

Genesis: исторические исследования

Правильная ссылка на статью:

Сташков Р.С. Обеспечение безопасности на воде по Морскому уставу 1720 года и в соответствии с нормами современного российского законодательства // Genesis: исторические исследования. 2024. № 10. DOI: 10.25136/2409-868X.2024.10.68761 EDN: СQHTII URL: https://nbpublish.com/library_read_article.php?id=68761

Обеспечение безопасности на воде по Морскому уставу 1720 года и в соответствии с нормами современного российского законодательства

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.2024.10.68761

EDN:

СQHTII

Дата направления статьи в редакцию:

20-10-2023

Аннотация: Статья посвящена вопросам обеспечения безопасности на водном транспорте, установленным первым кодифицированным документом – Уставом морским (1720 года), в историко-правовом сравнении с нормами современного российского законодательства. Целью исследования является проведение комплексного анализа правовых норм, регулирующих обеспечение транспортной безопасности на водном транспорте, на основе объективного изучения документальных, архивных и научных материалов, используя принцип объективности и историзма. Проведен анализ отдельных норм Устава морского и требований законодательства Российской Федерации в части установления правил и требований по соблюдению безопасности на водном (морском и речном) транспорте, а также ответственности за допущенные нарушения. В результате сформирован вывод и предложены изменения в современном законодательстве в области обеспечения транспортной безопасности. При написании статьи были

использованы исторический, идеографический, сравнительно-правовой методы исследования. На основании изложенного можно сделать вывод о том, что, с одной стороны, необходимость в формировании морского флота во времена правления Петра I послужило основой для разработки и приятия отдельного кодифицированного нормативного акта – Морского устава 1720 года; с другой стороны, нормы данного петровского документа представляют интерес в части регулирования ответственности за различные нарушения в области безопасности кораблей.

Ключевые слова:

Морской устав, Петр Великий, корабль, капитан, авария, безопасность, пожар, ответственность, уголовные преступления, административные правонарушения

С именем Петра I связываются одни из самых масштабных преобразований в России в конце XVII – начале XVIII вв. Как известно, особое внимание государь уделял морскому делу, являясь основателем российского флота Санкт-Петербурга и Кронштадта.

Преобразования Петра I, направленные на экономическое развитие страны, первоначально не были достаточно интенсивными, что влекло за собой отставание в хозяйственном, военном и культурном отношении сравнительно с другими европейскими странами. Русскому государству грозила опасность потерять экономическую и политическую самостоятельность и превратиться в колонию или полуколонию более развитых в экономическом и военном отношении западноевропейских держав. Подобное положение усугублялось внешнеполитическими условиями страны, которая была оторвана от основных морских путей. Связь с западноевропейскими странами через Белое море была весьма ограничена. Устранить эту опасность можно было только путем развития промышленности и торговли [\[1, с. 5\]](#). Решение данной проблемы лежало, в том числе, в плоскости создания и организации российского флота, для чего необходим был организационный документ, каковым стал Устав морской, именуемый в дальнейшем различными авторами на современный манер – Морской устав.

Первый российский Морской устав, разработка которого велась несколько лет при активном участии самого императора, был утвержден Петром I 13 (24) января 1720 года [\[2, с. 23\]](#).

Предпосылкой создания Устава морского (далее также – Морской устав) послужил интерес еще юного Петра к морскому делу. В 16-летнем возрасте царевич нашел старенький ботик в селе Измайлово и, восстанавливая его, Петр Алексеевич увлекся постройкой морских судов. Перспективой создания кодифицированного российского документа по вопросам морского дела послужили военно-морские законодательства иностранных государств, имевших достаточно большой опыт в таких делах.

За шесть лет до создания единого морского законодательного акта государь поручил изучить необходимые нормы Англии, Голландии, Швеции и других государств для анализа и реализации отечественного, более совершенного документа, подходящего для нашего флота. Такое изучение велось под прямым руководством лично Петра I. Как отмечает М.О. Акишин, «Царь в 1713–1714 гг. выступал с почином и концепцией кодификации военно-морского законодательства, организовал работу по нахождению и переводу английского, голландского, датского, французского и шведского военно-морского законодательств, а затем, в 1718–1720 гг., создал Комиссию по разработке

Морского устава, которую возглавил сам» [\[3, с. 27\]](#).

