# СОВРЕМЕННОЕ

# МОРСКОЕ МЕЖДУНАРОДНОЕ

# ПРАВО

сочиненіе

**Ф. ПЕРЕЛЬСЪ,**

**ЧЛЬНЪ ГЕРМАНСКАГО АДМИРАЛТЕЙСТВЪ-СОВЬТА**

---

**ПЕРЕВЕЛЪ И ДОПОЛНИЛЪ**

**Г. К. ЛИЛІЕНФЕЛЬД**

Корпуса Штурмановъ Подпоручикъ

.....

**ЧАСТЬ ПЕРВАЯ**

«СОСТОЯНІЕ МИРА»

С.-ПЕТЕРБУРГЪ.
Типографія Морскаго міністерства, въ Главномъ Адмиралтействѣ
1884

# СОВРЕМЕННОЕ

# МОРСКОЕ МЕЖДУНАРОДНОЕ

# ПРАВО

сочинение

**Ф. ПЕРЕЛЬС,**

**ЧЛЕН ГЕРМАНСКОГО АДМИРАЛТЕЙСТВ-СОВЕТА**

---

**ПЕРЕВЕЛ И ДОПОЛНИЛ**

**Г.К. ЛИЛИЕНФЕЛЬД**

Корпуса Штурманов Подпоручик

.....

**ЧАСТЬ ПЕРВАЯ**

«СОСТОЯНИЕ МИРА»

Одесса
«Фенікс»
2015

УДК 341.225
ББК 67.412.1
П 27

**Составители:**

**Додин Евгений Васильевич –** доктор юридических наук, профессор кафедры морского и таможенного права Национального университета «Одесская юридическая академия»;

**Кузнецов Сергей Александрович** – кандидат юридических наук, профессор кафедры морского и таможенного права Национального университета «Одесская юридическая академия»;

**Аверочкина Татьяна Владимировна** – кандидат юридических наук, доцент кафедры морского и таможенного права Национального университета «Одесская юридическая академия»;

**Никиша Дмитрий Александрович** – кандидат юридических наук, заведующий лабораторией кафедры морского и таможенного права Национального университета «Одесская юридическая академия».

**Перельс Ф.**

П 27 Современное морское международное право : соч. В 2-х ч. Часть первая «Состояние мира» / Ф. Перельс ; пер. и доп. Г.К. Лилиенфельд ; сост. Е. В. Додин, С. А. Кузнецов, Т. В. Аверочкина, Д. А. Никиша ; вступ. слово акад. С. В. Кивалова. – Одесса : Фенікс, 2015. – 550 с.

ISBN 978-966-438-878-5

Двухтомное исследование Ф. Перельса «Современное морское международное право. Состояние мира. Состояние войны», переведенное, дополненное и изданное в Российской империи в конце XIX века, стало основным учебником по международному публичному морскому праву в высших учебных заведениях своего времени. Перевод содержал также подготовленный его автором основательный анализ действующего российского законодательства и практики его применения по вопросам, рассматриваемым в основном тексте труда Ф. Перельса (свобода открытого моря, территориальное море, национальность судов, пиратство и др.).

Оценивая выдающийся вклад в становление и развитие международного морского права исследования Ф. Перельса, коллектив сотрудников кафедры морского и таможенного права Национального университета «Одесская юридическая академия» осуществил адаптацию текста его труда «Современное морское международное право. Состояние мира», изданного в 1884 году, к современным литературным и научным требованиям.

Издание будет интересно студентам, слушателям, курсантам, аспирантам и преподавателям высших учебных заведений юридической и морской специализации, а также широкому кругу читателей, интересующихся историей правовой науки, в частности, науки морского права.

**УДК 341.225**
**ББК 67.412.1**

ISBN 978-966-438-878-5

© Додин Е.В., Кузнецов С.А., Аверочкина Т.В., Никиша Д.А., 2015

# Оглавление

Оглавление . . . . . 5

ВВЕДЕНИЕ . . . . . 9

ПРЕДИСЛОВИЕ . . . . . 14

ОТ АВТОРА. . . . . 18

Библиографический указатель главнейших сочинений и статей
по морскому международному праву, которыми пользовались
при составлети настоящей книги автор и переводчик сочинения
«Das öffentliche internationale Seerecht der Gegenwart». . . . . 21

§ 1. Общие положения. и границы действия международного права . . . 39

§ 2. Источники международного права . . . . . 42

§ 3. Источники морского международного права . . . . . 50

**Часть первая**

## МОРСКОЕ ПРАВО ВО ВРЕМЯ МИРА

**ГЛАВА 1. Верховные права над морем**

§ 4. Свобода моря . . . . . 68

§ 5. Национальные воды . . . . . 86

A. Прибрежное, или территориальное море. . . . . 87

a) береговая граница . . . . . 89

b) морская граница . . . . . 91

B. Закрытые моря . . . . . 98

a) Черное море. . . . . 100

b) Босфор и Дарданеллы . . . . . 104

c) Балтийское море . . . . . 107

C. Порты, рейды, заливы и устья рек . . . . . 110

D. Морские бухты несколько бóльших размеров . . . . . 111

E. Верховные права над известной частью моря, находящегося
во владении двух или нескольких государств . . . . . 115

F. Совокупность прав, какие имеет известное государство
в подчиненных ему частях моря . . . . . 116

§ 6. Переходящая верховная власть над частями открытого моря. . . . . 124

**ГЛАВА II.**
**Национальность судов**

§ 7. Общие положения . . . . . 129

§ 8. Германский военный флаг. . . . . 131

§ 9. Флаг германского торгового флота . . . . . 134

§ 9-1. Русский военный и торговый флаги . . . . . 148

§ 10. Наименование и распределение морских судов. . . . . 154

§ 11. Общий характер военных судов и правила, служащие для признания их таковыми . . . . . 158

**ГЛАВА III.**
**Нормы права судов вне территории своего отечества (за границей)**

§ 12. Суда в открытом море. . . . . 160

§ 13. Торговые суда в иностранных водах . . . . . 173

§ 14. Военные суда в иностранных водах . . . . . 200

A. Права военных судов для входа в иностранные воды и пребывания в иностранных портах . . . . . 200

B. Права и обязанности военных судов в иностранных водах . . . . . 214

§ 15. Особые льготы и преимущества для некоторой категории судов. . 240

**ГЛАВА IV.**
**Пиратство**

§ 16. Общие положения . . . . . 245

§ 17. Наказуемость пиратов . . . . . 252

§ 18. Столкновение государственных верховных прав при преследовании пиратов . . . . . 258

**ГЛАВА V.**
**Морские полицейские отношения**

§ 19. Морское дорожное право . . . . . 260

§ 20. Сигналы на море . . . . . 263

§ 21. О рыболовстве в открытом море . . . . . 265

§ 22. Карантины . . . . . 266

A. Общее понятие о карантинах и их цель ..... 266
B. Меры, принимаемые для предупреждения распространения заразных болезней ..... 268
C. Карантинный патент (или паспорт) ..... 268
D. Льготы военных судов в отношении карантинных правил ..... 269
E. Устав о русских карантинах ..... 270

**ГЛАВА VI.**
**Береговое право и спасение груза, кораблей и людей при кораблекрушении или морской опасности**

§ 23. Береговое право . . . . . 277

§ 24. Особая помощь, оказываемая военными судами . . . . . 285

**ГЛАВА VII.**
**Морской церемониал**

§ 25 . Характеристика . . . . . 291

§ 26. Различные виды оказания почестей . . . . . 295

§ 27. Принципы касательно оказания почестей . . . . . 297

**ГЛАВА VIII.**
**Содействие морских боевых сил при возникновении международных недоразумений вне военного времени**

§ 28. Введение . . . . . 316
A. Вмешательства . . . . . 316
B. Репрессалии . . . . . 318

§ 29. Действия военных судов . . . . . 320

§ 30. Особые виды репрессалий при международных сношениях . . . . 327
A. Отнятие торговых судов . . . . . 327
B. Отнятие военных судов . . . . . 330
C. Эмбарго . . . . . 331
D. Запрещение входа судов в известный порт . . . . . 335
E. Мирная блокада . . . . . 335
F. Мирные средства . . . . . 340
G. Особые средства соглашения по некоторым спорным вопросам . . 341
H. Третейское разбирательство (компромисс) . . . . . 342

## ПРИЛОЖЕНИЯ


I. Временная инструкция от 20 августа 1877 года командирам военных судов германского флота касательно уничтожения морского разбоя в китайских водах 347

II. Выписка из инструкции командирам военных судов от 28 сентября 1872 года (поведение командиров за границей) 351

III. О посредниках и формах дипломатических сношений 355

IV. Устав для российских консулов в Европе и Америке 392

V. Главнейшие законы о русском купеческом водоходстве 435

VI. О заключении чартепартии 475

VII. Перечень обязательств России по вопросам морского церемониала 483

VIII. Международная конвенция о защите телеграфного кабеля 485

IX. Взбунтовавшийся экипаж 491

X. Оскорбление флага 494

XI. Репрессалии 497

XII. Несколько примеров английской практики по вопросам международного права 506

XIII. Недавний случай перестрелки в мирное время боевыми выстрелами 510

XIV. Практика конгрессов 511

XV. Третейское решение президента Французской республики по делу американского корсара the General Armstrong 517

XVI. Решение третейского суда в Женеве по знаменитому делу «Алабамы» 519

XVII. Выписка из статей Вашингтонского договора от 8 мая 1871 г., заключенного между Сев.-Ам. Соед. Шт. с Англией 530

XVIII. Несколько случаев столкновения командиров русских военных судов с местными иностранными властями 546

Заключение . . . . . 548

# ВВЕДЕНИЕ

Современный этап развития человечества все с большей уверенностью демонстрирует необходимость возврата к идеологии сохранения и рационального использования природных ресурсов. К идеологии, ставшей определяющей при созыве и проведении Третьей конференции ООН по морскому праву 1973-1982 годов, а также и в принятой по ее итогам Конвенции ООН по морскому праву. «Эта Конвенция подобна глотку свежего воздуха во время серьезного кризиса в международном сотрудничестве и упадка в деле использования международного механизма для решения мировых проблем. Так будем же надеяться, что этот глоток свежего воздуха предвещает теплый бриз, дующий с Севера на Юг, с Юга на Север, с Востока на Запад и с Запада на Восток, ибо это ясно покажет, готово ли международное сообщество подтвердить свою решимость искать с помощью Организации Объединенных Наций более удовлетворительных решений серьезных проблем, стоящих перед миром, в котором общим знаменателем является взаимозависимость», – отметил в своем заявлении, сделанном 10 декабря 1982 года после открытия Конвенции для подписания, Генеральный секретарь ООН Хавьер Перес де Куэльяр.

И сегодня, по прошествии более 30 лет после принятия Конвенции, она не утратила своего прогрессивного характера и по праву может считаться Конституцией для океанов на все времена.

Конвенция по морскому праву 1982 года стала итогом развития и совершенствования правовых норм и норм морских обычаев, складывавшихся столетиями, в отношении использования и исследования морских пространств. Она стала первым и единственным документом в истории международного сотрудничества, свои подписи в поддержку которого в первый день открытия для подписания, поставили делегации практически всех государств мира. Именно Конвенция 1982 года стала

основой современного морского права, урегулировав все аспекты использования и изучения морских пространств, сохранения и резервирования ресурсов моря для будущих поколений.

