

Genesis: исторические исследования

Правильная ссылка на статью:

Сташков Р.С. Начала обеспечения безопасности водного транспорта (по материалам актов Древней Руси) //

Genesis: исторические исследования. 2024. № 3. DOI: 10.25136/2409-868X.2024.3.40392 EDN: ABBGNJ URL:

https://nbpublish.com/library_read_article.php?id=40392

Начала обеспечения безопасности водного транспорта (по материалам актов Древней Руси)

Сташков Руслан Сабитович

ORCID: 0000-0002-9919-6271

адъюнкт факультета подготовки кадров высшей квалификации, Санкт-Петербургский университет
Государственной противопожарной службы Министерства Российской Федерации по делам
гражданской обороны, чрезвычайным ситуациям и ликвидации последствий стихийных бедствий
имени Героя Российской Федерации генерала армии Е.Н. Зиничева

196105, Россия, г. Санкт-Петербург, Московский проспект, 149

✉ fpkrus@mail.ru



[Статья из рубрики "История права и государства"](#)

DOI:

10.25136/2409-868X.2024.3.40392

EDN:

ABBGNJ

Дата направления статьи в редакцию:

07-04-2023

Аннотация: Актуальность темы исследования обусловлена тем, что объективное исследование истории становления юридических норм, регулирующих обеспечение транспортной безопасности на водных объектах в Древней Руси в период с IX – XII вв., позволяет уяснить практическое значение данной проблемы для повышения безопасности людей на водном транспорте. Выяснить, в каких документах впервые возникли правовые нормы, регулирующие безопасность на водных объектах. Целью исследования является проведение комплексного анализа возникновения правовых норм, регулирующих обеспечение транспортной безопасности на водных объектах в Древней Руси, на основе объективного изучения документальных, архивных и научных материалов, используя принцип объективности и историзма. Объектом исследования являются правовые документы Древней Руси. Предметом исследования являются правовые нормы, регулирующие обеспечение транспортной безопасности на водных объектах в Древней Руси. При написании статьи были использованы исторический,

идеографический, сравнительно-правовой методы. Научная новизна статьи заключается в возникновении в Древней Руси письменных нормативных документов, содержащих нормы, регулирующие вопросы транспортной безопасности на водных объектах. Впервые на Руси заключается письменный юридический документ в виде международного договора, регулирующего различные аспекты общественных отношений Древней Руси и Византии, в котором содержится норма, регулирующая транспортную безопасность на водных объектах. Кроме того, в сборнике правовых норм «Русская правда» закрепляется письменно не существовавшие ранее требования, касающиеся необходимости соблюдения безопасности на водном транспорте.

Ключевые слова:

Древняя Русь, договор, транспортная безопасность, водный транспорт, водные пути, Русская Правда, береговое право, мирный договор, судно, кораблекрушение

Введение

Историю возникновения и дальнейшего усовершенствования транспортной безопасности стоит искать в глубокой древности. Зарождение известных нам норм относится ко времени образования Древнерусского государства. Обеспечение транспортной безопасности в период Древней Руси составляло важную часть в становлении и развитии государства в целом. Переход от внеправовых методов защиты посредством силы к правовому методу регулирования за счет закрепления юридических норм, повлияло на развитие внутренних и международных отношений. Географическое расположение Руси позволяло обширно пользоваться морским и речным транспортом, не только для выживания посредством ловли рыбы, но и для совершения походов, а также развития торговых отношений с другими странами. Закрепление первого договора между Древнерусским государством и Византией в 911 году во времена правления князя Олега Вещего содержало норму, регулирующую отношения в области обеспечения транспортной, а именно водной безопасности. Дальнейшее развитие безопасности транспорта на воде было положено в более позднее время, когда был кодифицирован единый документ – Русская Правда, регулирующий различные правоотношения.

