.

К наиболее известным и ярким работам по истории развития таможенного дела, очевидно, следует отнести труды таких ученых как Бородич Л.В., Волков М.Я., Головако Ю.И., К.М. Колесников, О.В. Морозов, Г.М. Виноградов, Ковальський В.К., Макаров Л.Н., Павлов А., Рисич Й.Л., Новосад Б.М., Чорний В. и многих других [1-11]. В них авторы рассматривают различные этапы и аспекты становления и развития таможенной службы в Украине и России, в том числе и с древнейших времен. Тем не менее, процесс регулирования каботажного судоходства таможенными органами в Крыму, практически остается неизученным.

Важное место в деятельности Крымских таможен занимало обеспечение бесперебойного каботажного судоходства, от которого, из-за неразвитости дорожного сообщения в регионе, особенно на Южном берегу Крыма, во многом зависело благополучие населения и развитие торговли.

Во многом развитие каботажного судоходства зависело от возможности оставлять на время в таможенных учреждениях привезенные товары. Из-за особенностей российского законодательства данного периода, такое право имели лишь крупнейшие таможенные учреждения. Очевидно учитывая местную специфику, в 1806 г. специальным указом, в Феодосии было разрешено складировать различные транзитные товары. В 1808 г. этот указ был дополнен [12, с. 321].

Уже в 1817 г., благодаря принятым мерам и развитию торговли, из феодосийского порта было отпущено отечественных товаров на 4 млн. 47 тыс. руб. и ввезено иностранных на 3 млн. 592 тыс. руб. [13, с. 142]. А в 1819 г., каботаж феодосийского порта состоял из 400 судов приспособленных, в том числе, и для дальнего плавания [14, с. 57].

С становлением новых таможенных учреждений в регионе им устанавливались стандартные правила по отношению к каботажному судоходству, без учета специфики местных условий. Так, в инструкции для Ялтинской заставы от 28 января 1828 г. сказано, что лодкам отходящим от Ялты необходимо выдавать перед отходом

свидетельства, а с ними же отплывает гвардион. Целью столь строгих мер, очевидно было желание не допустить общения и частных сделок местных граждан с иностранными судами и купцами, в первую очередь турецкими. Это требовало как карантинное так и таможенное законодательство, но крайне стесняло деятельность местного населения, удорожая и усложняя мелкую и мелкооптовую торговлю в прибрежных населенных пунктах, создавая предпосылки к коррупции со стороны местных таможенных органов.

Учитывая неразвитость сухопутных дорог, лодками местные жители перевозили товары из одной деревни в другую и т.д. Феодосийский градоначальник предлагал феодосийской таможне упростить таможенные формальности для ялтинских лодочников, особенно по месту. Те же, что отплывали, например, в Феодосию, также лишь словесно объявляли бы свой груз и т.д. [15, л. 112-113]. Такие меры, безусловно, были разумны, но для их легализации еще необходимо было получить разрешение министра финансов.

Лишь 3 февраля 1839 г. был издан циркуляр по таможенному ведомству «О мерах к облегчению каботажного судоходства по Черному, Азовскому и Каспийскому морях». Им, в частности, предписывалось, что по подаче кем либо объявления на погрузку товаров на каботажное судно, с указанием их качества, количества и цены, с обозначением, кому должны быть выпущены по привозе, таможня выдает на погрузку товаров ярлык. В нем должно быть означено: звание допускаемых к погрузке товаров, число мест, их знаки и номера. На ярлыке таможенный и карантинный чиновник или служитель, смотря по тому в чьем ведении будет производиться нагрузка, должен отмечать, по мере погрузки, сколько из прописанных в ярлыке товаров и каких именно в каботажное судно погружено. Товары иностранные, подлежащие при отпуске в другие российские порты платежу дополнительной пошлины, досматривались и очищались пошлиной по особому объявлению, на общем основании.

По окончании погрузки ярлык предоставлялся в таможню которая при отпуске товаров запрещенных и обложенных по тарифу значительной отпускнуой пошлиной, должна была требовать, согласно ст. 418 свода таможенного, от хозяев или их уполномоченных обязательства о доставлении из другого российского порта оборотного свидетельства (в течении 6 месяцев считая со дня отплытия корабля).

