

*На правах рукописи*



**ХАБИБУЛАЕВ Али Хасбулаевич**

**ИНСТИТУТ МОРСКОЙ ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗА :  
ИСТОРИКО-ПРАВОВОЕ ИССЛЕДОВАНИЕ (X-XX ВВ.)**

12.00.01 – теория и история права и государства;  
история учений о праве и государстве

**АВТОРЕФЕРАТ**

диссертации на соискание ученой степени  
кандидата юридических наук

**Белгород – 2018**

Работа выполнена в федеральном государственном автономном образовательном учреждении высшего образования «Санкт-Петербургский национальный исследовательский университет информационных технологий, механики и оптики»

**Научный**

**руководитель:** доктор юридических наук, профессор,  
**Гельдибаев Мовлад Хасиевич**

**Официальные  
оппоненты:**

**Кириллова Татьяна Константиновна** –  
доктор юридических наук, профессор,  
ФГБОУ ВО «Санкт-Петербургский государственный  
аграрный университет» / кафедра государственного  
(конституционного) права, профессор

**Шубников Юрий Борисович** –  
доктор юридических наук, профессор,  
ФГБОУ ВО «Российский государственный педагогический  
университет имени А.И. Герцена» / кафедра гражданского  
права, заведующий

**Ведущая**

**организация:** ФГАОУ ВО «Крымский федеральный  
университет имени В.И. Вернадского»

Защита состоится 17 января 2019 г. в 14 часов на заседании диссертационного совета Д 999.104.03 на базе ФГАОУ ВО «Белгородский государственный национальный исследовательский университет», ФГБОУ ВО «Воронежский государственный университет», ФГБОУ ВО «Орловский государственный университет имени И.С. Тургенева» по адресу: 308015, г. Белгород, ул. Победы, д. 85.

С диссертацией можно ознакомиться в научной библиотеке и на сайте Белгородского государственного национального исследовательского университета ([www.bsu.edu.ru](http://www.bsu.edu.ru)).

Автореферат разослан «\_\_» декабря 2018 г.

**Ученый секретарь  
диссертационного совета**



**Нифанов  
Алексей Николаевич**

## I. ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА РАБОТЫ

Актуальность темы настоящего диссертационного исследования обусловлена спецификой географического положения Российской Федерации, где морской транспорт играет важную роль в социально-экономическом развитии, а также в укреплении её внешнеэкономических связей. Однако, исследования последних лет ориентированы исключительно на изучение последней составляющей, раскрывая морскую перевозку грузов лишь с позиции международной, вследствие чего из поля зрения науки выбывает целый пласт национальных правовых норм, без которого нарушается целостность исследуемого института. При этом наличие значительного пробела в юридической науке в области историко-правовых исследований истоков института морской перевозки груза не позволяет в должной мере предоставить необходимые аргументы и доказательства исторического характера, позволяющие однозначно судить о правовой природе института морской перевозки грузов.

Между тем, «Морская доктрина Российской Федерации», утвержденная Президентом России 26 июля 2015 г. прямо указывает на то, что «Решающей продолжает оставаться роль морского транспорта в жизнеобеспечении районов Крайнего Севера и Дальнего Востока», данное положение подтверждается и Распоряжением Правительства Российской Федерации от 11 июня 2014 г. № 1032-р «О Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 г.», где одной из приоритетных задач государства является обеспечение доступности транспортных услуг по перевозке грузов по Северному морскому пути в удаленные регионы России.

Таким образом, своевременность комплексного историко-правового исследования института морской перевозки груза обусловлена и теоретической, и практической значимостью как вопросов правового регулирования отношений в сфере морских перевозок грузов, так и современных проблем общей теории права, связанных с необходимостью восстановления исторической преемственности, являющейся основой практической работы по формированию и обновлению институтов права, что направлено на повышение и обогащение потенциала норм права и отечественного законодательства в целом.

Раскрытие проблем института морской перевозки груза в рамках узкоотраслевых исследований без учета специфики эволюции данного института в законодательстве на различных стадиях становления российской государственно-

сти, ограниченное отраслевыми подходами и сложившимися на современном этапе развития концептуальными взглядами на решаемый вопрос, теряет связь с объективной действительностью, становится в рамках жесткой конструкции невосприимчивым к современным преобразованиям, которые претерпевают общественные отношения под воздействием различных внутренних и внешних факторов, не учитывает общеправовых тенденций, формирующихся под влиянием различных процессов на международном и национальном уровне.

Анализ института морской перевозки груза в системе российского законодательства с учетом специфики исторического развития в сложившихся условиях приобретает особую актуальность, позволяя в рамках данного исследования комплексно подойти к анализу существующих на современном этапе проблем, установить скрытые противоречия и несоответствия с учетом специфики института морской перевозки груза, особенностей его эволюции в системе российского права, преемственности в процессе непрерывного совершенствования законодательства, а также общих закономерностей развития российской правовой системы. В современной юридической литературе комплексное историко-правовое исследование становления и развития института морской перевозки груза в системе российского права отсутствует. Настоящее исследование призвано восполнить данный историографический пробел.

**Степень научной разработанности** темы исследования. Проблемы торгового мореплавания всегда были в центре внимания специалистов, однако, значительный массив исследований XIX-нач. XX вв. раскрывал исключительно экономическую сторону данной деятельности, история института морской перевозки груза также рассматривалась либо с позиции развития кораблестроения, либо с точки зрения эволюции экономических отношений в рамках истории торговли, либо в области международного морского права, совмещаясь с вопросами морской войны. Данные работы, однако, позволили сформировать общее представление о развитии морских торговых обычаев. В их числе исследования таких авторов как: Ю.Д. Филиппов, А. Бэр, М.М. Михайлов, Т. Грановский, Н. Костомаров, П.П. Мигулин, Н. Аристов, Н.С. Арцыбашев, А. Семенов и др.