Основная часть

Система обеспечения безопасности государства формируется и развивается в соответствии с изменениями, происходящими в обществе. Одним из основных признаков становления государства является развитие экономики, неотъемлемой частью которой являлась и является торговля. Торговля и транспорт тесно взаимосвязаны между собой. Формирование бюджета, налаживание международных отношений непосредственно сказываются на развитии государства. Под влиянием угроз, на протяжении всего периода, то есть от возникновения до настоящего времени, государство усиливает свое положение в разных направлениях, в том числе в области обеспечения безопасности в различных сферах. В числе государственных интересов – и безопасность на транспорте. Первые источники права, регулирующие отношения в сфере обеспечения транспортной безопасности, сформировались еще в период Древней Руси. На территории Древнерусского государства имелось множество различных водных путей, которые обширно использовались на протяжении многих веков. Основными видами транспорта в период Древней и Средневековой Руси были гужевой и водный. Водный транспорт связывал славянские племена, которые были расселены на огромной территории от

Черного моря до Балтийского моря. Речные артерии Дона, Днепра, Волхова, Невы, Западной Двины, Ладожского озера и озера Ильмень являлись основными транспортными торговыми путями. За счет выгодного расположения вдоль водных торговых путей, в сельских поселениях постепенно развивались различные ремесла, увеличивалась численность людей, благодаря чему поселения со временем превращались в города. Так, «Залозный» путь являлся одним из древних торговых путей, соединяющий Киев и Тьмутаракань с Малой Азией, другими городами и Восточными государствами. Одним из самых протяженных водных путей был путь «из варяг в греки», который пролегал от побережья Балтийского моря на юг – в Юго-Восточную Европу, и Малую Азию в начале X – середине XIII века. Среди историков существует также мнение, что путь «из варяг в греки» распадался на три основных направления: 1) Смоленско-Новгородско-Балтийское – по нему, начиная с XIII века, шла основная торговля с Ганзой; 2) Греческое – по нему до середины XIII века осуществлялись связи Киева с Византией; 3) Киево-Новгородское – использовавшееся, главным образом, для внутренней торговли и сношений [\[1, с. 4\]](#). Великий путь «из варяг в греки» позволял не только вести торговлю между восточнославянскими племенами, но и обогащаться культурно с Византией, а также совершать набеги на богатый город Константинополь (Царьград). Первые письменные упоминания о древнерусских судах по русским источникам относятся к IX веку. В Лаврентьевской летописи упоминается следующее: «...В год 6374 (866). Пошли Аскольд и Дир войной на греков и пришли к ним в 14-й год царствования Михаила. Царь же был в это время в походе на агарян, дошел уже до Черной реки, когда епарх прислал ему весть, что Русь идет походом на Царьград, и возвратился царь. Эти же вошли внутрь Суда, множество христиан убили и осадили Царьград двумястами кораблей...» [\[2, с. 24-25\]](#). Русские князья регулярно совершали военные походы на Константинополь (Царьград). Князь Олег не был исключением. К 907 году в Киеве окончательно утвердился князь Олег Вещий, который подчинив живущие рядом племена, и собрав внушительное войско, совершил поход на Константинополь. Поход оказался успешным для Олега и его дружины. В этом же году после победы был заключен выгодный мирный договор. Второй договор, регулирующий отношения Руси и Византии, был заключён 2 сентября 911 года на двух языках — на старославянском и на греческом, который подтверждал договор 907 года с добавлением в него некоторых пунктов. Документ сохранился в позднейших списках древнерусских летописей, в том числе, в «Повести временных лет» [\[3\]](#). В опубликованной под редакцией Б.Д. Грекова, М.И. Артамонова Истории культуры древней Руси сказано: «Олег совершил победоносный поход к стенам Царьграда – Константинополя. Греки попросили мира, выплатили контрибуцию и вынуждены были заключить с Олегом договор, чрезвычайно важный для русских купцов и Руси вообще. Договор этот относится уже к 911 г.» [\[4, с.12\]](#). Заключенный с греками мирный договор 911 года – один из первых известных истории письменный юридический документ, в который вошли нормы публичного права и в котором были определены нормы международного морского права. Документ определял условия по выкупу пленных, наказания за уголовные преступления, совершенные греческими и русскими купцами в Византии, устанавливал правила наследования и судебного процесса, создавал выгодные условия торговли для русских и греков, а также вносил поправки в привычное на то время «береговое право», отличавшееся жесткостью. В пояснениях Ф.А. Брокгауза и А.И. Ефрона под термином береговое право (в области морского права) «разумеется получивший в прежние времена чрезвычайное развитие обычай, в силу которого береговой владелец присваивал себе все выбрасываемое на берег морем или спасенное во время кораблекрушения или гибели судов. Это варварское право распространялось не только на вещи, как, например, на