За тем таможня должна выдать отходящему каботажному судну паспорт, показывая в нем, на основании ст. 456 свода уставов таможенных, качество, количество и объявленную цену всех погруженных товаров и мест, их знаки и номера, а также все прочие находящиеся при судне и шкипере вещи и российские ассигнации, с обозначением сверх того, взыскана ли с погруженных иностранных товаров привозная пошлина и к кому какой товар адресован, или же он должен быть отдан в распоряжение шкипера. Судовые принадлежности и вещи экипажа разрешалось вместо прописывания в паспорте, в особом реестре, представленном от шкипера и по соответствующей проверке утвержденном подписью одного из присутствующих таможен. В этом случае в паспорте необходимо было прописать, что упомянутым вещам прилагается особый реестр.

Во всех Черноморских портах Закавказского округа разрешалось не означать в паспортах подробно всех товаров, которые согласно ст. 1821 г. свода таможенного

выданы хозяевам от таможенных мест указывались в билетах на вывоз, но взамен этого объяснить в паспортах, кому выданы билеты и на сколько товарных мест.

Прибыв с таковым паспортом в другой российский порт, шкипер каботажного судна подавал его в карантин или в таможенную, смотря по тому в чье ведение он поступит, при декларации, согласно с 457 ст. Свода таможенного, в которой мог не прописывать всех товаров, показанных в паспортах и билетах, а означать просто что «у него, кроме показанных в паспортах и билетах, товаров, никаких других нет», или что «кроме товаров, показанных в паспортах и билетах, они привоз еще такие-то, кои не показаны потому то».

На эти последние товары шкипер или приемщик должны были подать объявление обыкновенным порядком и таможня же поступать с ними на основании общих таможенных правил, потому что они не принадлежали к каботажному судоходству.

Что касается товаров показанных в паспортах и билетах, то их предписывалось выгружать и досматривать по паспорту и билетам не требуя особых объявлений, и отмечая только на этих документах что показанные в них товары привезены в том самом количестве, как в них значиться; потом все согласно с паспортами и билетами выпускали беспрепятственно шкиперу или тем лицам, кому какой товар адресован, а с приемщика брали расписку на тех же самых паспортах и билетах.

Если же оказывалось что либо не показанное ни в декларации ни в паспорте ни в билетах, то таможенникам предписывалось отмечать об этом в данных документах, а сам товар признавать утаенным и подвергать действию законов о тайно провозимых товарах.

Если же при досмотре товаров оказывалось, что согласно представленных документов чего либо не хватает, в таком случае таможенникам предписывалось объяснив о том подробно в паспорте или билетах, в тоже время отбирать от шкипера и того лица, к кому не оказавшийся товар был адресован письменные отзывы, от первого, почему он привез не все товары, а от последнего не известна ли ему причина недостатка и не имеет ли он на шкипера каких либо требований по случаю неполного привоза товаров. Этот случай был прописан с следующей целью: 1) избежать возможности контрабандной передачи товаров во время плавания; 2) обезопасить товар торговцев во время плавания от хищения, утери, незаконной продажи.

Срок на подачу объявлений и досмотр товаров, не значащихся в паспорте, но объявленных в декларации предлагалось соблюдать общий, как в отношении к заграничным товарам. Вообще же эти товары, если они иностранные, не оплаченные пошлиной, подлежали всем правилам, постановленным для товаров, привезенным из-за границы, а если российские, то законам о российских изделиях, для подачи объявления на товары, поступающие предварительно в карантин. Двухнедельный срок считался со дня передачи товаров из карантина в таможню.

В случае если за указанными в паспорте товарами не являлся их приемщик, циркуляр предписывал таможенникам досматривать их 2 недели со дня поступления в ведомство таможни, а потом следовать общим правилам.

О каждом прошедшем каботажном судне с товарами, таможня приняв его, немедленно должны была уведомлять ту таможню, которая его отпустила: что товары показанные в ее паспорте, такого то числа привезены в надлежащем количестве и выпущены кому следует; если же обнаруживался излишек или недостаток, то объяснять подробно, что сделано по сему предмету и какие показания дали шкипер и

приемщик товаров, чтобы в случае не представления ими законных оправданий, можно было приступить к соответствующему взысканию.

В случае не представления в установленный срок оборотного свидетельства на те товары, на которые они требовались и в представлении которого взяты обязательства, предписывалось взыскивать определенный по закону штраф «неупустительно, не взирая на то, что имеется уведомление таможи о привозе тех товаров».

