

Правовая организация административного управления торгового порта Хельсинки в конце XIX – начале XX вв. условно разделена на части: 1) управление капитана порта; 2) управление города; 3) таможенное управление. Основные административные полномочия между собой разделяли капитан порта и городская власть, в то же время основное время по обеспечению должного правопорядка в порту (полицейского, административного, технического и т.п.) все же возлагалось на капитана порта, как это было принято в исследуемый период во многих морских портах иных стран.

К недостаткам действовавших положений и норм отнесены: недостаточное определение взаимодействия и разграничения ответственности между портовым управлением и железнодорожным ведомством; отсутствие четких критериев пропуска на территорию порта и нахождения различных лиц; весьма общие предписания относительно полицейских функций капитана порта; отсутствие у ответственных служащих необходимого вооружения и т.п. Впрочем, последнее замечание, скорее вызвано: а) непосредственной принадлежностью портовой территории к городу, что автоматически распространяло на нее деятельность городской полиции; б) осуществлением охраны складов и товаров их собственниками, а судов экипажами.

Особо отмечено отстранение администрации порта от большинства вопросов технической безопасности, не связанных с входом-выходом судов, их швартовкой, опасностью груза; отсутствием права разрешать мелкие споры на местах и т.п.

Ключевые слова: торговый порт Хельсинки; правовое регулирование; администрация порта; капитан порта; взаимоотношения; портовая территория.

Екатерина Петровна Клименко, канд. юрид. наук, доцент, кафедра истории и теории права, ФГАОУ ВО «Крымский федеральный университет имени В. И. Вернадского», Симферополь, Россия; kerp65@bk.ru

ФОРМИРОВАНИЕ ПРАВОВОЙ БАЗЫ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ТОРГОВОГО ПОРТА ХЕЛЬСИНКИ В КОНЦЕ XIX – НАЧАЛЕ XX вв.

Введение

Роль транспортной системы в жизнедеятельности каждой страны сложно переоценить. Особенно остро сегодня это ощущается в России, в связи со сложным международным положением. В данном контексте проблемы изучения направлений и форм правовой организации различных структур, в том числе и торговых портов, представляет актуальную задачу для современных исследователей истории и теории государства и права России. Подобный подход и произведенный анализ позволили выявить забытые организационные формы, а также способствовать появлению новых, что существенным образом должно отразиться на деятельности всей отечественной транспортной инфраструктуры. Отсюда и интерес к фор-

мам организации и способу их осуществления в отношении одного из важнейших когда-то портов Российской империи – порту г. Хельсинки, долгое время находившегося именно в муниципальном управлении.

Основная часть

Торговые порты, расположенные в черте городов или по соседству с ними, как правило, придают существенный импульс развитию всей жизни города – социальной, промышленной, транспортной, культурной, образовательной и т.д. Подтверждений данному тезису в истории человечества достаточно много, в том числе таким фактам, когда город появлялся позже торгового порта, а сам порт становился градообразующим предприятием.

Финляндия, входившая в состав Российской империи на протяжении более века, во многих отношениях отличалась от метрополии. Не был исключением и правовой статус торговых портов данной страны.

Следует обратить внимание на изначально различный статус торговых портов периода начала XIX в. в России и Финляндии. В Российской империи торговые порты, вплоть до 1891 г., в качестве административных единиц практически не существовали, а наличие в некоторых из них представителей органов власти (таможенных, карантинных и иных служб) при общем отсутствии как администрации порта, так и определенной портовой территории, оставляла данный вопрос на усмотрение заинтересованных лиц, компаний и т.п.

Отношение же городских властей к данной территории скорее можно охарактеризовать как негативное, так как в связи с регулярным дефицитом бюджета городского самоуправления полноценно заниматься развитием порта, содержанием портовой администрации и выполнением на данной территории полицейских функций было практически невозможно.

Несколько иначе обстояла ситуация в Великом княжестве Финляндском. Финляндские города, еще по шведской традиции, имели весьма широкое самоуправление, дополнявшееся в XIX в. различными нормативными актами, в первую очередь направленными на развитие в них портов и пристаней, складского дела и т.п. Дополнительным фактором в данном вопросе служила зависимость организаций моряков от городских органов власти, судов.

Тем самым создавалась прочная основа взаимозависимости благополучия городов и уровня организации деятельности торгового и промышленного флота.