Устав морской Петра I стал важнейшим законодательным документом российского флота, состоявшим из пяти томов, каждый из которых посвящен определенной теме (об управлении на флоте; о старшинстве офицеров, флагах и вымпелах; о положении командира и других офицеров на корабле; вопросы поддержания правопорядка; о штрафах). Этот документ включал в себя нормы, регулирующие безопасность на морских судах, происшествиях, которые могли произойти на кораблях, а также ответственность, которую несли служители боевого корабля.

Рассмотрим отдельные статьи Морского устава, регулировавшие безопасность на корабле, сравнив их с современными нормами.

1. Глава первая книги третьей «О капитане» рассматриваемого Устава регулировала действия капитана при различных всевозможных на то время мероприятиях, происходящих на корабле. Многозадачность и ответственность при руководстве личным составом и эксплуатации судна в повседневной деятельности, обязывала капитана быть подготовленным к таким служебным требованиям.

Так, в статье 59 главы первой, именуемой «О сігнале для поврежденія карабля въ походе», сказано: «Ежели который карабль потечеть, или за инымъ какім случаемъ неможещъ следовать за флотомъ, то оному надлежіть сделать указаной сигналъ, подъ штрафомъ служіть въ рядовыхъ едінъ месяцъ. И тогда которые ближе къ тому караблю, по вышеписанному сігналу должны немедленно къ нему пріти для вспоможенія, подъ потеряніемъ живота, ежели бедство учіница. А ежели бедства не учіница но некоторои убытокъ, то будет штрафованъ инымъ жестокимъ штрафомъ, по сіле віны, и доправленъ имеет быть онои убытокъ.» [\[4, гл. 1, ст. 59\]](#). Это означает, что в случае, когда корабль получив повреждение, не сможет следовать за флотом, то по решению капитана с этого корабля должен последовать установленный сигнал, информирующий другие корабли о невозможности следовать дальше по причине неисправности или аварии. Однако в случае невыполнения этих требований, капитан за бездействие будет наказан месячной службой в рядовых. Капитан корабля, находившегося ближе всего к кораблю, с которого поступил сигнал бедствия, в свою очередь, обязан как можно быстрее прийти на помощь, причем наказание за неисполнение такой обязанности более суровое – смертная казнь (если судно затонуло) или «жестокий штраф» (за понесенные убытки).

Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации также, как и в царские времена содержит норму, обязывающую капитана судна оказывать помощь любому лицу, терпящему бедствие на море. За нарушение этой обязанности предусмотрена уголовная ответственность от штрафа до «лишения свободы на срок до двух лет с лишением права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью». При этом в диспозиции уголовной нормы имеется существенное уточнение: ответственность наступает только в случае неоказания помощи, если ее оказание не подвергало серьезной опасности своего судна, его экипажа и пассажиров. Как видим, довольно широкие рамки уголовного наказания (в которых не предусмотрен даже минимальный штраф) не зависят от степени вреда для людей, наступившего в результате бездействия со стороны капитана судна.

На наш взгляд, уголовное наказание за неоказание капитаном судна помощи людям, терпящим бедствие на море или на ином водном пути, должно быть законодательно дифференцировано в зависимости от степени вреда здоровью, причиненного человеку, или его смерть. Причем следует установить минимальные размеры наказания, а в

качестве максимального наказания в случае смерти пострадавшего от бездействия капитана суда, не оказавшего помочь, предусмотреть возможность лишения свободы на срок до 10 лет.