корабль или его груз и снасти, но на весь экипаж и пассажиров, безразлично, вытащены ли они были из воды живыми или мертвыми» [\[5, с. 495-496\]](#). Как видим, на Руси в начале X века произошел отход от принципов варварского берегового права, теперь вместо захвата выброшенного на берег судна и его имущества, русские обязывались оказывать помощь в их спасении в отношении греческих кораблей. Приведем один из пунктов указанного договора в переводе профессора Д.С. Лихачева: «Если выкинута будет ладья сильным ветром на чужую землю и будет там кто-нибудь из нас, русских, и поможет сохранить ладью с грузом ее и отправить вновь в Греческую землю, то проводим ее через всякое опасное место, пока не придет в место безопасное; если же ладья эта бурей или на мель сев задержана и не может возвратиться в свои места, то поможем гребцам той ладьи мы, русские, и проводим их с товарами их поздорову. Если же случится около Греческой земли такая же беда с русской ладьей, то проводим ее в Русскую землю и пусть продают товары той ладьи, так что если можно что продать из той ладьи, то пусть вынесем [на греческий берег] мы, русские. И когда приходим [мы, русские] в Греческую землю для торговли или посольством к вашему царю, то [мы, греки] пропустим с честью проданные товары их ладьи. Если же случится кому-либо из нас, русских, прибывших с ладьей, быть убиту или что-нибудь будет взято из ладьи, то пусть будут виновники присуждены к вышесказанному наказанию» [\[6, с.12\]](#). Анализ текста данного пункта позволяет разделить обязанности русских людей в случае возникновения нештатных ситуаций с греческими кораблями и наоборот – в случае, если греки станут свидетелями произошедшей беды с русским кораблем. Рассмотрим эти случаи по примеру обязательств со стороны русских. В первом случае можно понять, что под «чужой землей» понимаются иные земли, которые не относятся ни к Руси, ни к Византии. Речь идет об обязанности свидетелей, а именно – русских, имеющих подданство Руси, которые увидели греческий корабль, выброшенный на берег, не только его охранять дабы предотвратить разграбление судна от всех, кто решится посягнуть на имущество, но и отослать его обратно в Византию, и проводить судно «через всякое страшное место», тем самым обеспечив безопасность имущества, судна и экипажа, если рядом находится территория Византийского государства. Во втором случае речь идет о происшествии с греческим судном, находящимся ближе к Руси, а не к Византии. В данном случае корабль транспортировали к славянским землям, товары продавались, а затем вырученные средства с продажи возвращали в Византию. Если же кто-то из подданных этого Византийского государства будет убит или произойдет пропажа с судна греческого, нести ответственность преступник будет согласно установленным нормам. Учитывая, что требования договора устанавливались для обеих сторон, то есть были двухсторонними, то такие же обязанности должны были соблюдать и подданные Византийского государства. Возникновение данной нормы в договоре говорит о необходимости правового регулирования торговых отношений и ее значимости для Руси. Можно предположить, что гарантия безопасности прохода судов по территории древнерусского государства подразумевала под собой не только уменьшение затраченного времени прибытия в торговые точки (опасение торговцев в связи с нападениями уменьшало риски, а также отсутствовала необходимость изменения маршрутов), но и увеличение товарооборота за счет нарастания количества судов, заинтересованных в морских походах. Следующие упоминание в летописи датируется 6449 годом от сотворения мира: «В год 6449 (941). Пошел Игорь на греков. И послали болгары весть царю, что идут русские на Царьград: десять тысяч кораблей...» [\[2, с.59\]](#). После Русско-византийской войны князь Игорь заключил договор Руси с Византией в 944 году. Этот договор практически повторял договор 911 года. В него были добавлены новые пункты и поправки к ранее существующим. В частности, был внесён пункт, в котором говорилось о предоставлении русским купцам льгот при посещении Византии. В