Вторая половина XIX в. внесла существенные коррективы в деятельность торговых портов Финляндии. Вызвано это было значительным усилением товаропотоков благодаря соединению многих рек и озер посредством судоходных каналов с морскими портами [1, 2], появлением и быстрым развитием железнодорожного сообщения [3].

В то же время организация торговых портов в качестве административно-самостоятельной единицы, пусть даже и подчиненной городскому самоуправлению, в Финляндии существенно задерживалась. Очевидно, что это было связано с нежеланием городской власти создавать соответствующие структуры, за исключением самых необходимых шагов.

С другой стороны, Российская империя не видела необходимости создания по собственному образцу в Финляндии государственных портовых администраций. Очевидно, потому что данный процесс мог вызвать недовольство изменением правового статуса припортовых городов. В результате, государственные торговые порты и их администрации появились в Финляндии позже, нежели в России [4].

В то же время сложный и дорогостоящий процесс строительства торговых каналов и железнодорожных путей [5] со всей очевидностью показал невозможность передачи в руки торговых объединений, компаний, лиц, крупных торговых портов, в связи с отсутствием у них должного количества необходимых средств для развития портовой инфраструктуры, а также возможного ущемления интересов мелких и средних предпринимателей.

Можно также упомянуть о том, что в 1894 г. в Южной гавани появилась первая ветка железной дороги, а вместе с ней и первый подъемный кран. В 1895 г. припортовая дорога дошла до Катаяноки [6].

Тем не менее проблемы существовали, и решать их было необходимо. Среди таких попыток в отношении порта Хельсинки можно упомянуть решение соответствующего губернатора от 4 июля 1907 г. об утверждении правила железнодорожного движения в порту [7, с. 385].

В данном случае сложно определить, кто именно был инициатором создания данных Правил – сам губернатор, городское управление или же правление железной дороги, но очевидно, что: 1) в наведении определенного порядка были заинтересованы все стороны; 2) внедрение подобных норм в иных портах являлось обычной практикой [8, с. 320 – 436].

В частности, данные правила касались запрета на привязь лошадей в отдельных местах, с возложением ответственности на нарушение данного правила на самих нарушителей; констатировалось право персонала железной дороги издавать необходимые правила, а иным сторонам предписывалось соблюдать их.

Таким образом, город снял с себя обязанность регулировать данные отношения, полностью оставив их во власти железнодорожной администрации [9].

Несколько иначе обстояло дело с управлением водным транспортом порта. Как известно, первый капитан порта Хельсинки был назначен в 1839 году, что дало существенный толчок строительству порта. В то же время первые правила гавани Хельсинки и Статут капитана порта были изданы еще в 1845 году. Создание и внедрение соответствующих нормативных актов в данном направлении продолжались и в последующие годы.

Так, более совершенный нормативный акт в отношении данного порта был утвержден Императорским сенатом 15 января 1879 г., а 23 апреля и 1 ноября 1887 года в него были внесены необходимые поправки.

В данном нормативном акте в § 1 устанавливались границы порта, в § 2 предписывалось, что порядок в портовом районе контролируется капитаном порта и находящимися под его командованием начальником порта и портовыми служащими (п. 2.1). Основной задачей капитана порта объявлялось: сохранение правопорядка в порту, в том числе в ходе его

развития (строительства); взаимодействие с городской финансовой палатой, представители которой находились в офисе порта (Южная гавань) (п. 2.2).

Все финансовые дела (сборы за грузы, учет, налоги и т.п.) были основной задачей капитана порта, которая стояла выше его иных обязанностей (контроль деятельности портовых служащих и сторожей; служебные взаимоотношения с моряками).

Начальник порта с двумя портовыми констеблями, размещенный в Сернасе, должен был следить за порядком в порту, в том числе за процессом погрузочно-разгрузочных работ, строго соблюдая соответствующие предписания по этому вопросу (п. 2.4).

Основные финансовые вопросы в работе порта возлагались на бухгалтера, несшего персональную ответственность за результаты своего труда (п. 2.3).

При этом офисы городского порта были открыты в течение судоходного сезона каждый будний день для получения необходимых уведомлений (п. 2.5) [7, с. 137]. Обычное время работы офисов – с 6.00 до 18.00, однако оно могло меняться в зависимости от длины светового дня. В холодное время года, когда порты замерзали, действовал лишь один офис в Южной гавани, время действия которого регулировался городскими комиссарами.