2. Книга четвертая главы первой «О благом поведении на кораблях» содержала нормы регулирующие меры по обеспечению пожарной безопасности» содержит статью 21: «Табак куріть съ опасеніемъ» звучит так: «Запрещается всемъ табакъ куріть по заходеніи и до восхожденія солнца, ніже во время когда молітва отправляетца. А которые хотять куріть въ часы позволенные, темъ куріть около фокъ машты, или где командиръ карабля определіть. И должны іметь подъ собою ведро съ водою для у тушенія незапнного возгоранія, подъ штрафомъ, по расужденію командіра.» [\[4, гл. 1, ст. 21\]](#).

Иначе говоря, данная норма устанавливала временные рамки, запрещая курить на корабле в темное время суток; разрешала курение в специально отведенных местах, около фок мачты или установленных командиром местах в регламентированное время; предусматривала обязательное наличие ведра с водой, необходимого для тушения внезапного возгорания.

В Российской Федерации установлена административная ответственность за нарушение запрета курения табака, потребления никотинсодержащей продукции или использования кальянов на отдельных территориях, в помещениях и на объектах, предусматривающая наложение штрафа в размере от пятисот до одной тысячи пятисот рублей, что, на наш взгляд, соразмерно данному правонарушению.

Интересно, что в соответствии с Федеральным законом «Об охране здоровья граждан от воздействия окружающего табачного дыма, последствий потребления табака или потребления никотинсодержащей продукции» допускается курение табака «в специально выделенных местах на открытом воздухе или в изолированных помещениях, которые оборудованы системами вентиляции и организованы на судах, находящихся в дальнем плавании, при оказании услуг по перевозкам пассажиров».

3. Книга пятая «О штрафах» Устава морского состояла из двадцати глав, в которых содержались довольно жесткие нормы дисциплинарной ответственности, включавшие в себя различного рода наказания за содеянные проступки и преступления, касающиеся, в том числе обеспечения водной (морской) безопасности.

3.1. Например, в статье 47 главы IV, которая называется «Кто разобьет свои карабль на мель, или сожжетъ», зафиксировано следующее: «Естьли капітанъ, или какой нібудь офіцеръ морскои, командующи караблемъ, потеряетъ свои карабль на море, разобіеніемъ на камень, или на берегъ, или от огня сгорить, повіненъ быть взять за арестъ. А ежели явітца, что оная гібель сделалась его небреженіемъ, и за то будетъ казненъ смертю, или сосланъ вечно въ галерную работу, по важности віны смотря.» [\[4, гл.4, ст. 47\]](#).

Данная статья четко регламентировала суть правонарушения и круг лиц, ответственных за гибель морского судна: либо капитан корабля, либо морской офицер. В статье определены причины и обстоятельства, при которых может произойти крушение судна, а именно: разбиение о камень или берег, либо пожар. Предусмотрено было и два вида наказания за проявленные беспечность, беззаботность, недостаток усердия и лень: либо арест, либо смертная казнь [\[5, с. 124\]](#).

В современном понимании изложенные условия для наказания являются халатностью,

что присутствует в современном уголовном законодательстве Российской Федерации. Предусмотренное за халатность наказание (учитывая возможность взыскания с виновных лиц материального ущерба) соответствует тяжести совершенного.

3.2. Статья 48 главы IV, именуемая «Кто неусмотреніемъ другои карабль повредіть» предусматривала, что «Ежели кто смоімъ караблемъ чрезъ несмотреніе попадеть на другой карабль, и темъ учініть убытокъ, и зато имееть штрафованъ быти заплатою того убытка, да сверхъ того лішенъ будеть на едінь месяцъ жалованья. А буде кто въ такомъ погрешеніи другои разъ явітца, то ваще наказанъ будеть. А ежели въ третіі учініть, то лішенъ будеть команды и поніженъ чиномъ» [\[4, ст. 48\]](#).