Основой для реконструкции исторических условий, в которых развивался институт морской перевозки грузов, стали труды историков государства и права дореволюционного периода: М. Бережкова, В.А. Удинцева, Л. Отфейля, И.Е. Андреевского, Ф.Ф. Веселого, А.В. Висковатова, Г. Гильде-

бранда, А.Ф. Гильфердинга, П.В. Голубовского, М.А. Дьяконова, Н.Л. Дювернуа, Н.П. Загоскина, Н.М. Карамзина, А.А. Котляревского и др., а также советского и современного периода: Ю.В. Бондаренко, С.Н. Валка, Н. Грацианского, А.А. Гиппиус, Г. Жордания, А.А. Зимина, Б.В. Змерзлого, Н.А. Казаковой, В.Е. Калныня, В.М. Клеандрова, Г.А. Кутьиной, Т.Е. Новицкой, С.Л. Ноятова, В.И. Меркулова, Е.В. Сафроновой, В.А. Томсинова и др.

Отметим, что спецификой дореволюционной литературы по вопросам морской перевозки грузов было увлечение изложением норм торгового устава без какого-либо детального рассмотрения данной проблемы. Особая заслуга в разработке института морской перевозки грузов принадлежит лишь немногим отечественным исследователям в области международного права В.Э. Грабарю, П.Е. Казанскому, Ф.Ф. Мартенсу, Д.И. Каченовскому, А.Н. Стоянову, двое последних сделали небольшие исторические обзоры о морских торговых обычаях.

Отдельные аспекты морской перевозки груза были раскрыты в работах З.И. Авьерино, Д.И. Азаревича, Е.В. Васьковского, К. Гарейса, В. Голевинского, А.А. Добровольского, А.И. Доливо-Добровольского, А.И. Каминки, Д.К. Лаврентьева, К.И. Малышева, Д.И. Мейера, О.Н. Нерсесова, Е.А. Нефедьева, А.Э. Нольде, С.В. Пахмана, О.Я. Пергамента, А.А. Пиленко, В. Розенберга, И.Л. Танненбаума, А.Ф. Федорова, П.С. Цыпкина, П.П. Цитовича, П.И. Числова, Г.Ф. Шершеневича и др.

В советской правовой доктрине институту морской перевозки груза было уделено больше внимания по сравнению с предыдущим периодом. Вместе с тем морская перевозка груза активно исследовалась лишь в рамках торгового и хозяйственного права М.В. Гордоном, Е.Н. Даниловой, Г.К. Матвеевым, Я.Ф. Миколенко, Н.И. Овчинниковым, а также более подробно рассматривалась специалистами морского и транспортного права: Ю.А. Авсовым, В.К. Андреевым, Е.П. Андреевым, М.К. Александровым-Дольником, Ф.С. Бойцовым, А.А. Волковым, С.А. Гуреевым, А.Г. Гусаковым, С.П. Гераковым, Ю.Х. Джавада, В.В. Егорьевым, А.К. Жудро, Ф. Зайцевым, Г.Г. Ивановым, А.Д. Кейлиным, М.И. Лазаревым, А.Л. Маковским, В.Ф. Мешера, В.И. Межлауком, А.Н. Романович, В.И. Рудковским, И.В. Рыбальским-Бутевичем, В.Н. Рыкачевым, П.Д. Самойловичем, М.А. Тарасовым, М.Я. Шептовицким, Г.Л. Шмигельским, М.И. Шнейдманом, К.К. Яичковым и др.

Весомая заслуга в разработке проблем института морской перевозки груза в постсоветский период принадлежит: С.В. Асееву, В.Г. Баукину, В.Н. Гречуха, В.А. Егиазарову, В.Г. Ермолаеву, В.Н. Жукову, А.Е. Землянскому, А.В. Зуеву, В.Н. Изволенскому, А.Г. Калпину, А.С. Касаткиной, Л.Н. Клепцовой, А.А. Клепцову, А.С. Кокину, Н.М. Конину, Э.Л. Лимонову, В.Е. Маряшину, В.В. Михайлову, А.А. Поваляеву, А.И. Скворцову, Р.С. Стояновой, И.А. Стрельниковой, Ю.Б. Маковскому, О.В. Сивакову и др.

К числу кандидатских диссертаций по проблематике правового регулирования морских перевозок грузов, защищенных в последнее время, можно отнести работы А.В. Семенова (Волгоград, 2002), Д.В. Ушакова (М., 2004), В.А. Косовской (СПб., 2006), А.А. Поваляева (Владивосток, 2009) и др. Однако, ни в одной из них не было проведено комплексного историко-правового исследования отечественного института морской перевозки груза. Настоящая работа направлена на восполнение данного пробела.

**Хронологические и территориальные рамки исследования.** Настоящее диссертационное исследование охватывает временной промежуток становления и развития российской государственности от X в. до конца XX вв., что позволило выстроить целостную картину эволюции института морской перевозки груза в российском законодательстве различных исторических эпох, позволив, тем самым, установить не только так называемый «правовой корень» института морской перевозки груза, но и раскрыть его с позиции правового феномена.

**Объектом диссертационного исследования** выступили общественные отношения, возникающие в сфере морской перевозки груза в России X-конца XX вв.

**Предметом диссертационного исследования** стала система обычных и правовых норм, регулировавших отношения по морской перевозке груза в России с момента зарождения российской государственности до конца XX века, а также концепции и учения в области морского торгового права, посвященные рассмотрению юридической конструкции и природы института морской перевозки груза в трудах отечественных правоведов середины XIX-конца XX вв.

**Цель диссертационного исследования** состояла в комплексном анализе основных закономерностей становления и развития института морской перевозки груза в России X-конца XX вв..