Капитан порта, согласно положению, устанавливал место стоянки военных и торговых судов, право их входа [7, с. 138]; положением также ограничивалась скорость движения в порту, порядок поднятия на борт заинтересованных лиц после установления таможенного надзора (§ 3); порядок регистрации прибывших судов, их перестановки (§ 4) [7, с. 139]; приписанным к порту судам следовало сообщать о возможном изменении тоннажа; соблюдать правила перевозки пассажиров; предоставлять необходимую информацию о грузе и экипаже судна капитану порта.

Специфику оформления и производства в порту погрузочно-разгрузочных операций устанавливал § 6, порядок самообозначения судов с легко воспламеняемыми и взрывчатыми веществами, место их разгрузки определял § 7.

Ответственным за исправное состояние выгруженных товаров объявлялся их получатель – § 8 Положения [7, с. 142]; устанавливалась специфика хранения груза на непригодных участках порта; порядок поиска владельца не востребовавшего товара, продажа такого товара; порядок передвижения по территории порта, выгрузки балласта и мусора и т.п. [7, с. 143], в том числе рубка леса, купание, противопожарные меры (§ 10) [7, с. 144–145]; оговорен запрет на самовольное строительство (§ 11), порядок удаления или ремонта затонувшего плавсредства (§ 12) [7, с. 145]; порядок оплаты портовых сборов (§ 14).

Отдельно определялся порядок перестановки судов и их перемещения из одного порта в другой портовыми констеблями, которые назначались по предложению капитана порта и ему же подчинялись (§ 15) [7, с. 146–147].

В данном контексте следует отметить, что определение границ торговых портов в иных регионах в Российской империи произошло гораздо позже, а фактически была оформлена уже в советский период [8, с. 78 – 85], хотя, безусловно, данный процесс происходил активно и в начале XX в.

в ходе оформления портовых управлений и, соответственно, портовой территории.

Кроме того, следует указать на то, что в Хельсинки была задействована одноступенчатая система управления торговым портом, вместо применявшейся в Российской империи двухступенчатой. В частности, согласно положению об административном заведывании торговым мореходством и портовой полиции в приморских торговых портах от 7 мая 1891 г., руководство торговых портов состояло из портового присутствия, портового управления, капитана порта. Кроме того, положение от 7.05.1891 однозначно определяло власть портовой администрации не только над территорией порта, но и портовыми водами – «как портовые воды (гавань, рейд), так и прибрежное в приморской местности пространство, занятое портовыми сооружениями: пристанями, молами и набережными, и вообще все морское побережье, служащее для целей торгового мореходства и морских промыслов» [8, с. 392].

Основная разница, как нам представляется, в том, что: 1) портовые управления создавались государством, а не муниципалитетом (как в Хельсинки), и именно государство имело право распоряжения всей необходимой территорией; 2) портовые управления в Российской империи имели высшее руководство в лице губернатора, обычно редко вмешивавшегося в их деятельность и осуществлявшего скорее надзорные функции; 3) коллегиальность управления торговым портом по положению от 7.05.1891 лишь разделяла зоны ответственности всех установленных управленческих органов, таким образом упрощая деятельность важнейших и крупнейших торговых портов между капитаном порта и остальной администрацией.

Подобный подход позволил капитану сосредоточиться на разрешении ежедневных важнейших задач – заниматься управлением всех находящихся, приходящих и уходящих судов, их установкой, переустановкой, контролем за приходом и отходом, соблюдением ими таможенных и карантинных формальностей и т.п.

Одним из важнейших, по нашему мнению, положительных отличий норм порта Хельсинки стало определение подчиненных капитану портов так называемых комиссаров, исполнявших лоцманские функции на портовой территории. Разрешение данной простой задачи в Российской империи происходило сложнее из-за конфликтов с администрацией лоцманов и военно-морским ведомством.

Заключение

Таким образом, правовую организацию административного управления торгового порта Хельсинки в конце XIX – начале XX вв. условно можно разделить на три основные части: 1) управление капитана порта; 2) управление города; 3) таможенное управление.

Основные административные полномочия между собой разделяли капитан порта и городская власть, в то же время основное время по обеспечению должного правопорядка в порту (полицейского, административного, технического и т.п.) все же возлагалось на капитана порта, как это было принято в исследуемый период во многих морских портах иных стран.