В современном изложении норма звучит так: если кто, управляя кораблем из-за своей невнимательности допустит порчу имущества другого корабля, то будет оштрафован суммой, равной причиненному убытку и лишен жалования на один месяц, в случае повторного повреждения другого корабля, будет наказан еще строже, а если такая ситуация и произойдет в третий раз, то будет отстранен от руководства кораблем и лишен права командования, а также будет понижен в звании. Данная статья регулирует материальную и дисциплинарную ответственность в случае повреждения другого судна. Мера наказания достаточно жесткая, учитывая, что ремонт повреждений, которые может нанести одно судно другому, даже в случае легкого столкновения, требуют больших материальных затрат, ложащихся на командира. Следует обратить внимание, что Морской устав предусматривает всего три возможных случая из описанных, с наступлением каждого, мера ответственности становится строже, вплоть до лишения права управлять кораблем, но не предусматривает случаи получения увечий или гибели людей при повреждении судна.

Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации содержит общие правила, определяющие порядок возмещения убытков от столкновения судов. В современном российском законодательстве предусмотрена уголовная ответственность за нарушение правил безопасности движения и эксплуатации морского и внутреннего водного транспорта в случае причинения тяжкого вреда здоровью человека либо причинение крупного. Диапазон видов наказания по данной статье в зависимости, в том числе от степени вреда здоровью человека установлен от штрафа в минимальном размере 100 тысяч рублей до лишения свободы на срок от восьми до пятнадцати лет (в последнем случае, когда деяния повлекли смерть двух и более лиц).

3.3. Следующая статья – статья 49 главы IV «Ежели отъ небреженія карабль сгоріт» гласит: «Ежели чрезъ небреженіе карабль загорітца и згорить, то тот отъ кого то учінілось лішенъ будеть жівота. А ежели будеть погашенъ, то на томъ отъ кого учінілось, ежели офіцерь, или кто имеетъ довольно пожитковъ, то доправіть убытокъ на немъ, что случітца от того пожару, и сверхъ того вычесть на шесть месяцев жалованья, и оноежъ время служіть въ рядовыхъ. А буде платіть нечемъ того убытку, то служіть ему въ рядовыхъ безъ жалования офицерского, токое время покаместъ туть убытокъ наградітца его жалованіемъ, а въ то время пропітаніе будеть иметь только жалованіемъ рядового. А ежели рядовои въ томъ будеть віноватъ, то ему будеть учінено жестокое наказаніе, и сосланъ на галеру вечно или временно, какъ въ воинскомъ суде определено будеть, ежели платіть будеть нечемъ» [\[4, гл. 4, ст. 49\]](#).

Изложенная норма посвящена ответственности за халатное отношение лица, по вине которого произошел пожар на корабле или произошло полное его уничтожение из-за возгорания. При разработке Морского устава, была отдельно выделена ответственность за причинение ущерба военно-морскому кораблю или полному его уничтожению из-за

возникшего пожара, а именно из-за нарушения пожарной безопасности. В случае полного уничтожения корабля в независимости от должности и звания виновник предавался казни. Однако ответственность виновного лица будет не такой суворой при условии, если пожар на корабле будет ликвидирован и не уничтожит полностью корабль. При этом более мягкое наказание ждет офицерский состав или лицо, которое «имеет довольно пожитков» и «доправит убыток», то есть имеет прибыль, выручку или какую-либо выгоду, за счет которых возместит причиненный кораблю убыток [6, с. 202; 7, с. 419]. Однако Устав морской не определяет, в каком объеме и каким образом должны были оцениваться средства и имущество, направляемые на погашение убытков, причиненных кораблю.

Как видим, присутствует разница в общем положении офицера и рядового, которая зависит от возможности виновного возместить убыток за повреждения корабля. В случае, если виновник пожара – офицер, то он обязан возместить ущерб, нанесенный кораблю, и в тоже время проходить службу в рядовых, с лишением шести последующих жалований, однако ничего не сказано о его пропитании, которое зависело от жалования. Если у виновного не будет суммы для возмещения ущерба, то будет служить в рядовых без офицерского звания до того времени, пока не возместит убытки, а питаться будет равнозначно, как и другие рядовые. Вина рядового предусматривала ответственность в виде жестокого наказания: отправление на галеру на срок, определенный воинским судом, в том случае, если не будет возможности выплатить компенсацию за причиненный ущерб.