Однако XX век, ознаменовавшийся проведением крупных международных форумов под эгидой ООН, посвященных проблемам использования морских пространств, и кодификацией сложившихся к этому времени норм морского права (1958, 1960, 1973-1982 гг.), – лишь обозримый сегодня этап развития этой старейшей и интереснейшей отрасли правовой науки и правоприменительной практики. Начала морского права, заложенные, как известно, древнегреческими и древнеримскими мореплавателями, пройдя сквозь столетия, стали его общеобязательными правовыми нормами, добровольно исполняемыми сегодня или в силу международных обязательств, или в силу древних морских обычаев и обыкновений.

Наметившаяся в последние годы активизация научных правоведческих исследований в сфере морского права дает все основания полагать, что развитие отрасли ни в коей мере не замедлилось и даже не притормозилось, как могло показаться после подписания и вступления в силу Конвенции по морскому праву 1982 г. Современные вызовы и угрозы мировому правопорядку в морских пространствах, меняющиеся экологические и экономические условия ставят все новые и новые задачи перед теоретиками права и требуют скорейшего воплощения их решения в практику правоприменения.

При этом, к сожалению, все реже в современных исследованиях мы видим обращение авторов к разработкам теории морского права прошлого, которые хотя и увидели свет в конце XIX – начале XX веков, до сегодняшних дней не утратили своей научной ценности и могут предоставить давно забытый, но от этого не менее ценный материал для размышлений новому поколению правоведов.

В Национальном университете «Одесская юридическая академия» – правопреемнике лучших правовых традиций Юга Ук-

раины – всегда с большим уважением и трепетом относятся к наследию прошлого. Свидетельством этому – единственный в вузах Украины Музей редкой книги, собравший в своей коллекции редчайшие издания со всего мира возрастом до 800 лет, посвященные, в том числе, и морскому праву. В стенах Университета была создана Украинская морская партия, главная цель которой – участие в разработке государственной политики, формирование органов власти, местного самоуправления и представительство в их составе, содействие становлению Украины как сильного морского государства.

В 2008 году сотрудники кафедры морского и таможенного права подготовили и издали адаптированный к современному русскому языку учебник А.Ф. Федорова «Морское право», впервые увидевший свет в Одессе в 1913 г. и рекомендованный тогда для учебных заведений правовой специализации всей Российской империи. «Морское право» А.Ф. Федорова и сегодня можно с уверенностью назвать одним из лучших учебников по морскому частному праву. Ни в одном из современных изданий не рассматриваются настолько подробно понятия морского судна и судового экипажа, морской ипотеки и организации лоцманской службы, договор морской перевозки и сделки, связанные с такой перевозкой. Определения некоторых правовых понятий, используемых до сегодняшних дней в практике международного сотрудничества и в текстах действующих для Украины международных договоров, можно отыскать лишь в этом учебнике.

Но поскольку учебник посвящен исключительно вопросам частного права, аспекты публичного морского права в нем не рассматривались. Вероятно, это было связано с тем, что к моменту подготовки и выхода учебника из печати в Российской империи был издан труд Фердинанда Перельса «Современное морское международное право» в двух частях: «Состояние мира» и «Состояние войны» в переводе и с дополнениями Г.К. Лилиенфельда (Санкт-Петербург, 1884 г.), в котором достаточно полно были изложены сложившиеся к тому времени взгляды на право-

вое регулирование публичных отношений, возникающих в сфере использования морских пространств. Первая часть этого труда, «Состояние мира», в течение 2014 года было подготовлено и адаптировано сотрудниками кафедры морского и таможенного права Национального университета «Одесская юридическая академия» к современному научному юридическому языку и предлагается на суд читателей.

Об авторе труда, к сожалению, известно совсем немного. Фердинанд Перельс (30 июня 1836 г. – 24 декабря 1903), немецкий военный юрист и специалист в области морского права с 1857 по 1867 гг. проходил службу в органах прусской юстиции, в 1863 – на службе в военной юстиции, начальник гарнизона в г. Шпандау. В 1867 г. поступил на службу в Военно-морскую академию Военно-морского флота Северо-Германского союза в Киле и стал преподавателем международного, морского и военного права. С 1877 г. Фердинанд Перельс – помощник по правовым вопросам Императорского Адмиралтейства, а в 1892 г. назначен директором гражданского ведомства Управления императорского военно-морского флота и заместителем представителя Пруссии в Совете Федерации германского рейха. В 1900 г. ему присвоено звание Почетного профессора университета Фридриха Вильгельма в Берлине за курс лекций по международному морскому праву.

Текст труда Фердинанда Перельса в переводе Г.К. Лилиенфельда несет в себе обаяние языка изложения конца позапрошлого – начала прошлого века, а построение отдельных фраз отличается от сегодняшних канонов научного юридического языка, объяснимое требованиями нормативных актов более чем вековой давности. Авторы адаптации текста постарались сохранить стиль произведения, внеся лишь некоторые поправки к тексту, касающиеся изменения написания некоторых слов, а также изъятием из оборота букв древнерусского алфавита.

Надеюсь, что адаптация ценнейшего труда по морскому публичному праву XIX в., проведенная в стенах Национального университета «Одесская юридическая академия», понравится цени-

телям и будет полезна студентам, курсантам, аспирантам, преподавателям, научным сотрудникам юридических и морских учебных заведений, а также всем, кто интересуется антологией и историей правовой науки. Вместе с тем, необходимо обращать внимание на некоторые несоответствия норм морского права конца XIX века и норм современных международных соглашений и национального законодательства Украины, поэтому использование предлагаемой читателям книги может быть особенно полезным при сравнении ее текста с действующим морским международным и национальным морским законодательством, а также современными научными изданиями и сложившейся практикой применения норм, регламентирующих использование морских пространств.

С наилучшими пожеланиями к читателям,

Председатель Украинской морской партии,
Президент Национального университета «Одесская
юридическая академия»,
академик
**С.В. Кивалов**

## ПРЕДИСЛОВИЕ

В предисловии к переводу известного сочинителя Блюнчли «Современное международное право цивилизованных государств» граф Комаровский, в качестве редактора этого перевода, выражает, между прочим, следующие справедливые мысли: «Россия по своей истории и значению призвана занять одно из самых видных мест не только в семье Европейских государств, но и всех народов. Вот почему необходимо, чтобы цвет нашей мыслящей молодежи посвящал все более и более свое время и силы изучению международного права, представляющего так много интересных, новых и едва затронутых вопросов, как для теоретической мысли ученого, так и для практического ума юриста и государственного человека. Пора и нам, наконец, в этой области знания основательно ознакомиться с лучшими произведениями западных писателей, если мы желаем, чтобы в будущем возникла и у нас богатая и самостоятельная литература по всем отраслям политических наук».

Применяя эти вполне верные слова к потребностям нашей морской службы и к полному недостатку у нас обстоятельных сочинений по вопросам современного морского международного права, мы в начале 1882 года обратились к Его Превосходительству Господину Управляющему Морским Министерством с докладной запиской о необходимости пополнить этот ощутимый недостаток нашей морской литературы, если не оригинальными, то, по крайней мере, переводными сочинениями лучших современных авторов, причем мы указали на только что появившееся тогда сочинение г. Перельса «Das offentliche internationale Seerecht der Gegenwart», которое, по нашему крайнему убеждению, должно было считаться одним из лучших руководств по морскому международному праву. Так как Его Превосходительство изволил вполне согласиться с нашим мнением, то после последовавшей переписки с профессором С.-Пб университета Ф.Ф. Мартен-

сом и решено было немедленно приступить к переводу означенного сочинения Перельса с теми дополнениями, изменениями и сокращениями, которые мы считали необходимыми для русского издания.

Теперь нам остается только повторить вышеприведенные слова Комаровского и от души пожелать, чтобы наше посильное стремление – пополнить недостаток нашей морской литературы по вопросам морского права, принесло действительную пользу тем лицам, для которых этот труд предназначен.

Что же касается подлинной книги г. Перельса, то она по своим многочисленным достоинствам не нуждается в особой рекомендации. Она написана автором, о котором с большою похвалой отозвались многие научные авторитеты и многие иностранные журналы. Сочинение это также уже переведено и на французский язык, что особенно говорит в пользу его достоинств, так как известно, что французская литература особенно богата подобными сочинениями.

Принимая во внимание все эти достоинства сочинения г. Перельса, у нас явилась мысль – перевести эту книгу для представления ее на предполагавшийся в 1880 г. конкурс сочинений по вопросам морского международного права по случаю столетнего юбилея первой декларации Императрицы Екатерины II о вооруженном нейтралитете 1780 г. Известно, что объявление конкурса было вполне решенное дело, но по непредвиденным обстоятельствам он мог и не состояться.

На суд благосклонных читателей представляется пока первая часть означенного сочинения, т.е. международное право во время мира; вторая же часть – международное право во время войны, в настоящее время также переведена и выйдет в свет в скором времени. Относительно же самого перевода всей книги, считаем нужным заметить:

1) что в разных местах книги сделаны нами как примечания, так и целые дополнения, которые, прежде всего, имеют целью выяснить более подробным образом некоторые выводы автора и привести некоторые исторические примеры, в особенности русские;

2) что вместе с указаниями автора на иностранные законодательства и на иностранную литературу, мы ссылаемся также на подходящие русские законы и русскую литературу;

3) что в приложениях к переводу мы поместили обозрение некоторых вопросов, не находящихся в книге г. Перельса, но которые нам казались существенно необходимыми, как для морских офицеров, так и для лиц, плавающих на коммерческих судах; кроме того, нами также приведено множество актов, не находящихся у автора, равно как выпущены те из них, которые не имеют особенного интереса для русских читателей.

Вследствие этого русское издание книги значительно полнее немецкого. Материалами при наших примечаниях, дополнениях, разъяснениях, приложениях и пр. служили нам сочинения и статьи, приведенные библиографическом указателе, Морской сборник от 1848 года по 1883 год и преимущественно сочинения Hautefeille, Ортолана, Блюнчли, Гефтера, Wheatona и др.

Прежде чем окончить наши настоящие строки, да позволено будет надеяться, что наше высшее военное и военно-морское начальство обратит внимание на почти совершенное отсутствие у наших офицеров и нижних чинов самых элементарных сведений по большинству вопросов современного международного права. В наших военных и военно-морских учебных заведениях международное право или вовсе не читается, или ему уделяется слишком мало времени, а, следовательно, преподавание далеко не соответствует практической важности этой отрасли знаний для лиц, посвящающих себя военной службе. Впрочем, подобное ненормальное явление встречаем мы не только в нашем отечестве, но даже у большинства западных держав. В подтверждение наших слов, укажем на авторитет Блюнчли, который в предисловии ко второму немецкому изданию своего сочинения «Europaisches Volkerrecht», между прочим, говорит, что еще во франко-прусской войне 1870-1871 гг. в ужасающей степени проявились недостатки и слабость международного права. «Часто даже между офицерами обеих армий, мало того, даже в высших кругах и между высо-

кообразованными людьми обнаруживалось ужасное незнание международного права. Сделано было много промахов, которые объясняются одним только злым намерением, яростью или слепою ненавистью к требованиям права, но которые верно не имели бы места, если бы более были распространены сведения по международному праву. Поэтому крайне необходимо, чтобы международное право, и в особенности право войны и нейтралитета, тщательно изучалось в военно-учебных заведениях. Европа также во имя своей чести не должна долее медлить последованием за примером Америки и дать офицерам и солдатам печатные служебные инструкции, в которых заключались бы сжато и точно изложенные главнейшие положения права. Ни облагораживающий дух христианства, ни современная гуманная цивилизация не могут получить полной силы, если на них не будет обращено внимания в школе». Впрочем, к чести нашей армии можно упомянуть, что при открытии последней русско-турецкой войны, наше военное начальство разослало по войскам несколько десятков тысяч экземпляров брошюр о главнейших законах и обычаях ведения войны, основанных на принципах проекта Брюссельской конференции 1874 г., которая, как известно, была созвана по предложению России.