Достижению заявленной цели послужило решение следующих **задач**:

- исследование исторических источников, позволивших установить момент зарождения института морской перевозки и формирования его в статусе протоинститута в составе обычного права славянских народов;
- анализ актов древнерусского законодательства, легализующих закрепление элементов института морской перевозки груза;
- установление роли и значения ганзейского права в формировании института морской перевозки груза в древнерусском законодательстве;
- выявление норм, составляющие институт морской перевозки груза в законодательных актах Московского государства;
- рассмотрение эволюции института морской перевозки в отечественном законодательстве конца XVII-конца XVIII вв.;
- выявление характерных черт морской перевозки груза как института торгового права в отечественном законодательстве XIX – начала XX вв.;
- раскрытие особенностей института морской перевозки груза в отечественном законодательстве в период существования СССР;
- анализ основных направлений отечественной правовой мысли середины XIX-конца XX вв. о правовой природе института морской перевозки груза в отраслевых исследованиях.

**Методология диссертации** представлена традиционными **методами** научного познания в юриспруденции такими, как: анализ, синтез, индукция, дедукция, аналогия, принципы объективности, метод альтернатив, описания, систематизации выявленных научных подходов и др. Отдельную группу методов составили частнонаучные методы познания – общеисторические, историко- и теоретико-правовые. Достаточно эффективным оказалось применение сочетания методов историко-правового анализа с методом критики исторических источников, а также для более глубокого раскрытия темы были использованы методы летописного анализа. Из нетрадиционных для историко-правового исследования методов был применен когнитивно-информационный для истолкования источников личного происхождения. Широко использовались методы специально-юридического характера. В частности, сравнительно-правовой метод позволил определить степень влияния иностранных обычаев и законодательства на отечественные законы в области торгового мореплавания в X-XX вв. Представленные методы научного познания применялись с учётом принципов историзма, системности и всесторонности

исследования, что позволило охарактеризовать институт морской перевозки груза как институт *sui generis*.

**Теоретическую основу диссертационного исследования** составили работы отечественных ученых в области теории государства и права и истории государства и права – С.С. Алексеева, П.В. Алексеева, Н.Г. Александрова, Ю.С. Анохиной, А.С. Безрукова, Г.А. Борисова, В.Г. Графского, М.Л. Давыдовой, О.Е. Землянова, И.А. Исаева, В.Б. Исакова, Ш.В. Калабекова, Ф.И. Калинычева, Д.С. Карева, Д.А. Керимова, Е.А. Киримовой, Е.Г. Комиссаровой, Н.М. Коркунова, А.Д. Корецкого, С.А. Котляревского, Н.А. Крашенинниковой, В.В. Лазарева, Е.О. Мадаева, А.В. Малько, Л.А. Морозовой, М.Н. Марченко, Н.И. Матузова, Г.В. Михайловского, В.С. Нерсисянца, А.А. Новицкой, В.А. Ойгензихта, А.С. Пиголкина, С.В. Полениной, А.В. Панина, Д.Ю. Полдникова, Т.К. Примак, В.М. Сырых, Е.Н. Салыгина, И.С. Самощенко, Ю.А. Тихомирова, А.Ф. Черданцева, В.Н. Хропанюка, В.В. Чевычелова, В.И. Червонюка, В.Р. Шарифуллина, А.Ф. Шебанова, а также были изучены труды ученых представителей отраслевых направлений: М.М. Агаркова, Л.П. Ануфриевой, В.С. Белых, М.М. Богуславского, М.И. Брагинского, С.Н. Братуся, Д.А. Братуся, А.Г. Быкова, В.В. Витрянского, И.В. Гетьман-Павловой, В.Н. Гречуха, Г.К. Дмитриевой, Н.Г. Дорониной, О.С. Иоффе, Б.И. Кольцова, О.А. Красавчикова, С.Б. Крылова, С.Н. Лебедева, Л.А. Лунца, И.В. Матвеева, И.С. Перетерского, С.И. Раевича, О.Н. Садикова, М.К. Сулейменова, З.И. Шкундина и др.

**Источниковая база диссертационного исследования** представлена как опубликованными, так и неопубликованными документами. Среди первых – памятники права Древней Руси, Московского государства, Российской империи и СССР, среди которых особое место занимают: Русская Правда, Шестикнижие Арменопула (Прохирон), Новгородская Судная грамота, Псковская Судная грамота, Двинская и Белозерская уставные грамоты, Смоленская грамота 1229 г., Полное собрание русских летописей, Судебник 1497 г., Судебник 1550 г., Соборное уложение 1649 г., Новоторговый Устав 1667 г., Полное собрание законов Российской империи, Собрание Императорского Русского Исторического Общества (сост. В.В. Майков, Н.Д. Чечулин), Устав об эверсах 1720 г., Морской Торговый Регламент и Устав 1724 г., Устав о купеческом водоходстве по морям, рекам и озерам 1781 г., Россия и Испания. Документы и материалы. В 2 т. Т. I. 1667-1799 гг., Собрание важнейших трактатов и конвенций заключенных Россией с иностранными дер-



жавами (1774-1906) (сост. В.Н. Александренко), Собрание трактатов и конвенций, заключенных Россией с иностранными державами Т. XI. Трактаты с Англией. 1801-1831. (сост. Ф.Ф. Мартенс); Свод законов Российской империи. Т. XI. Ч. II. Уставы кредитный, торговый, о промышленности фабричной и заводской 1857 г. и в следующих редакциях, Разъяснения Правительствующего Сената 1881-1902 гг., Материалы для истории русского флота. 1865-1902 гг., Сборник норвежских узаконений, касающихся торговли и промыслов русских подданных в Северной Норвегии (сост. О. Визель), Проект Уложения о торговом мореплавании 1912 г., Собрание узаконений за 1917-1918 гг. и последующие годы, Собрание законов и распоряжений правительства Рабоче-Крестьянского Правительства СССР за 1929 г. и последующие годы, Сборник законов и распоряжений по торговому мореплаванию и портам 1931 г., Свод законов СССР. Т. 8., Свод законов СССР. Т. 5., Сводобычаев морских торговых портов, изданные с 1968 по 1969 гг. и другие акты.