договоре 944 года устанавливалось право беспрепятственно посылать в Византию любое количество кораблей с купцами-послами. Однако был введен строгий контроль за законностью нахождения судов – проверялось наличие у них специальных княжеских грамот о количестве отправленных судов, что усложняло возможность пребывания в Византии. Перечень льгот был значительно сокращён. Кодифицированный документ, регулирующий правоотношения в период древнерусского государства – «Русская Правда», объединила в себе нормы наследственного, семейного, уголовного, обязательственного и процессуального права. До нас данный памятник права дошел в трех редакциях: Краткая, Пространная и Сокращённая. Формирование Русской Правды происходило постепенно, вплоть до XII века. Пространная редакция Русской Правды, состоящая из 121 статьи, получила наибольшее распространение на Руси. Данная редакция включала в себя «Суд Ярослава Владимировича. Правды Руськой» и «Устав Владимира Всеволодовича». В тексте 54 статьи Пространной редакции Русской Правды появляются нормы, касающиеся безопасности, которые, надо полагать, стали актуальным и для водного транспорта. Данная статья устанавливала защиту рисков купца при заключении сделок по перевозке имущества, в случаях несостоятельности. В целях понимания существовавшего в те годы подхода приведем перевод текста статьи 54 Пространной редакции Русской Правды: «Если какой либо купец, отправившись с чужими деньгами, где-нибудь потерпит кораблекрушение или подвергнется нападению неприятеля, или (его) настигнет пожар, то не творить над ним насилия, не продавать (его и его имущество), но пусть, как начнет (выплачивать долг) погодно, так и платит, ибо это несчастье от бога, а он (т.е. купец) не виновен; если же он пропьется или проиграется, в (своем) безумии нанеся ущерб чужому товару, то пусть будет, как угодно тем, чьим был товар: ждут ли (пока он возместит им ущерб) – на то их воля; продадут ли (его и его имущество) – на то (также) их воля» ^[7]. Проанализировав содержание данной статьи, можно понять различие ответственности и наказания в случае происшествия. В первом случае подразумевается, что материальный ущерб, причинённый возможными стихийными бедствиями, такими как кораблекрушение или пожар, или противоправными действиями третьих лиц, не влечет за собой наказаний для купца, ответственного за имущество, так как эти происшествия «от Бога» и не содержат признаков умысла с его стороны. Тем не менее, он остается лицом материально ответственным, так как за ним сохраняется обязанность возмещения долга за убытки. Во втором случае предполагается, что у купца имелся прямой умысел на причинение материального вреда путем растраты чужого имущества. Подобное правонарушение, в свою очередь, влечет за собой иного рода ответственность, а именно право собственника товара самостоятельно назначать условия возмещения ущерба: либо ожидать выплат от виновного лица, либо требовать продажи его собственности, в целях возмещения ему ущерба. Как видим, в законодательстве стало четко прослеживаться два вида поведения: умысел и неосторожность, что присутствует и в современном уголовном ^[8] и административном законодательстве ^[9]. С одной стороны, можно предположить, что наличие приведенной в переводе статьи Русской Правды, регуливающей перевоз чужого имущества посредством водного транспорта, положительно влияло на тенденцию развития транспортировки товара таким путем. Уменьшение ответственности для порядочного купца, который не станет умышленно разорять чужую собственность, позволяло чаще браться за такие услуги. С другой стороны, собственник имущества мог задуматься о поиске альтернативных путей транспортировки своего груза и средств.