Правила эти предписывались к исполнению таможням Черного, Азовского и Каспийского морей, с тем: 1) что бы все вообще карантинные правила и предосторожности, предписанные в своде медицинской полиции и других постановлениях, были исполняемы таможнями неукоснительно, на прежнем основании, как при привозе, так и при отпуске товаров по каботажному судоходству. 2) Чтобы равномерно, при исполнении правил для облегчения каботажного судоходства, таможи в точности соблюдали и правила, предписанные в своде таможенном для предупреждения водворения в российские порты из других российских портов таких иностранных товаров, которые, по данным некоторым портам преимуществам, оплачивались меньшей пошлиной. Это положение касалось, прежде всего, порто-франко, данного Одессе.

3) Чтобы правила для облегчения каботажного судоходства не были распространены на неоплаченные пошлиной иностранные товары, перевозимые на каботажных судах из Керчи в Азовские порты, на основании изданных в 1833 г. временных правил, равно как и на российские товары, доставляемые из азовских портов и Керчь на каботажных судах, на основании изданных в 1833 г. Временных правил; равно как и российские товары, доставляемые из азовских портов в Керчь на каботажных судах, на основании тех же временных правил, для погрузки там в корабли и отправленные за границу [16, л. 38-39].

В развитие и исполнение данного циркуляра, 4 апреля 1839 г. был издан другой циркуляр, о паспортах для каботажного судоходства по Черному, Азовскому и Каспийскому морям [16, л. 43].

Учитывая, что развитие местной торговли значительно опережало возможности российского судостроения, и к тому же ощущалась острая нехватка российских же экипажей, к каботажному судоходству были допущены и иностранные суда. Циркуляром же от 6 марта 1840 г. были продолжены еще на 5 лет предоставленные иностранным судам права производить каботажное судоходство между Черноморскими, Азовскими и Дунайскими российскими портами [16, л. 73].

Заботу о развитии местной торговли и облегчения действовавших правил проявляли и руководители среднего звена в имперской иерархии. Так, в 1850 г., для улучшения местной торговли, начальник Таврической губернии при поддержке Кавказского наместника предложил, чтобы каботажные суда по Южному берегу Крыма прибывали и отбывали по разрешению карантинных чиновников, офицеров таможенной стражи, чиновников таможенных и пограничных застав; т.е. там, где им удобнее и с кем быстрее на месте быстрее уладить необходимые формальности [17, л. 37].

Предполагалось возложить эту обязанность на офицеров пограничной стражи, находящихся на постах Ласпи №32, Алушты №42 и Судака №49. Для чего предполагалось снабдить эти 3 поста установленными книгами для записи и выделить средства на канцелярские расходы (прием заявлений, выдача ярлыков и паспортов на отход судна и т.д.). В качестве правовой базы предполагалось использовать законоположения действовавшие для Ялты и Балаклавы.

Прислушавшись к мнению начальника и заместника, Совет министров разрешил с 13 августа так поступать судам, приставших ближе к постам таможенной пограничной стражи, нежели к таможенным заставам или таможням. Им же предписывалось сообщать о таких судах в таможенные учреждения. Для налаживания работы на этих постах с 1851 г. было решено командировать на них по 2 досмотрщика из Евпаторийской и Феодосийской таможен, с дополнительным отпуском на каждый пост по 50 руб. серебром из сумм департамента внешней торговли [17, л. 38].

С окончанием Крымской войны 1853 – 1856 гг., одной из важнейших забот правительства стало возрождение разрушенного края, налаживание нормальной жизни, не мыслимой без возрождения, в том числе и каботажной торговли. Это было необходимо и для восстановления Керчи и Севастополя. Известно, что еще в 1856 г. было восстановлено регулярное пароходное сообщение Керчи с портами Азовского моря. Для оживления этих тенденций принимались и соответствующие нормативно-правовые акты. Так, к примеру, 18 июня 1859 г. вышел циркуляр об изменении некоторых правил на уже начавшуюся навигацию. В нем регулировались пошлины, продажи гербовой бумаги, особенности оформления документов каботажных судов, содержание на них провизии, дополнительная пошлина (с 15 наименований товаров) при перевозке из ближайшего к западной сухопутной границе порта, в более отдаленные, если не был доказан факт оплаты за эти товары ранее и т.д. [18, л. 32-33].