Определенное количество источников, исследованных автором, составили архивные материалы опубликованные (Письма императора Павла I к адмиралу Макарову. 1797-1800. // Русский архив. 1875. Кн. 1. С. 6-11.; РГАДА. Ф. 276. Оп. 1. Д. 1663. // Демкин, А.В. Русско-британские торговые отношения в XVIII в. М., 1994. С. 15-16. и др.) и неопубликованные, которые впервые вводятся в научный оборот (РГИА Ф. 95., РГИА Ф. 1287.; РГИА Ф. 100.; РГИА Ф. 111. и др.).

**Нормативную базу диссертационного исследования** составили нормы международного законодательства, в частности, Международная Конвенция об унификации некоторых правил о коносаменте (Гаагские правила) (Брюссель, 25 августа 1924 г.) и ряд других, нормы российского гражданского законодательства, Кодекс торгового мореплавания РФ 1999 г. и иные законодательные акты, а также весь массив подзаконных нормативных правовых актов, в том числе, Указы Президента РФ, Постановления Правительства РФ, приказы Министерства транспорта России, приказ Федеральной службы морского флота России, приказы Росморфлота РФ, действующие приказы и инструктивные письма Министерства морского флота СССР.

**Научная новизна диссертационного исследования** заключается в том, что на основании выполненных диссертантом исследований:

– рассмотрен институт морской перевозки в системе отечественного права X-XX вв. в контексте закономерностей его конкретно-исторической трансформации;

– предложена авторская трактовка причин законодательного закрепления морских обычаев на международном и национальных уровнях в XVII-XVIII вв.;

– доказана специфичность правового регулирования морских перевозок грузов в российском государстве на различных исторических этапах; взаимосвязь исторического опыта регламентации института морской перевозки груза с актуальными вопросами теории и практики морской перевозки грузов;

– введены в научный оборот авторская трактовка института морской перевозки груза, а также ранее не опубликованные архивные материалы.

**На защиту выносятся следующие положения,** обладающие элементами научной новизны:

1. Зарождение института морской перевозки груза как протоинститута происходит в обычном праве славянских племен в VI-IX вв., уже в первых писанных договорах с Византией упоминается о наличии русского морского торгового права, на основании которого вели торг русские купцы в Леванте, а также на Балтике в славянских городах Юлине (Волине), Гидании (Данциге) и др. Отмечается широкое применение славянами в морской коммерческой практике морских торговых обычаев других народов, в частности, финикийских и греческих.

2. Авторская этапизация развития института морской перевозки груза на территории Российского государства: I. Становление и развитие протоинститута морской перевозки (VI-IX вв.); II. Международное договорное регулирование морской перевозки (IX - н. XII вв.); III. Эволюция института морской перевозки в законодательствах русских княжеств и городов-республик (н. XII-XV вв.); IV. Дуализм источников правового регулирования морской перевозки грузов (к. XV-XVII вв.); V. Переход к нормативному регулированию в области морских перевозок грузов (к. XVII г.-1781 г.); VI. Первые попытки кодификации морского законодательства (1781-1857 гг.); VII. Развитие института морской перевозки груза в рамках торгового законодательства (1857-1917 гг.); VIII. Развитие института морской перевозки груза на основе административно-планового подхода и в рамках обособленного комплексного законодательства (1917-1990 гг.).

3. Исследование показало, что законодательное закрепление морских торговых обычаев было осуществлено уже в древнерусском законодательстве под существенным влиянием права Ганзейского союза. На первоначальной стадии формирования института морской перевозки груза законодательному закреплению подлежали в основной своей массе публично-правовые нормы фискального характера, в то время как непосредственное регулирование морской перевозки груза осуществлялось обычными нормами, на которые ссылались все нормативно-правовые акты периода Киевской Руси и раннего Московского государства. Между тем, отдельные элементы института морской перевозки груза, в частности, вопросы погрузки и разгрузки, документального сопровождения груза, оплата перевозки, получили свое отражение в нормах древнерусского законодательства.

4. Доказано, что единой чертой с европейскими народами была отстраненность законодателя от регулирования морской перевозки груза на ранних этапах развития государства. При этом, в России нормы о морской перевозке грузов были кодифицированы ранее, чем во многих ведущих европейских державах. В России морская перевозка груза наравне с сухопутной и речной была урегулирована в Новоторговом уставе 1667 г. Характерным для российской действительности стало преобладание административно-правового и международно-правового регулирования морских торговых отношений.

5. Установлено, что до конца XVII в. морская перевозка груза не имела своего правового основания, что подтверждается многочисленными морскими войнами и развитием пиратства. Лишь признание таких принципов международного публичного права как свобода моря и свобода торговли способствовали становлению правового режима морской перевозки груза.

6. Пробраз современного института морской перевозки груза, включая договора тайм-чартер и бербоут-чартер, был закреплён в законодательстве Петра I, данные нормы были сосредоточены в двух законодательных актах: Уставе об Эверсах 1720 г. и Морском Торговом Регламенте и Уставе 1724 г., оба из которых имели комплексный характер сочетая частноправовое и публично-правовое регулирование. Уставом об Эверсах 1720 г., фактически, было введено линейное судоходство в России. В Морском регламенте и уставе 1724 г. получили легальное закрепление такие категории как: «цертепартия», «фактура» и «фрахт-бриф» (коносамент, морская накладная). В начале XVIII в. в России

существовала особая комплексная область права, регулирующая морскую перевозку грузов на общеевропейском уровне.

7. Выявлено, что по сравнению с законодательством Петра I, Устав о купеческом водоходстве по морям, рекам и озерам 1781 г., принятый Екатериной II, значительно уступал первому по содержанию. На основании архивных сведений установлено, что усиление национального регулирования в области морской перевозки груза в конце XVIII в. было сопряжено не с приоритетом территориального принципа в регулировании отношений трансграничного характера, а в связи с утратой силы морских обычаев. Решением проблемы в данный период стало развитие системы международных двусторонних соглашений о торговле и мореплавании, содержащих регламентацию морской перевозки грузов.