Заключение

Первые источники правового регулирования вопросов обеспечения транспортно-водной

безопасности относятся ко временам Древней Руси с IX-XII вв. Данные сведения содержатся в заключенных договорах между Русью и Византией. Развитие вопросов безопасности в данной отрасли права было вызвано рядом причин, необходимых для установления международных отношений, включая нормальное развитие торговли. Первым правовым документом, в котором упоминается порядок поведения людей в случае кораблекрушения, явился русско-византийский договор, заключенный во времена правления князя Олега в 911 году. Свободное прохождение иностранных судов не исключало безопасный проход по водам, однако способствовало уменьшению риска нападения на торговые суда. С принятием договора автоматически изменилось привычное в то время «береговое право», отличающееся варварством и жесткостью. Оказание помощи морскому судну, потерпевшему крушение, безопасность груза и экипажа стала обязанностью свидетеля аварии. По мнению автора, вышеуказанная норма послужила началом для дальнейшего развития общественных отношений, возникающих в области обеспечения безопасности на водных объектах.

Русская Правда являлась сборником правовых норм на Руси, которые регулировали правоотношения разных отраслей права. Пространная редакция Русской Правды содержала статью, касающуюся обеспечения перевозки товаров по водным путям, которая явилось первой правовой нормой отечественного законодательства, затрагивающей общественные отношения, возникшие на водном транспорте. Тенденция развития использования водных перевозок, а также их значимость для развития торговых отношений требовала внимания и развития не только в инженерном и техническом деле, но и в правовом поле. Так, государство в тот период времени еще не берет на себя ответственность за водную безопасность, но косвенно уже защищает купцов, пострадавших от кораблекрушения, пожара или нападения на судно посредством установления материальных гарантий на возмещение понесенных убытков.

Предпосылки для формирования в функции государства по обеспечению водной безопасности берут свое начало во времена Древней Руси с IX-XII вв., что позволяет использовать исторический опыт построения системы этой безопасности. В случае крушения, безопасность груза и экипажа стала обязанностью свидетеля аварии.

Библиография

1. Плечко Л. А. Старинные водные пути. – М.: Физкультура и спорт, 1985. – 250 с.
2. Лаврентьевская летопись, столбцы 5–14, 19–25. Памятники литературы Древней Руси. Начало русской литературы. XI – начало XII века / Сост. и общая ред. Д.С. Лихачева и Л.А. Дмитриева. – М., 1978. – 463с.
3. Русско-византийский договор 911 года // Сайт АНО «Руниверс» [Электронный ресурс] // URL: https://runivers.ru/gal/galleryall.php?SECTION_ID=7641&ELEMENT_ID=57837 (дата обращения 26.01.2023).
4. История культуры древней Руси / под общ. ред. Б.Д. Грекова, М.И. Артамонова; АН СССР, Институт материальной культуры, [Институт истории]. – М; Л., 1951 (2016). – Т. 1: Домонгольский период. Материальная культура. – 484 с.
5. Брокгауз Ф.А. и Ефрон И.А. Энциклопедический словарь под редакцией профессора И.Е. Андреевского. Том III «Бергер – Бисы». – СПб., 1891 – 480с.
6. Памятники русского права. Вып. 1: Памятники права Киевского государства X–XII вв. / Под ред. засл. деят. науки проф. С.В. Юшкова; сост. доц. А.А. Зимин. – М.: Гос. изд-во юрид. лит., 1952. – 287с.
7. Лаврентьевская летопись // Российская национальная библиотека [Электронный ресурс] // URL: https://expositions.nlr.ru/LaurentianCodex/_Project/page_Show.php

(дата обращения 04.02.2023).

8. Ст. 15 Уголовного кодекса Российской Федерации // Собрание законодательства Российской Федерации. 1996. № 25. Ст. 2954.
9. Ст. 2.2 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях // Собрание законодательства Российской Федерации. 2002. № 1 (ч. I). Ст. 1.