В заключении считаем своей приятной обязанностью выразить здесь нашу искреннюю благодарность профессору С.-Пб университета Ф.Ф. Мартенсу, делопроизводителю Инспекторского Департамента Морского Министерства кап.-лейт. А.Н. Долгову, равно как всем лицам, советами которых мы пользовались, как во время нашей работы над переводом, так и по окончании его для посещения некоторых приложений.

**Переводчик**
Март 1884 года.

## ОТ АВТОРА

Настоящее руководство современного морского международного права составляет собой краткое извлечение из лекций по морскому и международному праву, читанных мной в Императорской Морской Академии в Киле в течение 1873 – 1877 г.г.; оно предназначено для практического употребления тех лиц, которые должны *иногда* заниматься этой областью права.

Морское международное право новейшего времени – начало которого я считаю с 1856 года – частью рассматривается в руководствах по международному праву, каковы например сочинения Филимора, Твис и Кальво, частью же в отдельных сочинениях, которые или рассматривают все вопросы морского права, как, например, Ортолан и Коши или же только некоторые отдельные части последнего, как, например Hautefeuille, Гесснер и Бульмеринк*.

Из сочинений, рассматривающих все отдельные вопросы морского международного права, в настоящее время особенного внимания заслуживает сочинение Ортолана «Règles internationals et diplomatie de la mer», предназначенное для практического использования французских морских офицеров. Только одно преимущественно касается позитивного права. Но это сочинение не вполне удовлетворяет немецкой практике, так как последней, помимо требований международного права, приходится также сообразоваться как с известными отношениями Германской империи к иностранным государствам, так и с требованиями германского государственного права, насколько, впрочем, последнее может вообще служить источником международного права. Сказанное в особенности справедливо для настоящего времени, так как теперь с каждым годом увеличивается число военных судов Германской империи, которые предназначаются

---

* См. записки «Institut de droit international» о морском призовом праве.

представителями чести и независимости отечества в иностранных водах, где должны заступаться за всякое нарушение права с той силой и энергией, которую требует положение Германской империи, как первоклассной державы.

При составлении этого руководства я старался расположить нормы и требования права таким образом, чтобы все сочинение представляло собой отдельную часть современного международного права. Но вместе с тем я не мог ограничиться только одним приведением действительно существующих норм права, поэтому я считал необходимым, по крайней мере, указать также на новейшие стремления для дальнейшего развития и усовершенствования права. В тех местах, где это казалось мне необходимым, я привел также краткое историческое развитие известного учения; собственно же для дальнейшего указания по части исторической могут служить сочинения американского писателя Уитона (Wheaton) и французских публицистов Отефейле (Hautefeuille) и Коши (Cauchy).

Строгое определение и ограничение норм права было вообще возможно только в тех случаях, в отношении которых существуют, по крайней мере в общем, согласия. Но рассматриваемая мной область права именно этим качеством не отличается. Это в особенности справедливо при определении прав и обязанностей нейтральных государств; здесь как теоретические взгляды известных писателей, так равно и практическое применение этих принципов значительно расходятся и нередко друг другу совершенно противоречат. Поэтому для создания какой-нибудь точки опоры оставалось только привести подлинные и противоречивые мнения известных авторитетов и, подвергнув их некоторому критическому анализу, вывести какой-нибудь определенный принцип для решения спорного вопроса. Самые важные понятия военно-морского права, как, например, вопрос о военной контрабанде, о блокаде и пр., нуждаются в строго научном определении. Причина подобного неопределенного состояния этих понятий объясняется, главным образом, тем обстоятельством, что за

отсутствием ясных и строго определенных международных обязательств и определений этих понятий, всякое государство легко склонно воспользоваться этой неопределенностью в свою пользу; другая причина заключается в столкновении интересов воюющих с интересами нейтральных. Это в особенности справедливо с точки зрения морских торговых сношений государств. Такое неопределенное состояние вопросов международного права известный писатель Cauchy весьма верно определил следующими меткими словами: «C'est cet état mixte où la paix et la guerre se promènent, pour ainsi dire, côte à côte, sur le même élément, qui fait la difficulté principale du droit des gens maritime et l'embarras de tous ceux qui easaient d'en préciser les règles». Слово «нейтралитет» само по себе весьма эластичное понятие, что легко доказывается историей всех новейших военных действий и нигде более чем здесь, дается полный простор узкой и эгоистичной политике народов.

Что касается собственно издания этой книги, то мне казалось также весьма целесообразным поместить в соответствующих местах особые важные тексты и цитаты на французском и английском языках*. Мне кажется, что вследствие этого, польза сочинения могла только выиграть.

А.Ф. Перельс

Берлин, в ноябре месяце 1881 г.

.

* В нашем русском издании книги г. Перельса, мы перевели почти все подлинные иностранные тексты и цитаты на русский язык. Переводчик.

## Библиографический указатель

**главнейших сочинений и статей по морскому международному праву, которыми пользовались при составлети настоящей книги[1] автор и переводчик сочинения «Das öffentliche internationale Seerecht der Gegenwart»[2]**

---


**Aegidi F.K. und Klauhold A.,** Das Staatsarchiv. Sammlung der officiellen Aktenstucke zur Geschichte der Gegenwart. Hamburg seit 1861. Приложение к XIV тому Staatsarchiv 1870: Aktenstücke in Bezug auf Handel und Schiffahrt wahrend des deutschfranzosischen Krieges im Jahre, 1870.

**Их же**: Frei Schiff unter Feindes Flagge. Urkundliche Darstellung der Bestrebungen zur Fortbildung des Seerechts seit 1856. Hamburg, 1866.

**Assensio R.** Les questions du droit maritime au congrès de Naples. Havre 1871.

**Attlmayr F.** Die Elemente des internationalen Seerechts und Sammlung von Verträgen. Руководство для офицеров импер. корол. флота Австрии[3].

**Azuni D.A.** Sistema universale dei principi del diritto marittimo dell'Europa. 2 vol. 2 ed. Triest 1796. (В 1805 г. автор издал сам свое сочинение и на фр. языке).

**Bar F.** Das internationale Privat und Strafrecht. Hannover, 1862.

**Barboux H.** Jurisprudence du conseil des prises pendant la guerre de 1870–1871. Paris 1872.

***Базили А.** О военной контрабанде, Мор. сборник, 1866 г., п. 1, неоф. 3–25; 1866 г. п. 2, неоф. 3-55.


---

[1] Т. е. первой и второй части.

[2] Статьи и сочинения по международному морскому праву, приведенные одним переводчиком, обозначены звездочкой.

[3] См. автора известного популярного сочинения «Über den Seekrieg» (Война на море), перевод Г.К. Лилиенфельда. – С.-Пб., 1881 г.

**Berner A.F.** Wirkungskreis des Srafgesetzes nacb Zeit, Raum und Personen, besonders von der Bestrafung der im Auslande begangenen Verbrechen, vom Asylrecht und von der Auslieferung der Verbrecher, von der Rückwirkung der Strafgesetze und vom Rechtsirthum. Berlin, 1853.

**Bischoff H.** Crundriss des positiven öffentlichen internationalen Seerechts. Craz 1868.

**Bluntschli I.C.** Das moderne Völkerrecht civilisirter Staaten als Rechtsbuch dargestellt. Heidelberg 1867. 2 Auflage, 1872.
Сочинение это также переведено на русский язык В. Ульяницким и А. Лодыженским под редакцией Гр. Л. Комаровского и озаглавлено «Современное международное право цивилизованных государств, изложенное в виде кодекса». Перевод сделан со второго немецкого издания 1872 года.

**Bluntschli I.C.** Das Beuterecht im Kriege und das Seebeuterecht insbesondere. Eine völkerrechtliche Untersuchung. Nördlingen, 1878.

**Borough J.** Imperium maris Britannici. London, 1686.

**Boucher P.B.** Consulat de la Mer ou Pandectes du droit commercial et maritime, faisant loi en Espagne, en Italie, à Marseille et en Angleterre et consultè partout ailleurs comme raison ècrite. 2 vol. Paris, 1808.

**Bulmerincq A.** Commission des prises maritimes. Rapport, extrait de la Revue de droit international et de lègislation comparèe. Gand, 1880.

**Burgh W. de.** The Elements of Maritime International Law. London, 1868.

**Bynkershoek C. von.** Quastiones juris publici. Leyden, 1737.

**Bynkershoek C. von.** De dominio maris. 1702.

**Calvo Ch.** Le droit international théorique et pratique, précédé d'un exposé historique des progrès de la science du droit des gens. 2 vol. (2 издание в Париже в 1870 г. Первое издание вышло в Париже в 1866 году на испанском языке).

**Cancrin Fr.L.** Abbandlungen von dem Wasserrechte, sowohl dem natürlichen als positiven, hauptsächlich aber dem deutschen. Halle, 1800.

**Canchy E.** Le droit maritime international, considéré dans ses origines et dans ses rapports avec les progrès de la civilisation. (Ouvrage couronné par l'Academie des sciences morales et politiques) 2 vol. Paris, 1862.

***Canchy E.** Об уважении частной собственности на море во время войны (Мемуар, перевод см. в Морском сборнике 1867 г. п. II, неоф. 42-81).

**Caumont A.** Dictionnaire universel des droit maritime au point de vue commercial, administratif et pénal, au répertoire méthodique et alphabetique de legislation, doctrine et jurisprudence nautiques; nouv. edit. Paris, 1867.

**Cleirac.** Us et coutnmes de la mer; divisées en trois parties:
1) de la navigation; 2) du commerce naval et contrats maritimes;
3) de la jurisdiction de la marine. Avec un traité des termes de marine et règlements de la navigation des fleuves et rivières. Bourdeaux, 1661.

**Code des prises** ou recueil des édits, déclarations, lettres patentes, arrêts, ordonnances, règlements et décisions sur la course et 1'administration des prises depuis 1400 jusqu'à present. Officiel 2 vol. Paris, 1784.

**Commission** on fugitive slaves, Report of the commissioners. Minutes of the evidence and appendix. London, 1876.

**Cussy F. Baron de.** Phases et causes célèbres du droit maritime des nations. 2 vol. Leipzig, 1856.

***Эристов князь Дмитрий Алексеевич.** Исторический обзор призов, сделанных русским флотом (Морской сборник, 1854, №№ 9, 10, 11 и 1855, №№ 6, 7, 8 и 9).

**Dahlgren I.A.** Maritime international Law. Ed. by Charles Cowley, Boston, 1877.

***Д. Мертвого** Взгляд на обязанности командиров нейтральных военных судов при междуусобиях (Морской сборник, 1873, № 11, с. 25–29).

***Его же.** Распоряжение Англии относительно флота испанских инсургентов (Морской сборник, 1873, № 11, с. 30).

***Его же.** Захват командиром германского броненосца Вернером судна испанских инсургентов (Морской сборник, 1873, № 11, с. 24–28).

***Его же.** Торговля нейтральных военной контрабандой (Морской сборник, 1877, № 6, с. 63-71).

***Его же**. Вопрос о пользовании коммерческими кораблями во время войны с точки зрения международного права (Морской сборник, 1877, № 5, с. 89-92).

***Его же.** О военных законах и обычаях ограничивающих употребление брандеров, миноносок, самодвижущихся и простых мин. Лекция адмирала лорда Dunsany (Морской сборник, 1879, № 8, с. 15-48).

***Его же.** Взгляд англичан на вопрос о бомбардировании беззащитных приморских городов (Морской сборник, 1874, № 1, с. 112–116).

***Его же.** Способ, употребляемый англичанами при утверждены владычества в приморских пунктах на восток (Морской сборник, 1876, № 11, с. 27–83).