8. Характерной чертой российских научных исследований в области правовой доктрины о морской перевозке груза конца XIX в. явилось преобладание экономических вопросов над правовыми. При этом в отечественных исследованиях данного периода практически полностью отсутствовала история развития института морской перевозки груза и его закрепления в российском законодательстве, – как правило, труды содержали лишь краткое изложение статей Устава торгового. Институт морской перевозки груза раскрылся исключительно в рамках узкоотраслевых исследований, что и привело к пониманию морской перевозки груза как фрахтового договора отличного от цертепартии, повлекшего отождествление, смешение и подмену понятий.

9. В советский период произошло строгое разделение на международную и национальную морскую перевозку грузов. На национальном уровне морская перевозка груза подлежала жесткому нормированию и имела административно-правовую природу. Институт морской перевозки груза был расширен за счет введения договора организации морской перевозки грузов и окончательного закрепления коносамента. Международная морская перевозка грузов данного периода также имела свою особенность, поскольку морские суда имели свой особый статус государственного имущества, а капитан торгового судна действовал в статусе представителя государства.

10. Универсальное определение института морской перевозки груза как института *sui generis*, характеризующее его на всех этапах исторического развития. В соответствии с ним институт морской перевозки груза – совокупность правил, имеющих легальное закрепление и возможность для при-

менения при наличии свободы судоходства с целью возмездного перемещения материальных ценностей морским путем с помощью морского транспортного судна, обладающего специальными характеристиками и возглавляемого особым должностным лицом с уникальным по содержанию статусом – капитаном судна.

**Теоретическая значимость** диссертационного исследования обусловлена тем, что:

– доказаны положения, вносящие вклад в расширение представлений о становлении и развитии института морской перевозки груза в России, способствующие развитию науки истории государства и права;

– изложены фактические условия генезиса и эволюции института морской перевозки груза в России, вносящие определенный вклад в понимание процесса формирования отдельных видов договора морской перевозки груза в российском законодательстве различных исторических периодов;

– изучены нормативные и нарративные источники, опубликованные и не публиковавшиеся ранее архивные материалы, юридическая литература дореволюционного и советского периодов, позволяющие в существенной степени восполнить пробел в отечественной юриспруденции в вопросах определения правовой природы договора морской перевозки груза;

– проведена модернизация подходов к определению понятий «институт морской перевозки груза» и «морское торговое право».

**Практическая значимость диссертационного исследования** состоит в том, что результаты исследования существенно обогащают источниковую базу для последующих историко-правовых и теоретических исследований в области морского торгового права, могут быть также использованы в учебном процессе при подготовке лекционных курсов, проведении семинарских и практических занятий по истории морского права, истории отечественного государства и права и других предметов, в новых научных разработках, при написании монографий и диссертационных исследований. Научное осмысление правовой природы института морской перевозки груза имеет особую значимость и для совершенствования действующего законодательства.

**Степень достоверности результатов диссертационного исследования** определяется совокупным использованием имеющейся исторической и юридической литературы, подтверждается глубокой проработкой источников по теме диссертации, обеспечивается анализом нормативных и законода-

тельных актов Древней Руси, Московского государства, Российской империи, СССР, Российской Федерации, архивных источников РГИА, а также апробацией результатов исследования в научно-практических конференциях.

**Апробация результатов исследования.** Результаты диссертационного исследования докладывались на научно-практических конференциях различного уровня, обсуждены и одобрены на заседании кафедры мировой экономики и права ФГАОУ ВО «Санкт-Петербургский национальный исследовательский университет информационных технологий, механики и оптики».

Диссертация является результатом работы ее автора, основные положения которой изложены в десяти публикациях общим объемом более 5 печатных листов.

**Структура диссертационного исследования.** Диссертация состоит из введения, трех глав, включающих 8 параграфов, заключения и списка использованных источников и литературы.

## II. ОСНОВНОЕ СОДЕРЖАНИЕ РАБОТЫ

**Во введении** обоснована актуальность выбранной темы исследования; определена степень ее разработанности; установлены объект и предмет диссертационного исследования; определены цель и задачи исследования; определена новизна и сформулированы положения, выносимые на защиту; дана характеристика теоретической и практической значимости работы; приведены данные о результатах ее апробации; указана структура исследования.

В первой главе – **«Генезис правового регулирования морской перевозки груза (X-XVII вв.)»** – рассмотрено зарождение института морской перевозки груза в обычном праве древних славянских народов (§ 1); проанализировано формирование законодательства о морской перевозке груза в России X-XV вв. (§ 2); исследованы нормы о морских перевозках груза в нормативных актах Московского государства (§ 3).

Диссертантом указано, что в современной юридической литературе не представлена позиция о существовании норм о морской перевозке груза на уровне обычного права у славянских народов на ранней стадии становления российской государственности. На основании анализа исторических источников, диссертант приходит к выводу, что первые нормы о морской перевозке груза у славянских народов сложились под воздействием влияния морских обычаев финикийского и греческого народов, а также римского права. Осо-

бое внимание стоит уделить тому, что на Балтике VI-VIII вв. сложилась особая морская торговая практика, основанная на свободе судоходства, мультинациональности морской торговли, свободного применения чужих норм и обычаев. Отмечено, что морской торговле славян были известны все способы морской перевозки грузов, что отражено в городских уставах древних балтийских славянских городов. Определено, что южная морская торговля всегда была сопряжена с военными конфликтами, что привело к существованию военно-торгового флота, в то время как военные морские конфликты на Балтике практически свернули активную морскую торговлю славян. К IX в. активная морская торговля сменилась пассивной формой, которая станет преимущественной вплоть до XX в.