Российское законодательство содержит нормы административной ответственности за нарушение требований пожарной безопасности, в том числе на морском и внутреннем водном транспорте, предусматривающие наложение административного штрафа на граждан в размере от 1500 рублей до 2000 рублей, а на должностных лиц – от 4000 до 5000 рублей. Установлена также уголовная ответственность в случае уничтожения или повреждения имущества по неосторожности совершенное путем неосторожного обращения с огнем. В этом случае для виновного (в зависимости от тяжести совершенного) предусмотрены санкции от штрафа до лишения свободы на срок до одного года.

Нарушение требований пожарной безопасности на транспорте, особенно на водных судах, которые приводят к возникновению пожара, значительно увеличивает риск причинения ущерба здоровью человека, а в ряде случаев влечет смерть людей. Проблемы, возникающие при несоблюдении требований пожарной безопасности на морских или речных судах, особенно при отсутствии возможности получения помощи извне, несоразмерно велики по сравнению со штрафной санкцией за данное правонарушение. Поэтому предлагается увеличить сумму налагаемого административного штрафа на граждан, установив диапазон от 3000 до 5000 рублей с запретом использования данного вида транспорта сроком от одного года до трех лет, одновременно установив наказание за повторное правонарушение, увеличенное вдвое.

Исходя из вышеизложенного можно сделать вывод, что необходимость формирования морского флота во времена правления Петра I повлияло на создание отдельного кодифицированного нормативного акта – Морского устава 1720 года. В частности, нормы данного петровского документа представляют интерес в части регулирования ответственности за различные нарушения в области безопасности кораблей.

Сравнительно-правовой анализ норм Морского устава 1720 года и современного законодательства Российской Федерации показал, что, в частности, Уголовный кодекс

Российской Федерации, предусматривает более мягкие наказания за схожие нарушения правил или совершения преступлений, а Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях – адекватные наказания за аналогичные правонарушения. Подобный подход объясняется развитием законодательства, основанного на соблюдении прав и свобод человека и гражданина, подтвержденной конституционной нормой, в соответствии с которой соблюдение и защита прав и свобод человека и гражданина – обязанность государства.

Библиография

1. Памятники русского права. Вып. 8: Законодательные акты Петра I. Первая четверть XVIII в. / составители: Н.Д. Дурманов [и др.]; под редакцией и с предисловием К.А. Софоненко. – М.: Государственное издательство юридической литературы, 1961. – 667 с.
2. Борисов И.Н., Шерстнёва С.П. Первый морской устав России // Вестник ВГАВТ. Выпуск 36. Материалы Региональной научно-методической конференции «Проблемные вопросы правового регулирования транспортной деятельности в России». – Н. Новгород: Изд-во ФБОУ ВПО «ВГАВТ», 2013. – 250 с.
3. Акишин М.О. Морской устав 1720 г.: процедура разработки и законодательная техника // Ленинградский юридический журнал. 2020. № 4 (62). С. 8–30.
4. Книга Устав морской: О всем что касается добруму управлению, в бытности флота на море. – СПб. Санкт-Петербургская типография, 1720. – 432 с.
5. Толковый словарь живаго великорусского языка В.И. Даля. Часть вторая «Н-О». – Москва, Издание Общества Любителей Російской Словесности при Императорскомъ Московскомъ Университетѣ. 1865. – 1347 с.
6. Толковый словарь живаго великорусского языка В.И. Даля. Часть третья «П». – Москва, Издание Общества Любителей Російской Словесности при Императорскомъ Московскомъ Университетѣ. 1865. – 508 с.
7. Толковый словарь живаго великорусского языка В.И. Даля. Часть первая «А-З». – Москва, Издание Общества Любителей Російской Словесности при Императорскомъ Московскомъ Университетѣ. 1863. – 627 с.

Результаты процедуры рецензирования статьи

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

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

Предметом исследования в представленной на рецензирование статье является, как это следует из ее наименования, обеспечение безопасности на воде по Морскому уставу 1720 года и в соответствии с нормами современного российского законодательства. Заявленные границы исследования полностью соблюdenы автором.