В этом же году, 26 декабря, вышло циркулярное предписание департамента внешней торговли министерства финансов портовым таможням и таможенным заставам. Им предписывалось при выдаче паспортов для всех каботажных судов и пароходов, руководствоваться примечаниями к ст. 1109 Св. зак. т. 6 Уст. там., т.е. выдавать паспорта по желанию тех судов или пароходов или на каждый рейс или на всю навигацию [19, л. 1]. Этим шагом устанавливался индивидуальный подход в работе с шкиперами и судовладельцами, некоторым из которых достаточно было 1 раз в навигацию зайти в российский порт.

Циркуляром же от 24 сентября 1860 г., предлагалось на будущее не требовать паспортов от пассажиров кораблей, плывущих из одного российского порта в другой на Черном море, как это уже было на Балтике [19, л. 39].

Принятые меры по облегчению каботажной торговли, безусловно приносили результаты и положительно сказывались на развитии Крымской торговли и промышленности. Приведем следующий пример, в Керчь-Еникальском градоначальстве в 1869 г. действовало 32 различных фабрик и заводов, выпускавших продукцию на сумму 500000 руб. серебром. Наиболее известные из них это табачные фабрики, паровой завод для выделки цемента и рыбные заводы [20, с. 92].

В 1870 г. Керчь-Еникальском градоначальстве насчитывалось 29 фабрик и заводов, которые произвели продукции на 427775 руб. серебром [20, с. 168]. В городе находились консулы и консульские агенты Турции, Великобритании, Италии, Испании, Германии, Австро-Венгрии, Греции, Швеции и Норвегии.

С началом первой мировой войны торговля, а в месте с ней и каботажное судоходство в бассейне Черного моря практически были приостановлены. В связи с военной опасностью специальными нормативно-правовыми актами регулировались лишь частные случаи. Так, к примеру, 4 декабря 1914 г. был утвержден порядок каботажных рейсов на Черном море (ст. 6 Правил страхования от военной опасности морских судов, грузов и фрахта от 2 октября 1914 г.). Рейсы в направлении Одесса-

Херсон и обратно были исключены из числа военно-опасных. Все прочие линии в Черном море считались опасными. Отдельные рейсы могли быть разрешаемы штабом командующего Черноморским флотом, в который предписывалось обращаться по надобности через начальников порта. Плавание же в Азовском море, благодаря его внутреннему расположению и надежной охране зоны Керченского пролива, не считали опасным [142, л. 124].

Отображают эту тенденцию и документы. Так в книге для записи прихода и отхода каботажных судов менее 10 ластов на 1914 г. Судакского таможенного поста находим следующие данные. В январе этого года пришло в порт 21 судно, в феврале 6, в марте 31, апреле 7, мае 17, июне 12, июле 24, августе 11 [143, л. 1-21]. За остальные же месяцы журнал пуст.

Таким образом, можно указать, что регулирование каботажного судоходства таможенными учреждениями региона было одной из важнейших их задач, от качественного выполнения которой зависело экономическое благосостояние жителей Крыма, развитие местной торговли, увеличения поступлений в бюджет государства налогов.