Результаты процедуры рецензирования статьи

В связи с политикой двойного слепого рецензирования личность рецензента не раскрывается.

Со списком рецензентов издательства можно ознакомиться [здесь](#).

на статью

Начала обеспечения безопасности водного транспорта (по материалам актов Древней Руси)

Название в целом соответствует содержанию материалов статьи.

В названии статьи условно просматривается научная проблема, на решение которой направлено исследование автора.

Рецензируемая статья представляет относительный научный интерес. Автор отчасти разъяснил выбор темы исследования, но не обосновал её актуальность.

В статье не сформулирована цель исследования, не указаны объект и предмет исследования, методы, использованные автором. На взгляд рецензента, основные элементы «программы» исследования автором не вполне продуманы, что отразилось на его результатах.

Автор не представил результатов анализа историографии проблемы и не сформулировал новизну предпринятого исследования, что является существенным недостатком статьи.

При изложении материала автор избирательно продемонстрировал результаты анализа историографии проблемы в виде ссылок на актуальные труды по теме исследования. Апелляция к оппонентам в статье отсутствует.

Автор отчасти разъяснил и не обосновал выбор хронологических рамок исследования.

На взгляд рецензента, автор стремился грамотно использовать источники, выдержать научный стиль изложения, грамотно использовать методы научного познания, соблюсти принципы логичности, систематичности и последовательности изложения материала.

Во введении статьи автор сообщил, что «обеспечение транспортной безопасности в период Древней Руси составляло важную часть в становлении и развитии государства в целом», что «переход от внеправовых методов защиты посредством силы к правовому методу регулирования за счет закрепления юридических норм, повлияло на развитие внутренних и международных отношений» т.д., а также указал на первые нормы права, регулировавшие общественные отношения в исследуемой сфере.

Основной части статьи автор дал самостоятельное название: «Исторические акты и их анализ», что является ошибкой.

В основной части статьи автор заявил, что «система обеспечения безопасности государства формируется и развивается в соответствии с изменениями, происходящими в обществе» т.д., что «в числе государственных интересов – и безопасность на транспорте» и что «первые источники права, регулирующие отношения в сфере обеспечения транспортной безопасности, сформировались еще в период Древней Руси». Далее автор сообщил, что «основными видами транспорта в период Древней и Средневековой Руси были гужевой и водный» т.д., кратко охарактеризовал их, кратко описал обстоятельства появления русско-византийского договора 911 года, а также

обосновал мысль о том, что «на Руси в начале X века произошел отход от принципов варварского берегового права» («теперь вместо захвата выброшенного на берег судна и его имущества, русские обязывались оказывать помощь в их спасении в отношении греческих кораблей»). Автор привёл крупную цитату и сообщил, что анализ текста «позволяет разделить обязанности русских людей в случае возникновения нештатных ситуаций с греческими кораблями и наоборот – в случае, если греки станут свидетелями произошедшей беды с русским кораблем».

Автор пришёл к выводу о том, что «возникновение данной нормы в договоре говорит о необходимости правового регулирования торговых отношений и ее значимости для Руси» т.д.

Затем автор схожим образом описал содержание русско-византийского договора 944 г. и перешёл к оценке норм, закреплённых в Русской Правде. Автор описал содержание 54 статьи Пространной редакции Русской Правды, предположив, что её нормы «стали актуальным и для водного транспорта». Автор разъяснил читателю основания для наступления имущественной ответственности купцов, заключив, что «в законодательстве стало четко прослеживаться два вида поведения: умысел и неосторожность».

В завершение основной части статьи автор предположил, что «наличие приведенной в переводе статьи Русской Правды, регулирующей перевоз чужого имущества посредством водного транспорта, положительно влияло на тенденцию развития транспортировки товара таким путем» т.д., но что «собственник имущества мог задуматься о поиске альтернативных путей транспортировки своего груза и средств».