***Его же.** Циркуляр английского адмиралтейства о беглых невольниках (Морской сборник, 1876, № 11, с. 27–28).

***Его же.** Признание третейским судом владетельных прав Португалии на лучшую гавань в эаливе Делагоа на берегу Африки (Морской сборник, 1876, № 5, с. 17–18).

***Его же.** Декларация Порты Оттоманской о русских судах и торговле нейтральных (Морской сборник, 1877, № 6, с. 49–51).

***Его же.** Декларация Англии о нейтралитете (Морской сборник, 1877, № 8, с. 51–60). Английские правила обращения с воюющими (там же, с. 60–63).

***Его же.** Выполнение Англией нейтралитета (Морской сборник, 1877, № 8, с. 91–94 и 1877, № 9, с. 92–97).

***Его же.** Отношения английского правительства к турецкому флоту (Морской сборник, 1877, №8, с. 43–54. Кроме того им же сделан перевод

с декларации о нейтралитете Франции, Испании и Австрии (Морской сборник, 1877, № 6 и 1877, № 8).

***Его же.** Объявление Турцией блокады русского прибрежья Черного моря и значение этого объявления (Морской сборник, 1877, № 6, с. 49–50).

***Его же.** Стратегическое значение Дуная (Морской сборник, 1877, № 5, с. 19–23).

***Его же.** Торговое значение открытия Дуная для океанского судоходства вследствие расчистки Сулинского рукава (Морской сборник, 1877, № 12, с. 42 – 44).

***Его же.** Мнение англичан об открытии Дарданелл и Босфора (Морской сборник, 1877, № 12, с. 57 – 74).

**Dahn F.** Der deutsch-französische Krieg und das Völkerrecht. In den von Loebellschen Jabrbüchern für die deutsche Armee und Marine. Band 5, Seite 113 und folgende.

**Deane H.B.** The Law of Blockade: Its history, present condition and probable future. An international Law Essay. London, 1870.

**Deane I.G.** The Law of Blockade as contained in the report of eight cases argued and determined in the High Court of Admiralty on the Blockade of the Coast of Courland, 1854. London, 1855.

***Drouyn de Lhuis**. Les neutres pendant la guerre d'Orient, 1855.

***Дестунис.** Изложение понятий разных народов о владевнии над морем в Журн. Министр. народ. просвещения, 1876, №№ 5 и 6.

**Engelbrecht I.A.** Corpus juris nautici, или собрание всех морских сборников по морскому праву известнейших мореходных наций древнего и нового времени с приложением уставов по страхованию, по вычислению аварий и др. касающихся морского дела сведений. Часть этих сборников переведена также на немецкий язык. Любек, 1790 г. Означенное сочинение содержит:

I. Родосское морское право.

II. Собрание морских узаконений Римского права.

III. Морское право Олерона.

IV. Морское право города Висби.
V. Морские права немецких вольных городов.
VI. Морское право Ганзейского союза.
VII. Регламент Петра Аррагонского касательно безопасности мореплавания; Флорентийское и Барселонское положения.
VIII. Морское право старого города Рига (Das alte Rigasche Seerecht);
IX. Датское морское право.
X. Морской консулат.
XI. Инструкции для вооруженных судов, крейсерующих в открытом море.

***Евецкий.** О репризах нейтральных кораблей в Юрид. вест. 1876 г. янв. и февр.

**Foelix M.** Traités du droit international privée ou du conflit des lois de différentes nations en matière de droit privé. 2 ed. Paris, 1852.

***Фрейганг А.** Конфедеративные корсарские суда и народное право. (Перевод статьи Огюста Ложела) (Морской сборник, 1864, № 9, с. 75–102).

**Fischer P.D.** Die Telegraphie und das Völkerrecht. Leipzig, 1876.

***Giaquinto.** Delia confisca per contrabando da guerra, 1872.

***Giaquinto.** La questione del Trent, 1862.

***Gallois.** Der Hansabund. 3 Auil. Leipzig, 1868.

***Galliani.** Dei doveri dei principi neutrali verso i principi geurregianti e di questi verso i neutrali. 1782. Перевод на нем. яз. с комментарием Cäsar, 1790.

***Geffken F.H.** См. Heffter.

***Gessner L.** Le droit des neutres sur Mer. 2 éd, Berlin, 1876.

***Gessner L.** Das Recht des neutralen Seehandels und eine Revision der darüber geltenden Grundsatze des Vulkerrechts. Bremen, 1455.

***Gessner L.** Zur Reform des Kriegs-Seerechts. Berlin, 1875.

***Gessner L.** Kriegführende und neutrale Mächte. Ein Beitrag zur Reform des internationalen Rechts in Kriegszeiten. Berlin, 1877.

***Грацианский Ив.** Недостаточно определенное значение нейтральности турецких вод Черного моря (Морской сборник, 1871, №. 1, с. 163–189.

***Гладкий** (капитан 2 ранга). Современное состояние вопроса о неприкосновенности частного имущества на море (Морской сборник, 1882, № 9, с. 109–126 и № 11 с. 1–18).

**Grotius H.** Mare liberum, seu de jure quod Batavis competit ad indica commercia. Dissertatio. Leyden, 1616.

**Grotius H.** De jùre belli ac pacis libri tres. Ed. Barbeyrach, Amsterdam, 1735 (первое издание в Париже 1625 г.).

***Hall.** The Rights and duties of Neutrals, 1874.

***Hall.** On certain proposed changes in international law. B: The contemporary Review; October 1875.

**Hartmann Id.** Institutionen des praktischen Völkerrechts in Friedenszeiten, mit Rücksicht auf die Verfassung, die Verträge und die Gesetzgebung des deutschen Reicbs. 2 Ausgabe. Hannover, 1874.

**Hautefeuille L.B.** Des droits et des devoirs des nations neutres en temps de guerre maritime. 4 vol Paris, 1849. Перевод большей половины этого сочинения был последовательно помещен в Морском сборнике, а именно: 1) Предисловие к сочинению Hautefeuille: Права и обязанности нейтральных наций во время морской войны в № 1 за 1871, с. 85–118; 2) О свободе морской торговли в № 4 за 1871, с. 133–157; 3) О войне в № 5 за 1871, с. 38–56 и № 6 за 1871, с. 63 –109; 4) О нейтралитете в № 7 за 1871, с. 113–155, № 9 за 1871, с. 29–48 и № 10 за 1873, с. 76–97, № 9 за 1873, с. 143–181, в № 10 за 1871, с. 77–134 и № 12 за 1871 г., с. 77–137; 5) Мореплавание и торговля во время войны в № 3 за 1872, с. 47–106; 6) Военная контрабанда в № 4 за 1872, с. 112–164 и в № 5 за 1872, с. 47–102; 7) Блокада как вто-

рое ограничение, причиняемое войною свободе нейтральной торговли в № 8 за 1872, с. 119–160; в № 8, 187, с. 56–68.

**Hautefeuille L.B.** Histoire des origines, des progrès et des variations du droit niaritime international. 2 èd. Paris, 1869. Это сочинение переводится на русский язык при Ученом отделении морского технического комитета. Кроме того, см. перевод отдельных статей этого автора в Морском сборнике в № 8 за 1869, с. 113 – 123.

**Hautefeuille L.B.** Propriétè des sujets des belligerants sur mer, 1860.

**Hautefeuille L.B.** Questions de droit Maritime international. 2 изд., 1869.

**Heffter A.W.** Das Europäische Völkerrecht der Gegenwart. 6 Auflage Berlin 1873 (1 Auflage 1844); 7-ое издание этого сочинения обработано Geffken'ом и вышло в 1881 году. Это сочинение также переведено на русский язык Бароном К. Таубе и озаглавлено «Европейское международное право».

**Hertstet E.** A complete collection of the treaties and conventions and reciprocal regulations at present subsisting between Great Britain and Foreign Powers; and of the Laws, Decrets, Orders in Council etc. concerning the same etc. London, 1827.

**Hirth G., und von Gosen I.** Tagebuch des deutsch-französischen Krieges, 1870 – 1871. Eine Sammlung der wichtigeren Quellen. 3 Bände. Leipzig, 1871 – 1874.

**Hopf I.** Die Wegnahme der «Frei» in britischen Gewässern. Aus der Neulralitätspraxis des deutsch-französischen Krieges. Gotha, 1871.

***Hosack.** The rights of britisch and neutral commerce, 1854.

**Hübner.** De la saisie des bâtiments neutres ou du droit qu'ont les nations belligérantes d'arreter les navires des peuples amis. Haag, 1795.

**Jacobsen F.T.** Seerecht des Friedens und des Krieges in Bezug auf die Kauffahrteischifiahrt. Altona, 1815.

**L'Iustitut de droit international**, Annuaire. Издается в Гентt с 1877 года.

**Jouffroy.** Le droit des gens maritime, universel. Berlin, 1806.

**Kaltenborn E. von.** Grundsätze des praktischen europäischen Seerecbts, besonders im Privatverkehre. 2 Bde. Berlin, 1851.

**Kaltenborn E. von.** Kriegsschiffe auf neutyalem Gebiet. Mit Kücksicht auf das Benehmen Lübeck's gegenüber dem «von der Tann» im gegenwärtigem schleswig-holsteinischen und dänischen Kriege. Hamburg, 1850.

***Комаровский** (граф). О международном суде. Москва, 1881.

***Castle.** The law of commerce in time of war, 1870.

**Katchenowsky.** Prize law, particulary with reference to the duties and obligations of belligerents and neutrals. Translated from the Russian by Fr. R. Pratt. London, 1867. Оригинал этого сочинения на русском языке издан под названием «О каперах и призовом судопроизводстве», 1855.

**Kent I.** Commentaries on American Law. 4 vol. 1. éd, 1826 и след. 12 издание пересмотрено O.W. Holmes, Boston, 1873.

***Кн. Кантакузин – гр. Сперанский.** Опыт определения понятия военной контрабанды, 1875. В 1-м приложении помещен список 133 договоров, в которых упоминается о контрабанде, и во 2-м – библиографический указатель.

**Klobutowsky St.** Die Seebeute oder das feindliche Privateigenthum zur See. Inaugural –Dissertation. Bonn, 1877.

**Klüber I.F.** Europäisches Völkerrecht. (1 Ausgabe 1819). 2. Deutsche Aud. 1 Bd, Schaffhausen, 1851. (Французское издание под названием Droit des gens moderne del'Europe).

**König B.W.** Handbuch des deulschen Consularwesens. Berlin, 1876.

**Lampredi Gio.M.** Tratado del commercio dei popoli neutrali in tempo di guerra. Milano, 1831.

***Л. И.** Вопрос об ответственности пароходных обществ в случаях причинения смерти, увечья или убытков (Морской сборник, 1876, № 10, с. 1–4).

**Lawrens W.B.** Commentaire sur les éleménts du droit international et sur 1'histoire des progrès du droit des gens de Henry “Whealon. 3 vol. Leipzig, 1873.

***Lawrens W.B.** Visitation and search, 1858.

***Лешков.** Историческое исследование начал нейтралитета, 1841.

**Lehmann H.** Die Zufuhr von Kriegscontrebande nach kriegfuhrenden Landern seitens Neutraler. Inaug-Dissert. Kiel, 1877.

***Lieber,** Reflexions et projèt à propos de ventes d'armes faites par le gouvernement americain durant la guerre franco-allemande (Revue de dr. inter., 1877, p. 462).

***Лохвицкий**, см. Ortolan.

**Lueder C.** Die Genfer Convention. Historish und kritishdogmatisch mit Vorschlägen zu ihrer Verbesserung unter Darlegung und Prüfung der mit ihr gemachten Erfahrungen und unter Benutzung der amtlichen, theilweise ungedruckten Quelleh bearbeitet. Eriangen, 1876.