#### Список использованных источников и литературы:

1. Бородич Л.В. Військово-охоронна система Російської імперії на території України у XIX – на початку XX ст. // Історія України. – 1999. – №6 (118). – Лютий. – С. 1-3.
2. Волков М.Я. Отмена внутренних таможен в России // История СССР. – 1957. – №2. – С. 80.
3. Головако Ю.І. Джерела з історії митниць південної України (1775 – 1819 рр.). – Автореф. дис. канд. іст. наук. – Запоріжжя, 2004. – 20 с.
4. Історія митної справи в Україні / К.М. Колесников, О.В. Морозов, Г.М. Виноградов та ін.; За ред. П.В. Пашка, В.В. Ченцова; Вступне слово О.Б. Єгорова. – К.: Знання, 2006. – 606 с.
5. Ковальський В.К. Становлення та розвиток митної справи на півдні України з давніх часів до 1917 року (на прикладі Миколаївської митниці): Історико-правове дослідження. – О.:Юрид.лг., 2006. – 134с.
6. Макаров Л.Н. Очерки по истории таможенной службы. – Иркутск: Изд-во Иркут. ун-та, 1987. – 160с.
7. Морозов О. Історія митної справи та митної політики в Україні (V ст. до н.е. – 1991 р.): Навч. Посіб. – Д.: АМСУ, 2005. – 313 с.
8. Нариси з історії митної справи та митного законодавства України-Руси / П.М. Дідусенко, Т.С. Мавродій та ін. – К.: Софія-А, 2005. – 634 с.
9. Павлов А. Українська митниця на шляху відродження та розвитку: Правові та історичні аспекти. – К.: Акцент, 2002.
10. Риси́ч Й.Л., Новосад Б.М., Морозов О.В. Історія митної справи і митної політики в Україні: Навч. Посіб. – Д.: АМСУ, 2000.
11. Чорний В. Україна і митна справа: історичний нарис. – К., 2000. – 349 с.
12. Полное собрание законов Российской империи. Т. XXX. 1808-1809. – СПб., 1830. – 1404 с.
13. Петрова Э. Б. Феодосия: Очерк-путеводитель / Петрова Э. Б., Катюшин Е. А., Евсеев А. А. – Симферополь: СОНАТ, 2006. – 192 с. – (Новый крымский путеводитель).
14. Барсанов Н. Феодосия / Барсанов Н. – Симферополь: Крымиздат, 1953. – 206 с.
15. Государственный Архив Автономной Республики Крым (далее – ГААРК), ф. 221, оп. 1, д. 179. Годовые ведомости о работе таможни. 1828 г.
16. ГААРК, ф. 359, оп. 1, д. 3. Циркуляры по тамженному ведомству за 1838, 1839, 1849г. 1838–1840г.
17. ГААРК, ф. 368, оп. 1, д. 20. Узаконения и предписания начальства по разным предметам (Трактат о торговле и мореплавании России и Турции 13 июля 1850 г. с предписаниями департамента о взимании пошлин), 2.01 – 19.12.1851 г. 55 л.
18. ГААРК, ф. 368, оп. 1, д. 34. К сведению и исполнению: переписка об усилении надзора за проходящими через заставу пароходов; в деле имеется трактат о торговле и мореплавании заключенный в 1858 г. между Россией и Великобританией, географическая карта Дарданел. 19.02.1859 – 24.08.1860 г. 56 л.
19. ГААРК, ф. 368, оп. 1, д. 37. О узаконеннях и распоряжениях начальства. Об экспорте и импорте товаров, выдаче паспортов и по иностранцам и переселение татар в Турцию. 17.01.1860–30.01.1861 г. 55л.
20. Нороссийский календарь на 1872 высокосный год, издаваемый канцелярией Новороссийского и Бессарабского Генерал-губернатора. – Одесса, 1871. – 204 с.
21. ГААРК, ф. 223, оп. 1, д. 35. По мобилизации во время империалистической войны; о правильных обеспечениях семей вольноопределяющихся служащих, призванных на военную службу, о запрещении вывоза товаров за границу, имеются списки товаров и о перестройке работы таможенных учреждений в связи с военным временем. 16.07.1914 – 16.12.1915 г. 131 л.
22. ГААРК, ф. 223, оп. 1, д. 36. Книга для записи прихода и отхода каботажных судов, менее 10 ластов. 1914 г.

**Радаїде Д. С. Регулювання каботажного судноплавства митними установами Таврійської губернії в ХІХ – початку ХХ ст. / Д. С. Радаїде // Вчені записки Таврійського національного університету ім. В. І. Вернадського. Серія: Юридичні науки. – 2013. – Т. 26 (65). № 1. – С. 354-360.**

У статті розглянутий досвід нормативно-правового регулювання каботажного судноплавства по Чорноморському побережжю Криму в ХІХ – початку ХХ століття. Вивчена діяльність митних установ регіону по даному напрямку; показані місцеві особливості торгового каботажного судноплавства, його роль в розвитку Криму.

**Ключові слова:** каботажне судноплавство, правове регулювання, митні установи.

**Radayde D. S. Reguliovanie coastwise navigation custom establishments of the Tavrisheskoy province in XIX – beginning XX in. / D. S. Radayde // Scientific Notes of Tavrida National V. I. Vernadsky University. – Series : Juridical sciences. – 2013. – Vol. 26 (65). № 1. – P. 354-360.**

In the article experience of the normatively-legal adjusting of coastwise navigation is considered on the black Sea coast of Crimea in XIX – beginning of XX age. Activity of custom establishments of region is studied to this direction; the local features of point-of-sale coastwise navigation, his role, are rotined in development of Crimea.

**Keywords:** coastwise navigations, legal adjusting, custom establishments.