В статье встречаются незначительные опiski, как-то: «государство стремиться», неудачные или некорректные выражения, как-то: «за счет географического положения на Руси расположилось множество различных водных путей, которые обширно использовались до формирования единого государства», «Древней и Средневековой Руси», «различие ответственности и наказания в случае происшествия» т.д.

Выводы автора носят обобщающий характер, сформулированы ясно.

Выводы не позволяют оценить научные достижения автора в рамках проведенного им исследования.

В заключительных абзацах статьи автор банально констатировал, что «первые источники правового регулирования вопросов обеспечения транспортно-водной безопасности относятся ко временам Древней Руси» т.д., сообщил, что с принятием русско-византийского договора «автоматически изменилось привычное в то время «береговое право», отличающееся варварством и жесткостью» т.д.

Затем автор сообщил, что «пространная» редакция Русской Правды «содержала статью, касающуюся обеспечения перевозки товаров по водным путям», что «тенденция развития использования водных перевозок, а также их значимость для развития торговых отношений требовала внимания и развития не только в инженерном и техническом деле, но и в правовом поле» т.д.

Автор резюмировал, что «предпосылки для формирования в функции государства по обеспечению водной безопасности берут свое начало во времена Древней Руси, что позволяет использовать исторический опыт построения системы этой безопасности». Чем именно «полезен исторический опыт построения системы безопасности», автор не уточнил.

Выводы, на взгляд рецензента, не проясняют цель исследования.

На взгляд рецензента, потенциальная цель исследования достигнута автором отчасти.

Публикация может вызвать интерес у аудитории журнала. Статья требует доработки, прежде всего, в части формулирования ключевых элементов программы исследования и соответствующих им выводов.

Результаты процедуры повторного рецензирования статьи

В связи с политикой двойного слепого рецензирования личность рецензента не раскрывается.

Со списком рецензентов издательства можно ознакомиться [здесь](#).

РЕЦЕНЗИЯ

на статью на тему «Начала обеспечения безопасности водного транспорта (по материалам актов Древней Руси)».

Предмет исследования.

Предложенная на рецензирование статья посвящена актуальным вопросам безопасности водного транспорта с точки зрения истории развития отечественного права. Автор анализирует акты Древней Руси, выявляя в них истоки действующего правового регулирования. В качестве предмета исследования выступили мнения ученых, акты Древней Руси, действующее регулирование.

Методология исследования.

Цель исследования прямо в статье не заявлена. При этом она может быть ясно понята из названия и содержания работы. Цель может быть обозначена в качестве рассмотрения и разрешения отдельных проблемных аспектов вопроса об обеспечении безопасности водного транспорта с точки зрения его истоков в отечественном праве. Исходя из поставленных цели и задач, автором выбрана методологическая основа исследования.

В частности, автором используется совокупность общенаучных методов познания: анализ, синтез, аналогия, дедукция, индукция, другие. В частности, методы анализа и синтеза позволили обобщить и разделить выводы различных научных подходов к предложенной тематике, а также сделать конкретные выводы из актов Древней Руси.

Наибольшую роль сыграли специально-юридические методы. В частности, автором активно применялся формально-юридический метод, который позволил провести анализ и осуществить толкование положений актов Древней Руси. Например, следующий вывод автора: «Анализ текста данного пункта позволяет разделить обязанности русских людей в случае возникновения нештатных ситуаций с греческими кораблями и наоборот – в случае, если греки станут свидетелями произошедшей беды с русским кораблем. Рассмотрим эти случаи по примеру обязательств со стороны русских. В первом случае можно понять, что под «чужой землей» понимаются иные земли, которые не относятся ни к Руси, ни к Византии. Речь идет об обязанности свидетелей, а именно – русских, имеющих подданство Руси, которые увидели греческий корабль, выброшенный на берег, не только его охранять дабы предотвратить разграбление судна от всех, кто решится посягнуть на имущество, но и отослать его обратно в Византию, и проводить судно «через всякое страшное место», тем самым обеспечив безопасность имущества, судна и экипажа, если рядом находится территория Византийского государства».