***Lushington.** A manuel of naval prize law, 1866. Переведено на русский язык под названием «Морское призовое право», 1869.

**Maclachlan D.** A treatise on the Law of Merchant Schipping. 2 ed. London, 1876.

***Macqueen.** Chief points in the law of war and neutrality, search and blockade, 1862.

**Marco P.** Le guerre marittime secondo i principii del codice italiano del 21 guigno 1865. Palermo, 1877.

**Mardsen R. G.** A Treatise on the Law of collisions at sea. London, 1880.

**Marquardsen H.** Der Trentfall. Zur Lehre von der Kriegscontrebande und den Transportdienst der Neutralen. Erlangen, 1862.

**Martens Ch. de.** Causes célèbres du droit des gens. 5 vol. Leipzig, 1858.

**Martens G. Fr. de.** Précis du droit des gens moderne de l'Europe; 1 éd. 1788. Augmenté des notes de Pinheiro-Ferreira, précédé d’une introduction et

completé par 1'exposition des doctrines des publicistes contemporains et suivi d'une bibliographie raisonnée du droit des gens pav M. Ch. Vergé. 2 vol. 2 éd. Paris, 1864.

**Martens G. Fr. de.** Versuch über Caper, feindliche Nehmungen und insonderheit Wiedernehmungen. Nach den Gesetszen, Verträgen und Gebräuchen der Europäischen Seemächte. Gottingen, 1795.

**Martens G. Fr. de.** Recueil des principaux traités d'alliance, de paix, de tréve, de neutralité, de commerce, de limites, d'échange etc. conclus par les puissances de 1'Europe tant entre elle qu'avec les puissances et états dans d'autres parties du monde depuis 1761, précédé de traités du XVIlI-éme siécle antérieurs à cette èpoque et qui ne se trouvent pas dans le corps universel diplomatique de Mrs. Dumont et Roussel et autres recueils généraux de traites. 7 vol. с приложением новых томов до новейшего времени. Издается в Геттингене с 1791 г.

***Мартенс.** Восточная война и Брюссельская конференция 1874 – 1878 г. С.-Пб., 1879.

***Massé.** Le droil commercial dans ses rapports avec les droit des gens et le droit civil, 1844.

**Meves L.** Die strafrechtlichen Bestimmungen I. im Gesetz, bettreffend die Nalionalität der Kauffahrteischiffe und ihre Befugniss zur Führung der Bundesflagge, vom 25 October 1867, in Verbindung mit dem Gesetze, belreffend die Registrirung und Bezeichnung der Kauffahrteischiffe, vom 28 Iuni 1873; II. in der Seemannsordnung vom 27.December 1872; III. im Gesetz, betreffend die Verpflichtung Deutscher Kauffahrleischiffe zur Mitnahme hülfsbedürftiger Seeleute, vom 27 December 1872; IV. in der Strandungsordnung von 17 Mai 1874. Erlangen, 1876.

**Meves L.** Das Deutsche Strafgesetzbuch und bie Schiffahrt in von Holltzendorffs Allgem. Deutscher Strafrechtszeitung. Bd. XIII.

***Мертвого Д.** Законы главнейших морских держав, обеспечивающие соблюдение страною нейтралитета (Морской сборник, 1871, № 4, с. 55-98 и 1871, № 8, с. 97 – 166.

***Мертвого Д.** Законы Англии, обеспечивающие сохранение страною нейтралитета (Морской сборник, 1872, № 4, с. 89 –112).

***Мертвого Д.** Правила судоходства по Дунаю в военное время (Морской сборник, 1877, № 6, с. 41 – 46).

***Miraglia.** Delle conditioni storiche e scientifiche del diritto di preda esercito dalla navi di guerra, 1871.

**Moseley.** What is contraband of war and what is not; comprising all the American and English authorities on the subject. London, 1861.

***Мельницкий В.** Пошлина и навигация по Зунду и Бельтам (Морской сборник, 1850, № 12, с. 511–519).

***М-н П.** Английский нейтралитет во время американской войны (Морской сборник, 1871, № 1, с. 119–162. Извлечение из сочинения Бернарда «A Historical Account of the Neutrality of Great Britain during the american civil war», 1870.

**Munro-Butler-Johnstone H.A.** Handbook of maritime rights and the declaration of Paris, London, 1876.

**Морской сборник:**

1851 г., № 1, с. 73–74 (о правах и обязанностях нейтральных судов во время блокады);

1851 г., № 2, с. 152–166 (о постепенном развитии и современном состоянии морского права);

1856 г., № 7, с. 186–187 (положения морского международного права, утвержденные мирной Парижской конференцией);

1856 г., № 8, с. 60–62 (о каперстве);

1859 г., № 4, с. 152–154 (уважение французов к флагам других наций);

1860 г., № 2, с. 218–219 (о неприкосновенности коммерческих судов воюющих государств);

1860 г., № 3, с. 81 (мнение лорда Пальмерстона о неприкосновенности купеческих судов в военное время);

1861 г., № 5 (особое приложение, проект морского права);

1862 г., № 8, с. 33–43 (вопрос о блокаде морских берегов, возникшей по поводу войны с Северо-Американскими Соед. Шт.);

1863 г., № 10, с. 74–75 (каперы южных штатов Америки);

1865 г., № 7, с. 1–18 (о нейтралитете Англии в последней войне Соединенных штатов);

1866 г., № 2, с. 1–7 (нарушила ли Англия свой нейтралитет в деле Shenandoah);
1866 г., № 3, с. 194–196 (капера американских конфедератов);
1866 г., № 4, с. 41–43 (случай приближения к неприятелю под чужим флагом);
1868 г., № 1, с. 2–3 (подъем турецкими судами русского флага для вовлечения в обман жителей Кандии);
1870 г., № 12, с. 19–23 (вознаграждение за германские суда, взятые французами во время последней войны);
1871 г., № 3, с. 88–95 (морской международный конгресс в Неаполе); там же с. 84–88 (Алабамский вопрос);
1871 г., № 2, с. 29–31 (новый фазис вопроса об «Алабаме» и о приватирах);
1871 г., №. 3, с. 23–29 (Дарданеллы и Босфор);
1872 г., № 8, с. 12–16 (о реформе морского права);
1872 г., № 11, с. 177–188 (международное морское право со времени парижской конвенции);
1855 г., № 5, отд. 2, с. 100 (хищнические поступки английских матросов во время войны 1854–1855 гг.);
1856 г., № 2, с. 107–109 (разбор рапорта лейтенанта Дженеста);
1857 г., № 2, с. 172–173 (хищническое нарушение морского и народного права английским пароходом);
1857 г., № 2, с. 191–192 (примеры хищнического взгляда англичан на морское право и противоположного действия испанцев);
1857 г., № 10, с. 48 (разбойничий поступок английского крейсера с русским китоловным судном в 1805 г.);
1857 г., № 11, с. 84–86 (письмо владельца погибшего судна «Benoit» к французскому морскому, министру о бесчеловечном поступке шкипера американского судна «Western Star»);
1859 г., № 3, с. 41 (поведение англичан в Печелийском заливе);
1859 г., № 4, с. 116–121 (малайские пираты);
1863 г. № 2, с. 98–100 (пиратский капер 290 или Алабама);
1863 г. № 10, с. 11–18 (дело французского почтового парохода «Aunis»);
1866 г., № 3, с. 41–43 (случаи приближения к неприятелю под чужим флагом);
1869 г., № 3, с. 10–16 (неблагоразумное управление английского шкипера и нарушение права при случившемся столкновении);
1870 г., № 6, с. 20–32 (еще пример варварских понятий английского крейсера);
1871 г., № 2, с. 64–67 (захват пруссаками английских купеческих судов на Сене);
1875 г., № 8, с. 27–65 (военно-морское значение третейского суда в Женеве);

1874 г., № 11, с. 93–128 (неприятельская собственность на нейтральных судах);
1878 г., № 6, с. 169 – 198 (несколько мнений о крейсерах и о частной собственности на море);
1876 г., № 7, с. 7 (случай морского международного обычая, когда старший на рейде флагман сообщает судам всех наций о своих намерениях);
1877 г., № 1, с. 3–4 (случай перестрелки боевыми снарядами между дружественными нациями);
1876 г., № 7, с. 1–9 (пребывание на Салоникском рейде эскадры разных наций по случаю убийства германского и французского консулов, похороны их и казнь преступников);
1877 г., № 6, с. 46–49 (декларация России о сношениях во время войны с неприятелем, его подданными и с нейтральными);
1877 г., № 1, с. 49–50 (состоянте блокады черноморских портов, объявленной Турцией);
1877 г., № 10, с. 70–72 (блокада Черного моря);
В Морском сборнике за 1859 г. № 9 –12 читатель найдет все документы, касающиеся первого вооруженного нейтралитета. Эти документы изданы также отдельной книгой.

**Nau H.S.** Grundsätze des Völkerseerechts. Hamburg, 1802.

**Negrin I.** Tratado elemental de derecho international maritimo. Madrid, 1873.

**Nizze.** Das allgenieine Seerecht der civilisirten Nationen, 1857–1858.

**Neumann.** Grundriss des heutigen Europäischen Völkerrechts. 2 Aufl. Wien, 1877.

***Новосильцев.** О правах нейтральных в Русском вестнике за 1875 г. №№ 4 и 6.

**Oke Manning.** Commentaries on the Law of Nations. London, 1839.

**Oppenheim H.B.** System des Völkerrechts. 2 Ausg. Stuttgart und Leipzig, 1866.

**Ortolan M.Th.** Règles internationales et diplomatie de la mer. 2 vol. 4 ed. Paris, 1864 (1 ed. Paris, 1845). Это сочинение в сокращенном виде переведено г. Лохвицким и озаглавлено им «Морское международное право».

**Palatius I.** De dominio maris. libri duo. Venedig, 1663.

**Pardessus.** Collections des lois maritimes antérieures au dixhuitième siècle, 5 vol. Paris, 1828.

**Pestel Fr.G.** De dominio maris mediterranei. Rinteln, 1864.

**Phillimore Sir Rob.** Commentaries upon international law. 4 vol. (1 éd. 1854). 2 ed. London, 1871–1874.

**Pierantoni A.** Gli arbitrati internationali e il trattato di Washington. Napoli, 1872.

**Pistoye A. et Duverdy.** Traité de Prises maritimes, dans lequel on a refondu en partie le traité de Valin en l'appropriant à la legislation nouvelle. 2 vol. Paris, 1855.

**Pritchard.** A digets of the law and practice of the High Court of Admiralty of England, 1865.

**Pradier – Fodéré.** См. Vattel.

**Pradier – Fodéré.** La question de 1'Alabama et Ie droit des gens. Paris, 1872.

***Pratt.** Law of contraband of war, 1856.

**Rayneval De.** De la liberté des Mers, Paris, 1811.

***Рассказ датского приватира (**Морской сборник, 1848 г., том I, с. 298, 345, 437, 497 и 1849 г. № 2, с. 96 – 108).

**Reddie I.** Researches historical and critical in maritime international law. 2 vol. Edinburgh, 1844–1845.

***Ренненкампф.** История учения публицистов о праве осмотра кораблей во время войны, 1858.

**Revue de droit international** et de legislation comparée. Brussel und Leipzig, 1869.

***Plocque.** De la mer et de la navigation maritime, 1870.

***Ronbinson.** Reports of cases argued and determined in the high court of admiralty, 1801.

**Rohrschmidt Fr.W. von.** Preussens Staatsverträge. Berlin, 1852.
***Russel.** The new maritime law, 1856.

**Schiattarella R.** Il diritto della neutralita nelle guerre maritime. Roma, Torino, Firenze, 1877.

**Schiattarella R.** De territorio nelle sue altenenze colla legge penale. Siena, 1879.

***Schwebemeyer.** Das Privaleigenthum zur See im Kriege, 1860.

**Selden Ioh.** Mare clausum seu de dominio maris libri duo. Primo. Maré ex jure naturae seu gentium, omnium hominum non esse commune, sed Dominii privati seu Proprielatis capax pariter ac tellurem esse demonstratur. Secundo. Serenissimum Magnae Britanniae regem circumflui, et individuae alque perpetuae Imperii Rritannici appendicis, dominum esse asseritur. London, 1635.