К недостаткам рассмотренных положений и норм следует отнести: недостаточное определение взаимодействия и разграничения ответственности между портовым управлением и железнодорожным ведомством; отсутствие четких критериев пропуска на территорию порта и нахождения различных лиц; весьма общие предписания относительно полицейских функций капитана порта, отсутствие у ответственных служащих необходимого вооружения и т.п. Впрочем, последнее замечание скорее вызвано: а) непосредственной принадлежностью портовой территории к городу, что автоматически распространяло на нее деятельность городской полиции; б) осуществлением охраны складов и товаров их собственниками, а судов экипажами.

Отдельно следует отметить отстранение администрации порта от большинства вопросов технической безопасности, не связанных с входом-выходом судов, их швартовкой, опасностью груза; отсутствием права разрешать мелкие споры на местах и т.п.

Список литературы

1. **Гаук А. М.** Правовое регулирование деятельности каналов и шлюзов реки Пиелист (Финляндия) во второй половине XIX в. // Ученые записки Крымского федерального университета имени В. И. Вернадского. Юридические науки. 2020. Т. 6 (72), № 2. С. 8 – 13.

2. **Гаук А. М.** Правовое регулирование деятельности Сайменского канала во второй половине XIX в. // Ученые записки Крымского федерального университета имени В. И. Вернадского. Юридические науки. 2021. Т. 7 (73), № 1. С. 16 – 21.

3. **Kohi Pertti.** Maa-ja vesi rakennustoiminta Suomessa 1900 – 1960. Land and waterway construction in Finland. Suomen Pankki Helsinki. Helsinki: Uudenmaan Kirjapaino Oy, 1977. 60 s.

4. **Клименко Е. П.** Правовое регулирование погрузочно-разгрузочной деятельности в торговых портах СССР и Финляндии в 1920 – 1930-х гг. (сравнительно-правовой аспект) // Наука в современном информационном обществе: материалы XXIX Междунар. науч.-практ. конф. 11–12 июля 2022 г. Bengaluru, India, 2022. С. 162 – 166.

5. **Marika Tandefelt** (red.) Finländsk svenska från 1860 till nutid. Svenskan i Finland – i dag och i går III:2. Helsingfors, 2019. 458 s. URL: <https://www.sls.fi/sites/default/files/publications/pdf/2542.pdf> (дата обращения: 01.11.2022).

6. **Port of Helsinki.** URL: <https://www.portofhelsinki.fi/en/port-helsinki> (дата обращения: 01.11.2022).

7. **Helsingin Satamahallitus.** Helsingin Kaupungin. Kunnallinen Asetuskokoelma. Sisältää. 1911. Vuoden loppuun asti annetut kunnalliset asetukset. Helsinki, 1914. 708 s. URL: https://www.hel.fi/static/tieke/digitoidut_asiakirjat/helsingin_kaupungin_kunnalliset_asetuskokoelmat/pdf/Kunnallinen_asetuskokoelma_1911.pdf (дата обращения: 01.11.2022).

8. **Змерзлый Б. В.** Правовое регулирование торгового судоходства в Черноморско-Азовском регионе в конце XVIII – начале XX вв. Симферополь: Предприятие Феникс, 2014. 512 с.

9. **Высочайшая** Его Императорского Величества Инструкция для управления железных дорог в Финляндии. 25 июля 1877 г. № 20, 4 ½ листа, печатан в Гельсингфорсе, 17 декабря 1877 г. Гельсингфорс, в Сенатской типографии, 1895. С. 1 – 25.

10. **Любинецкий А. Н.** Установление границ морских торговых портов и их статус в СССР в 1920 – 1930-х гг. // Ученые записки Крымского федерального университета имени В. И. Вернадского. Юридические науки. 2017. Т. 3(60), № 3. С. 78 – 85.

References

1. **Gauk A.M.** [Legal regulation of the activities of canals and locks of the Pielist River (Finland) in the second half of the 19th century.], *Uchenyye zapiski Krymskogo federal'nogo universiteta imeni V. I. Vernadskogo. Yuridicheskkiye nauki* [Scientific notes of the Crimean Federal University named after V. I. Vernadsky. Legal Sciences], 2020, vol. 6 (72), no. 2, pp. 8-13. (In Russ.).

2. **Gauk A.M.** [Legal regulation of the Saimaa Canal in the second half of the XIX century], *Uchenyye zapiski Krymskogo federal'nogo universiteta imeni V. I. Vernadskogo. Yuridicheskkiye nauki* [Scientific notes of the Crimean Federal University named after V. I. Vernadsky. Legal Sciences], 2021, vol. 7 (73), no. 1, pp. 16-21. (In Russ.).