Таким образом, выбранная автором методология в полной мере адекватна цели исследования, позволяет изучить все аспекты темы в ее совокупности.

Актуальность.

Актуальность заявленной проблематики не вызывает сомнений. Имеется как теоретический, так и практический аспекты значимости предложенной темы. С точки зрения теории тема обеспечения безопасности водного транспорта сложна и неоднозначна. Ее истоки можно искать, используя исторический аспект тематики, что позволит выявить тенденции и перспективы развития рассматриваемого аспекта

исследования. Также правильное толкование норм законодательства важно к пониманию практикующими специалистами в рассматриваемой сфере. Одним из направлений толкования законодательства может быть толкование с учетом исторического опыта.

Тем самым, научные изыскания в предложенной области стоит только поприветствовать.

Научная новизна.

Научная новизна предложенной статьи не вызывает сомнений. Во-первых, она выражается в конкретных выводах автора. Среди них, например, такой вывод:

«Первые источники правового регулирования вопросов обеспечения транспортно-водной безопасности относятся ко временам Древней Руси с IX-XII вв. Данные сведения содержатся в заключенных договорах между Русью и Византией. Развитие вопросов безопасности в данной отрасли права было вызвано рядом причин, необходимых для установления международных отношений, включая нормальное развитие торговли. Первым правовым документом, в котором упоминается порядок поведения людей в случае кораблекрушения, явился русско-византийский договор, заключенный во времена правления князя Олега в 911 году. Свободное прохождение иностранных судов не исключало безопасный проход по водам, однако способствовало уменьшению риска нападения на торговые суда. С принятием договора автоматически изменилось привычное в то время «береговое право», отличающееся варварством и жесткостью. Оказание помощи морскому судну, потерпевшему крушение, безопасность груза и экипажа стала обязанностью свидетеля аварии. По мнению автора, вышеуказанная норма послужила началом для дальнейшего развития общественных отношений, возникающих в области обеспечения безопасности на водных объектах».

Указанный и иные теоретические выводы могут быть использованы в дальнейших научных исследованиях.

Во-вторых, автором предложены оригинальные обобщения материалов и актов Древней Руси по конкретной тематике, что может быть полезно специалистам в изучаемой сфере. Таким образом, материалы статьи могут иметь определенный интерес для научного сообщества с точки зрения развития вклада в развитие науки.

Стиль, структура, содержание.

Тематика статьи соответствует специализации журнала «Genesis: исторические исследования», так как она посвящена историко-правовым проблемам.

Содержание статьи в полной мере соответствует названию, так как автор рассмотрел заявленные проблемы, достиг цели исследования.

Качество представления исследования и его результатов нельзя признать в полной мере положительным. Текст сложен для восприятия и понимания, так как в основной части работы отсутствует разбивка на абзацы и части. Тем самым, сложно четко разделить мнение автора, мнения других исследователей, а также цитаты из материалов и актов.

Оформление работы в целом соответствует требованиям, предъявляемым к подобного рода работам. Существенных нарушений данных требований не обнаружено.

Библиография.

Следует низко оценить качество использованной литературы. Автором использовано мало источников. Следует расширить круг изученной литературы по теме исследования. Таким образом, труды приведенных авторов соответствуют теме исследования, но не обладают признаком достаточности, способствуют раскрытию различных аспектов темы.

Апелляция к оппонентам.

Автор не провел серьезного анализа текущего состояния исследуемой проблемы. Следует расширить теоретическую базу исследования.

Выводы, интерес читательской аудитории.

Выводы в полной мере являются логичными, так как они получены с использованием общепризнанной методологии. Статья может быть интересна читательской аудитории в плане наличия в ней систематизированных позиций автора применительно к заявленным автором вопросам, но только после исправления замечаний.

Таким образом, статья может быть опубликована после расширения теоретической базы исследования, а также после разбивки основной части исследования на абзацы и логические части.

На основании изложенного, суммируя все положительные и отрицательные стороны статьи

«Рекомендую отправить на доработку»