Диссертантом отмечено, что особенностью российского морского права является отсутствие письменного закрепления обычных норм, при этом о существовании русского обычного торгового права, в том числе и морского, явно говорят отсылки к правилам «старины» как в первых письменных договорах IX в. с Византией, так и другие источники, в том числе Русская Правда, Судные грамоты Новгорода и Пскова, уставные грамоты других городов, несмотря на то, что сами являлись сводами обычного права. Между тем, выявлено, что зачатки института морской перевозки груза содержались в международных соглашениях XII-XIV вв. между Новгородом, Смоленском, Псковом и городами Ганзы, а также между Смоленском и Ригой. Установлена тесная связь Новгорода с Ганзейским союзом. Новгород входил в четвертый круг городов ганзейского союза, его представители участвовали в составлении рецессов – «Кодекса Ганзы», с 1293 г. суд Любека являлся апелляционной инстанцией для Новгородского суда, представители Новгорода постоянно находились в г. Висби, что позволяет сделать вывод об отсутствии необходимости дополнительной регламентации договора морской перевозке груза на местном уровне. При этом, отмечается особое влияние права Ганзейского союза и Устава немецких купцов в Новгороде – Скры, подробно регламентирующей морскую перевозку грузов и найм кораблей, на древнерусское торговое законодательство. Значительное влияние на формирование норм о морской перевозке грузов оказали основные шведские судебники XIII в. (Упланда, Эстерйётланда и др.), и позже Земские уложения – Ландслагги. Положения статутов шведских городов-портов нашли свое отражение в договорах XIII в. между Смоленском и Ригой. Выявлены нормы о морской перевоз-

ке грузов в Русской правде, где обстоятельством, смягчающим ответственность при возникновении долга купца, являлось кораблекрушение, при этом устанавливалась повышенная ответственность при растрате вверенного для перевозки груза. В Смоленской торговой правде содержалось значительное число норм о морских перевозках на Балтике: «и всем тем, кто то на Оустоко моря ходить», кроме того, купцы немецкие и смоленские уравнивались в правах, была закреплена свобода выхода в Балтийское море до Готланда и Германии, отменялось береговое право, действовало правило неприкосновенности груза, определялись правила выгрузки груза с корабля: «производить найм рабочих при свидетелях и по окончании работы платить только договоренную плату», устанавливался порядок перегрузки товара княжеским тиуном, очередность перевозки груза решал жребий. В договорах между Смоленском и Ригой в 1284 г. и 1330 г., а также между Полоцком и Ригой 1400 г. и 1414 г., где были закреплены свободное плавание и торговля. Содержались положения о перевозке, как правило, фиксировался размер фрахта.

Автором отмечено, что в актах Московского государства морская перевозка груза имела лишь фрагментарное закрепление. Ст. 55 Судебника 1497 г. сохраняла положение Русской Правды о растрате вверенного купцу имущества, как и ст. 90 Судебника 1550 г. Выявлено, что Новоторговый устав 1667 г. регулировал отношения по перевозке грузов по всем водным путям, при этом традиционно содержал отсылки к морским торговым обычаям, между тем устанавливал порядок привоза груза, сроки навигации, правила выгрузки или перегрузки товара и другие моменты. Определено, что по результатам Тязвинского мира 1595 г. русские купцы были лишены права самостоятельно вывозить русские товары Балтийским морем, для перевозки использовался исключительно иностранный фрахт, монополию на который держала Швеция.

Во второй главе – **«Эволюция института морской перевозки груза в российском законодательстве конца XVII-конца XX вв.»** – исследовано становление и развитие отечественного законодательства о морской перевозке грузов в период конца XVII-XVIII вв. (§ 1); рассмотрен институт морской перевозки груза в период становления системы законодательства Российской империи в XIX-начале XX вв. (§ 2); проанализировано законодательство о морской перевозке груза в советский период (§ 3).



Диссертантом выявлено, что к концу XVII в. в области морских перевозок грузов в России стало преобладать административное регулирование. В конце XVII в. лоцманское дело из частного трансформировалось в государственную службу. В начале XVIII в. происходит слияние военного и торгового флотов, что наиболее ярко проявилось на Каспии, где перевозка грузов осуществлялась лишь казенными судами и находилась в ведении астраханской таможни, в 1707 г. управление торговыми перевозками были переданы в ведение морского офицера. Анализ норм Устава об Эверсах 1720 г., содержащего основные правила перевозки грузов и закрепляющего, по сути, линейное судоходство, показал, что данный документ также имел комплексный характер, императивно регламентируя значительную часть отношений в области морской перевозки грузов. В Регламенте шкиперам и прочим, приходящим на торговых кораблях в порты Российского государства 1723 г. содержались правила о морской перевозке опасных грузов. Морской торговый регламент и устав 1724 г., закреплял основные элементы института морской перевозки груза, фиксировал понятия «цртепартия», «фрахт-бриф» (коносамент, морская накладная), «фактура», «грузовая роспись» и др., закладывал основы договора тайм-чартера. Отдельными особенностями обладала морская перевозка грузов на Каспии, где периодически все частные суда изымались в государственную собственность. Особую роль играл Устав о купеческом водоходстве по морям, рекам и озерам 1781 г., принятый Екатериной II по образцу французского ордонанса 1681 г., значительно уступавший в новизне уставу и регламенту Петра I. Устав 1781 г. распространял свое действие на все водные перевозки, образуя единое национальное водное право. На основании архивных материалов установлено, что к XVIII в. морские обычаи утратили свою силу, в связи с чем двусторонние международные соглашения о торговле и мореплавании стали содержать и подробные правила о морских перевозках грузов.