***Серчевский Е.** Каперство (статья Дюверди) (Морской сборник, 1857 г., № 6, с. 142–149.

**Soettbeer A.** Sammlung officieller Actenstücke in Bezug auf Schiffahrt und Handel in Kriegszeiten; nebst Nachtrag. Hamburg, 1855–1857. 1) Gründzuge, See-Völkerrecht der Gegenwart als Einleitung und Register zu der Sammlung. 2) Sammlung: Verordnungen und Bekanntmachungen sowie Entscheidungen von Prisengericbten.

**Спасович.** О правах нейтрального флага и нейтрального груза, 1851 г.

**Steck von.** Versuch über Handels-und Schiffahrts-Verträge. Halle 1782.

**Steck von.** Essais sur divers Sujets relatifs à la navigation et au commerce pendant la guerre. Berlin, 1794.

**Surland I.I.** Grundsätze des Europäischen Seerechts. Hannover, 1750.

**Tecklenborg H.** Die Freiheit des Meeres. Bremen, 1870.

**Tecklenborg H.** Der «Vigilante» Fall, völkerrechtlich und praktisch beleuchtet. Kiel, 1873.

**Tecklenborg H.** Strandungsordnungen wie sie sind und wie sie sein sollten. Kiel, 1874.

***Times** (английская газета), по поводу Черноморского вопроса (Морской сборник, 1871 г., № 2, с. 33 – 35.

***Times.** Корреспонденция из Константинополя от 11 – 23 января в газету Times (Морской сборник, 1871 г., № 2, с. 35 – 40).

***Tetens.** Considérations sur les droits réciproques des puissances belligerantes et des puissances neutres sur mer, 1805.

**Trendelenburg.** Friedricfa des Grossen Verdienst um das Völkerrecht im Seekrieg. Vortrag, gehalten in der Königlichen Preus-sischen Academie der Wissenschaften zu Berlin; in den Monats-berichten derselben, Jahrgang, 1866. Berlin, 1867.

***Totze.** La liberlé de la navigation, 1780.

**Twiss Travers.** The Law of nations considered as independent political communities. 2 vol. London, 1861.

**Twiss Travers.** Territorial Waters in The Nautical Magazine, 1878, vol. XLVII, № IV, p. 308 – 318.

**Twiss Travers.** The doctrine of continous voyage as applied to contraband of war and blockade contrasted with the declaration of Paris of 1856, in the Law Magazine and Review of 1877.

**Valin R.I.** Nouveau Commentaire sur 1'ordonnance de la Marine du mois Août 1681. 2 vol. nouv. éd. La Rochelle, 1776.

**Vattel E. de.** Le droit des gens ou principes de la loi naturelle appliqués à la conduite et aux affaires des nations et des souverains. Nouvelle édition, précédée d'un essai et d'une dissertation (de l'auter), accompagnée des notes de Pinheiro – Ferreira et du Baron de Chambrier d'Oleires, augmentée du discours sur l'étude du droit de la nature et des gens par Sir James Mackintosh, completée par l'exposition des doctrines des publicistes comtemporains mise au courant des progrès du droit public moderne et suivie d'une table analytique des matières par M.P. Pradier-Fodere. 3 vol. Paris, 1863.

**Vergé Ch.** См. de Martens.

**Vidari E.** Del rispetto della proprieta privata dei popoli belligeranti. Milano, 1865.

**Ward R.** A Treatise of the relative rights and duties of belligerent and neutral powers in maritime affairs, in which the principles of armed neutralities and the opinions of Hubner and Schlegel are fully discussed. 2 éd. London, 1878.

***Webster.** Duties of neutrality, 1866.

**Weiss S.** Code du droit maritime international. 2 vol. Paris, 1858.

***Westlake.** Est-il désirable de prohiber l'exportation de la controbande de guerre (Revue de droit internal, 1870, p. 614).

**Wheaton H.** Elements of International Law. 2 vol. London, 1836.

***Wheaton H.** Enquiry into the validity of claim to a right of visitation and search, 1812.

**Wildmann.** Institutes of international Law. 2 vol. London, 1849.

***Владимирский М.** О значении нейтральных государств Западной Европы (Морской сборник, 1864 г., № 5, с. 27–56.

***Владимирский М.** Подсудность, судопроизводство и порядок суда на морях Западной Европы (Морской сборник, 1864 г. № 6, с. 155–178). Обе статьи заимствованы из сочинения Ортолана «Régles internationales et diplomatie de la mer».

**Wollheim da Fonseca**, Dr. A. C., Der Deutsche Seehandel und die Französischen Prisen-Gerichte. Ein Beilrag zur Kriegsgeschichte von 1870–1871. Berlin, 1873.

**Woolsey Th.** Introduction in the study of international Law, designed as an aid in teaching and in historical studies, London, 1875).

***Wurm.** Von der Neutralität des deutschen Seehandels in Kriegszeiten, 1841.

***Yeaman.** Some observation upon international law and the abolition of maritime captures, 1867.

## § 1. Общие положения и границы действия международного права

I. Под морским правом разумеют совокупность всех тех правил и юридических норм, которые касаются отношений народов на море. Эти правила частью почерпнуты из гражданского права, частью взяты из государственного и, отчасти, также и из международного права. Из последних составляется морское международное право, в которое входят все принципы, служащие юридическими нормами при обсуждении всех возможных отношений государств на море.

Так как такие различные отношения народов в военное время принимают особый характер, то согласно этому и принципы, соблюдаемые во время мира, уже не могут быть более теми же, какими они являются во время войны. Принимая во внимание эти два совершенно различные состояния народов, в обоих случаях надлежало создать те особые права и обязанности, которые должны соблюдать воюющие как между собой, так равно и в отношении других нейтральных народов.

Итак, мы видим, что принципы морского международного права должны быть рассматриваемы, как вовремя мира, так и во время войны. Согласно этому и самое учение о морском международном праве разделяется на две, существенно различные части, т.е. на морское международное право во время мира и на морское международное право во время войны.

Хотя настоящее руководство и будет главнейшим образом рассматривать принципы морского международного права, но принимая во внимание ту близкую связь, которую имеют в рассматриваемом случае некоторые частные морские права народов мы, для большей практической пользы этой книги, должны будем также постоянно иметь в виду и эти последние[1].

[1] По мнению известного публициста Hautefeuille, автора превосходного сочинения «Historie des progrés et des variations du droit maritime international», – международный закон исключительно

II. Морское международное право не может быть рассматриваемо, как универсальное право, т.е. такое право, которое было бы обязательным для всех народов земного шара.

Существование подобного универсального права было бы мыслимо только тогда, когда все народы земного шара сформировались бы в культурные государства; впрочем, даже и в этом случае различие вероисповеданий и отсюда истекающие противоречивые взгляды как на право отдельных государств, так равно, и на право частных лиц всегда будут служить тормозом для создания общих, обязательных для всех принципов универсального права.

Современное международное право постепенно создавалось и достигало нынешнего развития исключительно у христианских народов Европы и Америки. Только в этих границах нормы международного права были признаваемы до новейшего времени. Но со второй половины нынешнего столетия горизонты действия современного международного права значительно расширились. Первый пример этому дала 7-я статья Парижского трактата от 30 марта 1956 года, которая торжественно объявила Турцию принятою в число Европейских держав.

Известно, что эта статья говорит следующее:

«Его Величество Император французов, Его Величество Император Австрии, Ее Величество королева Великобритании и Ирландии, Его Величество король Пруссии, Его Величество Император Всероссийский, Его Величество король Сардинии доводят до всеобщего сведения, что Блистательная Порта принята в чис-

---

состоит из двух частей: закона естественного – единственного источника всех человеческих законов, и именно тех, которые должны управлять отношениями лиц (êtres) независимых народов и закона положительного, составленного из законоведения, вытекающего из трактатов и неписанных обычаев. Только эти два элемента и образуют международное право. Некоторые писатели, и в особенности нации часто забывали эту основную истину и старались установить для отношений народов правила, заимствованные из других источников.

***Примечание переводчика.***

ло Европейских держав и должна пользоваться всеми правами этих государств».

Впоследствии два самых больших государства восточной Азии, Китай и Япония, также примкнули к обязательствам Парижского трактата, открыв в то же время свои порты для торговли с иностранцами, чем и вступили в международное торговое сношение со всем цивилизованным миром. Кроме того, ряд других государств Азии, Африки и Австралии заключили дружественные и торговые договоры с европейскими государствами; благодаря этим договорам были постепенно созданы консульские учреждения, значительно способствовавшие международному соглашению.

Применение общих норм народного права европейскими народами, а равно и государствами, управляемыми по европейскому образцу, при сношениях с нецивилизованными и некультурными государствами, представляет собою единственный путь для торжества принципов современной цивилизации. Не подлежит сомнению, что могут быть особые обстоятельства, которые потребуют отступления от этих правил.

Справедливость требует, однако, сказать, что изложенный взгляд даже в последнее время далеко не разделяется всеми государствами.

## § 2. Источники международного права[1]

[1] Hautefeuille находит, что естественный закон есть единственный источник как берегового, так и морского международного права и, что только восходя к нему возможно найти истинные принципы. Всякий другой путь неизбежно приведет к ошибке, которая, в особенности в этом предмете, будет очень важна, так как она может пошатнуть счастье народов и пролить потоки человеческой крови.

На вопрос: что такое естественный закон? – автор говорит, что этот закон нигде не описан, никаким законодателем он не был обнародован. Его законодатель сам Бог. Властитель и судья народов позаботился начертать в сердце каждого из людей закон, который они должны соблюдать по отношению один к другому, и законы человеческие имеют значение настолько, насколько они воспроизводят, в наивозможно точной степени, постановления закона Божественного. Когда закон этот применяется к частным действиям человеческого существа, он называется совестью. Когда регулирует отношения граждан одной и той же страны между собой, он называется законом гражданским. Наконец, как регулятор отношений между независимыми нациями, закон этот сохраяяет свое название закона Божественного или получает название закона естественного (loi primitive).

Все знаменитые законодатели наилучшие постановления своих кодексов почерпнули из этого закона, нигде не писанного. Сам Бентам (Bentam) мог ли указать другой источник, где они могли бы найти их? Без сомнения, человеческая душа содержит в себе дурные наклонности, но она содержит в себе также и хорошие, именно в этих, которые суть ни что иное как выражение закона естественного, все самые мудрые правители народов искали лекарства для первых.