3. **Kohi Pertti.** Land and waterway construction in Finland 1900-1960. Land and waterway construction in Finland. Bank of Finland Helsinki. Helsinki: Uusimaan Kirjapaino Oy, 1977. 60 p. (In Fin.).

4. **Klimenko Ye.P.** [Legal regulation of loading and unloading activities in the commercial ports of the USSR and Finland in the 1920s - 1930s. (comparative legal aspect)], *Nauka v sovremennom informatsionnom obshchestve: materialy XXIX Mezhdunar. nauch.-prakt. konf.* [Science in the modern information society: materials of the XXIX Intern. scientific-practical. conf.], July 11-12, 2022. Bengaluru, India, 2022, pp. 162-166. (In Russ.).

5. **available at:** <https://www.sls.fi/sites/default/files/publications/pdf/2542.pdf> (accessed 01 November 2022).

6. **available at:** <https://www.portofhelsinki.fi/en/port-helsinki> (accessed 01 November 2022).

7. **available at:** https://www.hel.fi/static/tieke/digitoidut_asiakirjat/helsingin_kaupungin_kunnalliset_asetuskokoelmat/pdf/Kunnallinen_asetuskokoelma_1911.pdf (accessed 01 November 2022).

8. **Zmerzlyy B.V.** *Pravovoye regulirovaniye torgovogo sudokhodstva v Chernomorsko-Azovskom regione v kontse XVIII – nachale XX vv.* [Legal regulation of merchant shipping in the Black Sea-Azov region in the late 18th - early 20th centuries], Simferopol': Predpri-yatiye Feniks, 2014. 512 c. (In Russ.).

9. **available at:** [Postanovleniye o perezovzke zaklyuchennykh – Vikiteka \(fi-wikisource-org. translate.goog\)](https://www.wikisource.org/translate.goog) (accessed 01 November 2022).

10. **Lyubinetskiy A.N.** [Establishment of the boundaries of commercial sea ports and their status in the USSR in the 1920-1930s], *Uchenyye zapiski Krymskogo federal'nogo uni-versiteta imeni V. I. Vernadskogo. Yuridicheskkiye nauki* [Scientific notes of the Crimean Federal University named after V. I. Vernadsky. Legal Sciences], 2017, vol. 3(60), no. 3, pp. 78-85. (In Russ.).

Formation of the Legal Basis for the Activities of the Commercial Port of Helsinki in the End of the 19th – early 20th Centuries

E. P. Klimenko, *Cand. Sci. (Law), Associate Professor,
Department of History and Theory of Law,
Vernadsky Crimean Federal University, Simferopol', Russia;
kep65@bk.ru*

The legal organization of the administration of the commercial port of Helsinki at the end of the 19th – early 20th century is conditionally divided into the following parts: 1) harbor captain administration; 2) city administration; 3) customs administration. The main administrative powers were shared between the harbor captain and the city authorities; at the same time, most of the time to ensure proper law and order in the port (police, administrative, technical, etc.) was nevertheless assigned to the harbor captain, as was customary in the study period in many seaports of other countries. The shortcomings of the existing regulations and norms include insufficient definition of interaction and delimitation of responsibility between the port authority and the railway department; lack of clear criteria for admission to the port territory and the presence of various persons; very general regulations regarding the police functions of the harbor master, the lack of necessary weapons for responsible employees, etc. However, the last remark is more likely caused by: a) the direct belonging of the port area to the city, which automatically extended the activities of the city police to it; b) the implementation of the protection of warehouses and goods by their owners, and ships by crews. Particularly noted is the removal of the port administration from most technical safety issues not related to the entry and exit of ships, their mooring, the danger of cargo; lack of the right to resolve minor disputes locally, etc.

Keywords: commercial port of Helsinki; legal regulation; port administration; port captain; relationships; port area.

© Е. П. Клименко, 2022

Статья поступила в редакцию 01.07.2022

При цитировании использовать:

Клименко Е. П. Формирование правовой базы деятельности торгового порта Хельсинки в конце XIX – начале XX вв. // *Право: история и современность.* 2022. Т. 6, № 4. С. 447 – 454. doi: 10.17277/pravo.2022.04.pp.447-454