Автором исследован значительный массив актов, затрагивающих вопросы морской перевозки грузов, начиная с правления Павла I. Отмечено усиление государственного вмешательства в отношения по морской перевозке грузов, четкая регламентация порядка исполнения договора морской перевозки груза, фиксирование стоимости перевозки. На фоне создания различных предприятий по расширению морской торговли систематически вводились запреты к ввозу и вывозу товаров, ограничивался как выход торговых судов из морских российских торговых портов, так и их вход. Отмечается

значительное влияние международных отношений на развитие законодательства в области морской перевозки грузов. В частности, переход на «континентальную систему» в нач. XIX в. привел к тому, что в проекте торгового уложения 1810 г. положения о морской торговле отсутствовали. До введения в силу Устава торгового в ред. Свода законов Российской империи 1857 г. действовал Устав о водоходстве 1781 г. Установлено, что перевозка морем регламентировалась с середины XIX в. исключительно в рамках торгового законодательства, где содержались нормы Устава о водоходстве 1781 г., Морского Торгового регламента и Устава 1724 г., которые практически в неизменном виде просуществовали до 1917 г., обозначая все договора морской перевозки грузов как чертепартия – найм судна. Выделяются виды плавания, дается определение большому и малому каботажам. Проект Уложения о торговом мореплавании 1912 г., составленный по образцу европейских законодательств, не был одобрен. Установлено, что на Балтике и Черном море действовали особые морские обычаи, выработанные практикой портов Риги, Санкт-Петербурга, Одессы и др. Рижские обычаи были опубликованы в 1861 г. местной биржей и содержали подробную регламентацию осуществления морских перевозок грузов как по чертепартии, так и по коносаменту.

Автором выявлено своеобразие правового регулирования морских перевозок грузов. Основными правовыми актами раннего периода являлись Декреты СНК РСФСР, в частности, от 19 декабря 1917 г. «Об учреждении морских контор», от 26 января 1918 г. «О национализации торгового флота», от 30 мая 1921 г. «О морском транспорте», от 27 сентября 1922 г. «О порядке перевозки иностранными судами пассажиров и грузов в морских сообщениях РСФСР», который закреплял начала взаимности для иностранных судов, тех государств с которыми были заключены торговые соглашения. Специфика морских перевозок требовала более детальной регламентации, в связи с чем были приняты Постановление СНК СССР 8 июля 1924 г. «О морской перевозке в заграничных сообщениях и о большом и малом каботаже», особенности международной морской перевозки грузов частично регламентировались Консульским Уставом СССР от 8 января 1926 г. Общим актом о морской перевозке грузов стало Постановление ЦИК и СНК СССР от 28 мая 1926 г., утверждавшее «Положение о морской перевозке», которое распространялось на морские перевозки грузов между портами СССР, из портов СССР за границу и в порты СССР из-за границы, а также между иностранными портами, если обе стороны договора перевоз-

ки являлись гражданами и/или юридическими лицами СССР. Новеллой Положения по отношению к дореволюционному законодательству можно считать включение норм, закрепляющих сроки исковой давности. 14 июня 1929 г. Постановлением ЦИК и СНК СССР был введен в действие Кодекс торгового мореплавания СССР, в результате чего все предыдущие акты утратили свою силу. С данного момента морская перевозка груза стала регламентироваться исключительно в рамках специального акта, лишь в 1964 г. в ГК СССР были включены положения о перевозке, которые в отношении морской перевозки грузов отсылали к КТМ 1929 г., а затем к КТМ 1968 г. Выявлено, что главной спецификой в регулировании отношений в сфере морской перевозки груза стало разделение положений кодекса: правила о договорах об организации перевозки грузов регламентировали внутренние перевозки, положения о договоре морской перевозки грузов распространяли свое действие в основном на международные морские перевозки, в связи с чем в доктрине это вылилось в закреплении всего института морской перевозки груза в системе международного частного права. Перевозка грузов дополнительно регулировалась Приказом Минморфлота СССР от 26 июня 1972 г. № 107 «Общие правила морской перевозки грузов, пассажиров и багажа», который был заменен действующим и сейчас Приказом Минморфлота СССР от 2 января 1990 г. «Общие правила перевозки грузов морем. РД 31.10.10-89», где осуществляется подробная регламентация порядка перевозки грузов морем. Диссертантом выявлено относительное историческое постоянство института морской перевозки груза в отношении основной структуры договора морской перевозки груза и закрепления ее способов.

В третьей главе – **«Отечественная правовая доктрина о морской перевозке груза второй половины XIX-конца XX вв.»** – исследована отечественная правовая доктрина о юридической конструкции института морской перевозки груза конца XIX-конца XX вв. (§ 1); раскрыта правовая природа института морской перевозки груза в исследованиях конца XIX-конца XX вв. (§ 2).

Диссертантом отмечено отсутствие в юридической науке единого мнения в отношении таких категорий как «правовой институт», «комплексный правовой институт», «юридическая конструкция», «законодательная конструкция», «правовая модель». Исходя из мнения О.С. Иоффе и С.С. Алексеева о гибкости института права, диссертант приходит к выводу, что правовой институт морской перевозки грузов может раскрываться как с позиции норм о договоре, так и с позиции комплексной отрасли права, что, в частности, влияет на определе-

ние правовой природы данного института. При рассмотрении института морской перевозки груза в узком смысле его понимание исходит из ставшей традиционной позиции частноправового института, однако, если подойти к раскрытию института в широком смысле, то в данном случае вскрывается целый спектр проблем, не позволяющий дать однозначный ответ. Проводится разделение юридической и законодательной конструкции, которые имеют существенное отличие. На основании анализа исследований ученых различных исторических эпох, в частности, Г.Ф. Шершеневича, П.П. Цитовича, А.Ф. Федорова, К.И. Малышева, П.И. Числова, О.Н. Нерсесова, Е.Н. Даниловой, М.В. Гордона, В.Н. Рыкачева, А.Д. Кейлина, П.Д. Самойловича, А.Л. Маковского, М.Я. Шептовицкого, А.Г. Калпина и др. автор пришел к выводу, что существенными признаками института морской перевозки груза как договора с позиции рассмотрения последнего как общеправовой категории являются основание, цель, средства осуществления и способ исполнения. В ходе исследования были вскрыты различные подходы по определению типа договора перевозки, в связи с чем автор, предложил наиболее общую классификацию основных направлений в данной области. Диссертант установил, что несмотря на законодательное закрепление перевозки груза морем как договора подряда большинство ученых при характеристике договора исходили из модели договора оказания услуг. Автор не является сторонником данного подхода, поскольку сама категория «услуга» также является дискуссионной.