Существование естественнаго закона находится в связи с существованием самого человека; серьезно оспаривать этого нельзя. Закон этот не распространяется на все частные случаи жизни, и в особенности жизни развитой, подобно тому, как это должен делать закон гражданский – он отмечает только, если можно так выразиться, «выдающиеся точки» (sommités) права; он намечает путь, но он делает это так точно, что, следуя по этим освещенным им точкам, человек можетъ идти без страха заблудиться. Из общих принципов уже легко извлечь следствия и составить полное законодательство. Так именно и составлялись внутрениее законы народов. Все они, в основании своём, имеют закон естественный, и наиболее приближаются к совершенству те, которые в развими своём являются наиболее точно согласованными с основными принципами. Следуя указаниям естественного закона, легко регулировать все сношения и отношения, какие могут

I. Начало международного права надобно искать в необходимости создания известных международных соглашений по мере торжества цивилизации и развития морских торговых сношений. Вследствие противоречия интересов различных народов, необходимо было создать-таки понятия о некоторых общих международных отношениях, которые бы наиболее соответствовали разным противоречивым интересам. Влияние христианской религии и постепенная цивилизация народов уничтожили принципы узкого эгоизма как в государствах, так и в частных случаях, и были причиной более нравственных международных отношений. Таким образом, мы видим, что разум и нравственность были главными исходными точками постепенного создания международного права.

Установление принципов международного права, их дальнейшее усовершенствование и их проведение в практической жизни народов создавалось: во-первых, временем; во-вторых, формальными договорами между различными государствами и, наконец, весьма большое влияние на совершенствование и обяза-

---

существовать между различными народами вселенной. По своему божественному происхожденнию, закон этот общий для всех. Никто не может отвергнуть его во имя своей независимости. Он управляет всеми положениями: миром и войной, он указывает каждому права, которыми он может пользоваться, и обязанности, которые должен исполнять. Эти права и эти обязанности, ясные и положительные – суть коррелятивы одни другим; они соответствуют и согласуются между собою, никогда не сталкиваясь и не уничтожая друг друга. Они истекают от Создателя этой чу́дной вселенной.

Многие нации и большое число писателей, правда, утверждали, что часто народы могут иметь полные безусловные права, но противоположные одни другим, т.е. права, несогласуемые до такой степени, что одни из них не могут существовать, не уничтожая других. Это заблуждение со стороны писателей и, к несчастью, очень часто расчет со стороны народов.

Естественный закон есть, таким образом, первый единственный источник международного права вообще, морского международного права в особенности. В наставлениях этого закона мы должны искать принципы, на которых законы человеческие должны быть основаны. ***Примечание переводчика.***

тельность для всех народов этих принципов оказывали научные выводы.

В отдельном государстве гражданское право создается также постепенно привычками, законами и наукой; в отдельном случае это право толкуется и применяется надлежащей судебной или административной властью. Но для различных независимых государств не существует ни общего законодательного корпуса, ни верховной административной власти, решения которой были бы обязательными для них.

Применение принципов международного права на практике народов обеспечивается только разумной волей отдельного государства и в случае отказа в исполнении этих принципов, не остается другого выхода, как обращение к вооруженной силе, которая одна может заставить другое государство выполнить справедливые требования противника[1].

---

[1] В недавно вышедшей в свет книге «О международном суде» г. Комаровского прекрасно развита мысль о будущем способе решения споров и недоразумений народов посредством особого международного третейского суда. От души желаем, чтобы народы наконец поняли всю пропасть и мерзость нынешних методов расправы. Дай Бог, чтобы мысли ученого графа проложили путь к свету и избавили государства от безнравственной обязанности воевать.

По мнению графа, в настоящее время существует только одна случайная гарантия международного права – это т. н. политическое равновесие государств, которое заключается в том, что каждое государство, пытающееся нарушить международное право, вызывает противодействие не только со стороны государства, которому грозит опасность, но и со стороны всех прочих государств, заинтересованных в нарушении существующей международной системы, – противодействие достаточно сильное для того, чтобы помешать всякому опасному изменению установившихся политических отношений. Хотя эта идея политического равновесия и имеет много справедливых сторон, но нельзя не признать за ней много неудобств практического исполнения (более подробные сведения и библиографические указания касательно европейского равновесия содержатся в трудах Омптеды (Lit. II, стр. 484 и след.) и Камитца Lit. 97, 99). См.: Klüber. Droit des gens § 42, а также Fichte, Reden an die deutsche Nation. Berlin, 1808, s. 411 – 418.

***Примечание переводчика.***

II. К частным источникам международного права относятся:

1) международные обычаи (Internationale Observanzen), которые могут считаться древнейшими и самымыми важными источниками этого права;

2) международная воля, выраженная особыми трактатами и догорами.

Чем более государств участвовалии в составлении этих договоров и трактатов и чем больше их влияние, тем ближе подходят они к характеру обязательных международных договоров и потому как бы делаются обязательными для других государств, их не подписавших.

Так, например Женевская конвенция от 22 августа 1864 г. касательно улучшения положения раненых воинов может служить тому блестящим доказательством. Будучи сначала подписанной 12-ю государствами, она в настоящее время сделалась, кроме всего Германского союза, обязательной для Бельгии, Боливии, Чили, Дании, Франции, Греции, Великобритании, Италии, Нидерландов, Австрии, Перу, Португалии, Румынии, России, Швеции и Норвегии, Турции и Северо-Американских Соединенных Штатов.

Даже договоры и трактаты между двумя договаривающимися сторонами могутъ иногда служить драгоценым источником при исследовании вопросов международного права, так как в большенстве сдучаев статьи этих договоров основываются на верных принципах международного права и, кроме того, иногда эти договоры служат для верного толкования или усовершенствования некоторых статей этих трактатов. Чем больше будет заключаться подобных однородных договоров даже только между двумя государствами, тем скорее эти договоры приобретут обязательность международных законов. К таким договорам, в особенности, принадлежат трактаты о выдаче преступников, трактаты о торговле и мореплавании и консульскике конвенции.

3) Законы, распоряжения, узконения, положения и пр. отдельных государств могут служить также прекрасным источником при изучении вопросов международного права[1].

К таким распоряжениям относятся, например, американские "Instructions for the Government of armies of the United States in the field" от 1863 года; эта инструкция представляет собой в 157 параграфах первую попытку кодификации военного права при ведении сухопутной войны; она составлена проф. Ф. Либером в Нью-Йорке и после ее рассмотрения военной комиссией утверждена президентом А. Линкольном.

О ней Блюнчли говорит следующее: «Так как в этой инструкции высказываются преимущественно общенародные требования права и так как способ изложения этих прав находится в полной гармонии с современными цивилизованными понятиями о правилах ведения войны, то действие этого эдикта должно идти далеко за пределы Северо-Американских Соединенных Штатов и должно иметь непосредственное влияние на смягчение нравов и уменьшение бедствий войны».

---

[1] Hautefeuille в своем сочинении «Historie des progrés et des variations du droit maritime international» сильно восстает против тех писателей, которые думали поставить исторические факты в ряд источников прав вообще. Их желание – приписать этим фактам международную авторитетность и преобразовать их в некоторого рода обычное право – есть заблуждение, которое следует отметить и избежать. История гораздо чаще записывает такие факты, которые поражают людей своими необыкновенными свойствами, которые нарушают принципы права, чем такие, которые, будучи справедливыми и согласными с идеей добра, мало обращают на себя внимание людей. Желать рассматривать факты первого рода как прецеденты, на основании которых народы должны регулировать свое поведение, было бы печальной ошибкой для всего человеческого рода. Закон не должен быть создан по человеческим действиям и для оправдания их. Наоборот, действия эти должны быть согласованы с законом существующим. Все, что применяется относительно законов внутренних, одинаково применяется к историческим фактам; они не должны иметь никакого влияния на международный закон.

***Примечание переводчика.***

4) Решения международных третейских судебных инстанций, авторитет которых основывается на известных конвенциях, а равно и решения нейтральных судей.

5) Мнения нейтральных авторитетов международнаго права могут как в общих, так и в частных случаях и вопросах быть также отличным вспомогательным средством при изучении принципов международного права.

6) История международных договоров и трактатов.

Из них в новейшее время заслуживает особенного внимания предложения Брюссельской конференции 1874 года в виде проекта законов ведения войны под названием «Проект международной декларации о законах и обычаях войны». Конференция, созванная по инициативе России, подвергла 71 параграф русского проекта некоторому изменению и разработала новый вышеупомянутый проект в 56 статей, который, однако, до сих пор не ратифицирован державами, участвовавшими в конференции. Поэтому предложения Брюссельской конференции до сих пор не имеют силы законов, но во всяком случае, они уже могут служить прекрасным и весьма значительным материалом при изучении взглядов и характера современнаго военного права.

О военно-морском праве на конференции совсем не было речи[1].

---

[1] Текст русский международной конвенции касательно законов и обычаев войны разделяется на следующие четыре отдела: I. О правах, воюющих сторон в отношении друг друга; II. О правах воюющих сторон в отношении частных лиц; III. О сношениях между воюющими сторонами; IV. О репрессалиях.

Первый содержит в себе 7 глав, в которых говорится: 1) о военной власти на неприятельской территории; 2) о том, кто должен считаться воюющей стороной, о комбатантах и о некомбатантах; 3) о дозволенных и недозволенных средствах вредить неприятелю; 4) об осаде и бомдбардировании; 5) о шпионах; 6) о военнопленных и 7) о некомбатантах и раненых.

Во втором отделе опредляется: 1) власть военная в отношении частных лиц; 2) вопросы о рекламациях и контрибуциях

Затем третий отдел касается средств сообщения между воюющими сторонами, парламентеров, капитуляций и перемирии.

7) Научное исследование предмета.

Начало этих исследований, не считая рассуждений о некоторых частных вопросах международного права начинается в начале XVII ст. Авторитет таких исследований имеет особенную силу в тех случаях, когда известное число знаменитых публицистов различных национальностей приходят к единогласному решению по какому-нибудь вопросу международного характера. Но отдельные сочинения известных писателей, в которых подробно рассматриваются вопросы международного права, имеют неоспоримо важное значение при изучении этого предмета.

Все усилия последнего времени в области международного права преимущественно стремятся к тому, чтобы разработать международное право двумя главными путями. Первый состоит в создании изестных принципов будущих международных сношений путем добросовестной кодификации сущесвующих положений; второй – стремится путем публикаций и предложений вызвать народы к обсуждению предлагаемых законов, а следовательно к реформе международного права.

В особенности два общества развивают значительную деятельность на этом поприще науки:

1) Association for the reform and codification of the law of nations и

---

Последний же отдел состоит всего только из трех статей и касается репрессалий.

В самом начале проекта поставлены пять общих положений, в которых выражен основной взгляд на международную войну, как он неоднократно был высказан в правительственных актах и господствует в науке международного права. По мнению нашего законоведа профессора Мартенса, цель этих общих положений заключалась в том, чтобы предупредить всякое сомнение в гуманности взгляда и намерениях, вызвавших к жизни сам проект.

Отзывы о последнем были в свое время весьма лестны: См.: Lueder. Der neueste Codifications Versuch, C. 18; Lucas. La Conférence de Bruxelles. – C. 2. Laveleye. Les actes de la Conférence de Bruxelles. – C. 9. Более подробные сведения см. в книге проф. Мартенса «Восточная война и Брюссельская конференция 1874 – 1878 г.», с. 87 – 141.

***Примечание переводчика.***

2) Institut de droit international.

Цель последнего ясно определяетя из первого параграфа устава этого общества, перевод и текст которого следующий:

«Институт международного права есть научное общество, без всякого социального характера.

Это общество имеет *целью:*

1) содействовать развитию международного права, стараясь стать органом юридической совести всего цивилизованного мира;

2) формулировать общие принципы и отсюда вытекающие научные правила в области международного права и заботиться об их возможно большей популярности;

3) участвовать во всякой серьезной попытке для кодификации законов международного права;

4) заботиться о том, чтобы принципы, признанные удовлетворяющими требованиям современного общества, получал надежащую санкцию правительства (официальную);

5) заботиться по мере сил и возможностей о сохранении мира и в военное время о соблюдении воюющими законов ведения международной войны;

6) исследовать трудности, с которыми может столкнуться практика, при толковании и применении известного закона международного права и в случаях сомнительных давать юридические советы с надлежащими толкованиями законов;

7) содействовать публикациям, публичным чтениям и всеми другими средствами торжеству принципов правды и гуманности, которые должны управлять народами при взаимных сношениях.