Методология исследования в тексте статьи не раскрывается, но очевидно, что ученым использовались всеобщий диалектический, логический, историко-правовой, формально-юридический методы исследования.

Актуальность избранной автором темы исследования обоснована следующим образом: "С именем Петра I связываются одни из самых масштабных преобразований в России в конце XVII – начале XVIII вв. Как известно, особое внимание государь уделял морскому делу, являясь основателем российского флота Санкт-Петербурга и Кронштадта. ... Первый российский Морской устав, разработка которого велась несколько лет при активном участии самого императора, был утвержден Петром I 13 (24) января 1720 года [2, с. 23]. ... Устав морской Петра I стал важнейшим законодательным документом

российского флота, состоявшим из пяти томов, каждый из которых посвящен определенной теме (об управлении на флоте; о старшинстве офицеров, флагах и вымпелях; о положении командира и других офицеров на корабле; вопросы поддержания правопорядка; о штрафах). Этот документ включал в себя нормы, регулирующие безопасность на морских судах, происшествиях, которые могли произойти на кораблях, а также ответственность, которую несли служители боевого корабля".

В чем проявляется научная новизна работы, прямо не говорится. Фактически статья носит описательный, информационный характер, создавая у читателей представление об эволюции российского законодательства, регламентирующего безопасность на воде. Попутно автор выявляет проблемы действующего российского законодательства, регулирующего соответствующие отношения, и предлагает пути их решения ("На наш взгляд, уголовное наказание за неоказание капитаном судна помощи людям, терпящим бедствие на море или на ином водном пути, должно быть законодательно дифференцировано в зависимости от степени вреда здоровью, причиненного человеку, или его смерть. Причем следует установить минимальные размеры наказания, а в качестве максимального наказания в случае смерти пострадавшего от бездействия капитана суда, не оказавшего помощь, предусмотреть возможность лишения свободы на срок до 10 лет"; "Нарушение требований пожарной безопасности на транспорте, особенно на водных судах, которые приводят к возникновению пожара, значительно увеличивает риск причинения ущерба здоровью человека, а в ряде случаев влечет смерть людей. Проблемы, возникающие при несоблюдении требований пожарной безопасности на морских или речных судах, особенно при отсутствии возможности получения помощи извне, несоразмерно велики по сравнению со штрафной санкцией за данное правонарушение. Поэтому предлагается увеличить сумму налагаемого административного штрафа на граждан, установив диапазон от 3000 до 5000 рублей с запретом использования данного вида транспорта сроком от одного года до трех лет, одновременно установив наказание за повторное правонарушение, увеличенное вдвое"). Таким образом, статья вносит определенный вклад в развитие отечественной правовой науки и заслуживает внимания читательской аудитории.

Научный стиль исследования выдержан автором в полной мере.

Структура работы не вполне логична в том смысле, что заключительная часть статьи отсутствует. Во вводной части статьи автор делает попытку обосновать актуальность избранной им темы исследования. В основной части статьи ученый анализирует обеспечение безопасности на воде по Морскому уставу 1720 года и в соответствии с нормами современного российского законодательства, выявляя соответствующие проблемы юридической техники и предлагая пути их решения.

Содержание статьи полностью соответствует ее наименованию и не вызывает особых нареканий.

Библиография исследования представлена 7 источниками (документами, научными статьями, словарями). С формальной и фактической точек зрения этого вполне достаточно. Характер и количество использованных при написании статьи источников позволили автору раскрыть тему исследования с необходимой полнотой и глубиной.

Апелляция к оппонентам имеется, но в силу направленности исследования носит общий характер. Научная дискуссия ведется автором корректно. Положения работы обоснованы в необходимой степени.

Выводы по результатам всего проведенного исследования отсутствуют, поскольку отсутствует заключительная часть работы, объединяющая все научные достижения автора.

Интерес читательской аудитории к представленной на рецензирование статье может быть проявлен прежде всего со стороны специалистов в сфере истории государства и

права, предпринимательского права, морского права.