Анализируя общетеоретическую проблему категории «правовая природа», диссертант пришел к выводу, что большинство исследователей вопросов морской перевозки грузов на различных исторических этапах определяли правовую природу института морской перевозки груза, подгоняя ее под определенные установленные рамки. Как справедливо отметил О.С. Иоффе, феномен перевозки определен тем, что она никогда не рассматривалась в рамках гражданского права: в XIX в. это были исследования в области торгового права, обладающего определенным комплексным характером, в советское время морская перевозка была предметом исследований специалистов в области морского права. Кроме того, как показывает история становления и развития института морской перевозки груза со времен римского права этот договор относился к категории атипичных договоров. Несмотря на закрепление данного типа договора в ГК СССР (наличие его в ГК РФ), диссертант пришел к выводу, что морская перевозка является договором *sui generis*, по-

сколькx он не обладает, и никогда не обладал исключительно частноправовой природой, даже на стадии своего зарождения, он как ни какой другой договор, был зависим от властного веления. Рассматривая в контексте данного параграфа институт морской перевозки груза в широком смысле, были исследованы различные подходы в определении правовой природы морского торгового права как самостоятельного правового образования. Исследование позиций специалистов в области морского права, хозяйственного права, гражданского права, международного частного права, международного права, транспортного права, позволило автору сформировать целостный взгляд на проблему установления места в системе права института морской перевозки груза. Диссертант, исходя из исторической специфики института морской перевозки груза, определил его как комплексный межотраслевой институт, имеющий закрепление в двух смежных отраслях права, где одна из них является основной отраслью – гражданское право, отвечающей за форму, условия действительности и т.д., а вторая представляет собой комплексную отрасль права вторичного порядка – морское торговое право, наполняющую содержанием с учетом всей специфики осуществляемой деятельности.

В **заключении** подведены итоги работы, сделано обобщение проведенного исследования, сформулированы выводы, определены основные направления дальнейших научных разработок проблем института морской перевозки.

**Основные положения диссертации  
изложены в следующих публикациях автора  
общим объемом более 5 п.л.:**

*Статьи, опубликованные в научных журналах и изданиях,  
включенных в перечень российских рецензируемых научных журналов  
и изданий для опубликования основных научных результатов диссертаций:*

1. *Хабибулаев, А. Х.* Генезис института морской перевозки груза [Текст] / А.Х. Хабибулаев // История государства и права. – 2007. – № 13. – С. 13-14. – 0,4 п.л.
2. *Хабибулаев, А. Х.* Зарождение нормативных основ о морской перевозке грузов в России [Текст] / А.Х. Хабибулаев // История государства и права. – 2007. – № 15. – С. 21-22. – 0,4 п.л.

3. *Хабибулаев, А. Х.* Зарождение института морской перевозки груза в обычном праве славянских народов [Текст] / А.Х. Хабибулаев // Мир юридической науки. – 2016. – № 12. – С. 11-14. – 0,5 п.л.

4. *Хабибулаев, А. Х.* Формирование законодательства о морской перевозке груза в России 9-15 веках [Текст] / А.Х. Хабибулаев, в соавт. // Мир юридической науки. – 2017. – №1-2. – С. 5-15. – 0,6 п.л.

*Статьи, опубликованные в других научных изданиях:*

5. *Хабибулаев, А. Х.* Правовая природа и сущность договора морской перевозки груза в современной России [Текст] / А.Х. Хабибулаев // Безопасность человека, общества и государства : сборник научных трудов / Редкол.: проф. В.М. Чибинев (отв. ред.) и др. – М.: Издательская группа «Юрист». – 2007. – С.113-117. – 0,4 п.л.

6. *Хабибулаев, А. Х.* Функциональные особенности договора морской перевозки груза в условиях современного российского правового поля [Текст] / А.Х. Хабибулаев // Государство и право в условиях глобализации : сборник научных трудов. – М.: Издательская группа «Юрист». – 2007. – С. 80-83. – 0,6 п.л.

7. *Хабибулаев, А. Х.* Развитие института морской перевозки грузов в законодательстве Московского государства [Текст] / А.Х. Хабибулаев в соавт. // Экономика. Бизнес. Право. – 2016. – № 9-10. – С.30-40. – 0,9 п.л.

8. *Хабибулаев, А. Х.* Зарождение института морской перевозки груза в обычном праве славянских народов [Текст] / А.Х. Хабибулаев // Конституционализация России : проблемы теории и современной практики : сборник научных статей, посвященных памяти проф. Н.В. Витрука. – Белгород, 2016. – С. 200-204. – 0,4 п.л.

9. *Хабибулаев, А. Х.* Становление морского торгового дела в России: историко-правовой анализ [Текст] / А.Х. Хабибулаев в соавт. //Актуальные вопросы экономики, права, психологии и образования : сборник научных статей все-российской научно-практической конференции. – СПб.: Изд-во «НИЦ АРТ». – 2018. – С. 178-181. –0,4 п.л.

10. *Хабибулаев, А. Х.* Историко-правовой анализ становления и развития российского морского дела [Текст] / А.Х. Хабибулаев, в соавт. // Экономика. Бизнес. Право. – 2018. – № 7-9 (27). – С.36-43. – 0,5 п.л.

Подписано в печать 15.11.2018. Гарнитура TimesNewRoman.  
Формат 60×84/16. Усл. п. л. 1,0. Тираж 100 экз. Заказ 286.  
Оригинал-макет подготовлен и тиражирован в ООО «Эпицентр»  
308010, г. Белгород, ул. Б. Хмельницкого, д. 135, офис 1