III. Так как морское международное право отчасти составляется из частного государственного права, то, само собой разумеется, что все источники последнего должны в то же время служить и источниками первого.

## § 3. Источники морского международного права

Исходной точкой для современного морского международного права служили, вероятно, те принципы морских международных отношений, которые были следствием средневековой морской торговли и затем, постепенно совершенствуясь, достигли своего нынешнего развития.

Что же касается книг древней эпохи[1], то особенного внима-

[1] Самые древнейшие, какие изввстны нам, суть законы Trani, изданные, как полагают, в 1063 г. под названием «Ordo el consuetudo maris». Ни и один текст этих законов не дошел до нас.
Законы Amalfi имели ту же участь; даже трудно утверждать, существовали ли они в действительности.
Если верить Azuni, Table Amalfitaine признавалась всеми итальянскими народами как самое мудрое законодательство из всех торговых законов. В Amalfi существовал даже трибунал или адмиралтейский суд, власть которого добровольно признавали все нации полуострова Peninsule. Но Azuni не приводит никакого доказательства в подтверждение своего мнения. Как ни знаменит этот закон, но он совершенно затерян. Факт этот должен показаться странным, в особенности если мы примем во внимание то, что, по словам некоторых писателей, Table Amalfitaine пользовалась очень большим значением и служила руководством для всех коммерческих решений в Неаполе еще в 1570 г. Как допустить, чтобы такой знаменитый закон, бывший еще в силе целое столетие после изобретения книгопечатания в конце XVI ст. мог быть совершенно затерян? Факт этот представляется маловероятным; по мнению Hautefeuille, надо скорее думать, что Table Amalfitaine есть ничто иное, как несколько измененный закон римский или даже закон Trani.
Из других местностей, где разрабатывались морские законы, следует также упомянуть и город Марсель, бывшая фокейская колония в южной оконечности Галлии, знаменитый своим мореплаванием и торговлей еще задолго до вторжения варваров. Под римским владычеством, под которое попал и он, Марсель сумел сохранить некоторую долю своей свободы; и если не вполне, то почти полностью сумел освободиться из-под ига варваров. Колония эта никогда не переставала заниматься морской торговлей и весьма рано уже имела свои специальные морские торговые законы.

ния заслуживают только законы о морском праве Императора

---

Мы имеем книгу марсельских статутов (Statuts de Marseille); время ее издания относится к 1256 г., но она сама представляет доказательство того, что большинство ее постановлений заимствовано из законодательства предшествовавшего и очень древнего.

Марсель всегда отличался своей умеренностью и справедливостью; он почти никогда не принимал добровольного участия в распрях и войнах, опустошавших Средиземное море в средние века. Законы его всегда грозили смертной казнью за разграбление имущества, потерпевших крушение и за торговлю оружием с неверными; факт достойный замечания, что оба эти запрещения уважались гражданами этого города.

Морское законодательство Марселя, без всякого сомнения, восходит к временам более отдаленным, чем законодательства Trani и Amalfi. В 1099 г. рыцари крестовых походов, утвердившиеся на Востоке, издали под заглавием «Иерусалимские Ассизы» (Assises de Ierusalem) кодекс законов, достаточно полный для того времени. Он был разделен на 2 части: баронские ассизы (les assises des barons) и мещанские ассизы (les assises de bourgeois).

Перенесенные на Кипр, законы эти были затеряны первый раз и восстановлены Амори (Amaury), а в 1194 г. они были затеряны и вторично восстановлены Жаном Ибелином (Jean d'Ibelin). Вероятно, каждое из этих изданий внесло какое-нибудь изменение в первоначальный текст, который мы, таким образом, не можем и определить. Ассизы сохранялись на Кипре даже под венецианским владычеством. В 1535 г. венецианская синьёрия (Seigneurie) приказала перевести их на итальянский язык, который стал общим языком всех жителей. В мещанских ассизах (assises des bourgeois) находится относительно немного постановлений, относящихся к торговле и мореплаванию. Общим руководящим правилом служили обычаи: французские, греческие и итальянские; ассизы же применялись только к таким случаям, которые именно они предусматривали.

Из числа постановлений иерусалимских ассиз следует указать на три: первое, содержащееся в главах 41 и 45, определяет отношения гузоотправителя к хозяину корабля. Договор фрахта был очень древним, но он был определен совершенно специальным образом, потому что торговец сопровождал свой груз, постановление о котором как бы указывает на то, что в это время грузоотправители начинают переставать отправляться в путь вместе со своими товарами; это нововведение, вызванное без сомнения развитием

Юстиниана[1].

торговли, необходимо должно было совершенно изменить отношения между капитаном корабля и грузоотправителем.

Гл. 44 запрещает торговлю оружием с неверными и назначет очень строгие наказания за нарушение сего.

Наконец в 46 главе Амори говорит о спасении предметов, потерпевших кораблекрушение, и требует, чтобы они были возвращены в полном объеме их собственнику. По этому закону, все торговые и морские дела были подчинены специальной юрисдикции, которая ни в каком случае не могла допускать судебного поединка (combat juidiciaire).

В течение XII и XIII ст.ст. морская торговля сделала огромные успехи; цивилизация быстро распространялась; появились новые потребности, требовавшие новых законов. Каждый морской город вскоре уже имел свои собственные. Но здесь следует прибавить, что нам едва известны даже названия большинства этих кодексов.

Статуты Пизы, изданные в 1160 г. были восстановлены и дополнены в 1235 г.

Первые законы Венеции нам совершенно неизвестны; некоторые писатели полагают, что этот город, столь могущественный своим флотом, не имел никакого специального законодательства и до половины XIII ст. довольствовался римским правом

Отфейль, однако, полагает более основательным думать, что предшествовавшие специальные законы были утеряны.

В 1255 г. появился «Capitulaire nauticum» – самый полный морской закон, какой существовал на то время, и который содержал в себе 126 статей. Он определял все подробности использовавшихся тогда в морской торговле контрактов, с такой мудростью, которая могла быть только результатом опыта; но он не содержал ни одного постановления, касавшегося международных принципов.

Испания также приняла участие в общем движении. В 1268 г. Иаков I издал в Барселоне один, не имеющий впрочем большого значения, закон, содержание которого было затеряно.

Два года спустя, Альфонс X издал кодекс, известный под названием «Partidas», и содержавший несколько глав, посвященных морским делам. Содержание его нам неизвестно (из сочинения Hautefeuilee «Histoire des origines, des progrés et des variations du droit maritime international». 2 ed. Paris 1869).

***Примечание переводчика.***

[1] Законы о торговле и мореплавании, составленные по повелению императора Юстиниана, заключают в себе весьма небольшое число постановлений, могущих обратить на себя наше внимание.

Все изданные с XII века книги о праве не имели в свое время силы сборников нынешних законоположений, но представляли собой только мнения частных лиц, которые, однако, весьма быстро достигали известного авторитета и, таким образом, за недостатком государственных законов, служили руководящей нитью при решении споров в области морских международных сношений, в особенносети же при толковании принципов торгового права.

Впрочем, для изучения современного морского международного права книги эти утратили свое первоначальное значение, что, впрочем не должно нас особенно удивлять, так как в то отдаленное время ещё не было полного сознания всей той пользы и важности, которую представляет собой сборник подобных юридических правил.

Тождество некоторых выводов в различнх книгах международного права объясняется универсальным характером морских отношений народов между собой.

---

Все они носят характер законов, изданных как бы для империи, охватывающей всю вселенную.

Закон «de navibus non excusandis» савершенно справедлив и пригоден для подданных того государя, который его издал, но дурно примененный впоследствии, он стал источником права, применяемого народами к иностранным кораблям и известного в новейших языках под названием права ангарии «droit d'engarie».

Постановления, относящиеся к кораблекрушениям строго воспрещают разграбление имущества, выброшенного бурей. Так, например, loi 3 p.p. adlegem Corneliam, de Siccariis, назначала смертную казнь всем, кто утаивал вещи, спасенные после кораблекрушения.

Император Лев изменил это наказание и назначил денежный штраф, равный четвертой стоимости утаенных предметов.

Впоследствии римские законы были изменены варварами. Так, например, вестготы, утвердившиеся в южной части Галлии, издали собрание законов, основанных, без сомнения, на древнем праве, но отличавшихся от него в некоторых пунктах.

Теодорик в Италии издал один эдикт, изменивший римские законы; морской торговле была посвящена только всего одна 109 статья (см.: Hautefeuilee «Histoire des origines, des progrés et des variations du droit maritime international». 2 ed. Paris, 1869.

***Примечание переводчика.***

Более всего издавалось этих книг в нижеследующих трех районах торгового мореплавания:

**а) Средиземное море**

Начиная от самого древнего времени и до открытия Америки, Средиземное море было центром морской торговли.

В книге «Consolato del mare» можно найти все нормы и правила морского права, которые в свое время были приняты почти всеми государствами, омываемыми водами Средиземного моря; время появления этой книги с точностью определить нельзя, но вероятно, она появилась в XII или в XIV веке на каталонском наречии. Сначала она носила название «Собрание узаконений для Барцелоны», название же «Consolato del mare» она получила только в XV в., вероятно потому, что консулы считали необходимым составить сборник морских узаконений. Что же касается места появления этой книги, то, по мнению одних ученых, этим местом следует считать Барселону, по мнению же других – Марсель.

Первое печатное издание этой книги появилось в Барселоне в 1494 году.

Это объемистое сочинение имеет для современного европейского морского права такое же значение, какое имеют законы императора Юстиниана для современного гражданского права; даже государства, обладающие кодифицированным морским правом, смотрят на него с большим уважением и нередко, при толковании и применении законов международного права ссылаются на вышеупомянутое сочинение.

Несмотря на свою давность, это сочинение до сих пор играет важную роль в практике международного права. Оно не создавало никакого права, никакого нового обычая: констатировало только те, которые на момент его издания, существовали уже более или менее давно. Самое же время его издания, как уже сказано выше, весьма неопределенно.

Согласно писателю Pardessus, Консулат был обнародован, самое раннее в конце XIII столетия и самое позднее – около середины XIV века[1].

Из норм права, выраженных в Консулате, особенного внимания заслуживает тот принцип, по которому неприятельская собственность, находившаяся на нейтральном корабле, подлежала захвату. Хозяин корабля, на вопрос крейсера, должен был объявить: имеет ли он в числе своего груза предметы, принадлежащие противнику, и, если он таковые имел, то должен был следовать за крейсером в тот порт, куда этому последнему заблагорассудится его привести, для того, чтобы освободить его от товаров, подлежавших захвату; в случае отказа крейсер имел право пустить ко дну нейтральный корабль. Во всех остальных случаях воюющий должен был оставить корабль и ту часть груза, которая не принадлежала его противнику, свободной; кроме того, он должен был заплатить неустойку за захваченные предметы.

Для нас очень важно подробно констатировать постановления Консулата или, вернее, те обычаи, которые он освящал, ибо мы увидим, что несколько столетий спустя, под предлогом исполнения этих постановлений, положение нейтральных мореплавателей было очень стеснено. Достаточно сравнить ст. 276 Консулата с принципами, изложенными в 1-й части для того, чтобы видеть, что постановления Консулата безусловно противоречат естественному закону[2].

---

[1] См.: Collection des lois anterieures ect. tome II. ch. p. 35.

***Примечание переводчика.***

[2] Вот текст ст. 276 Консулата в том виде, как она приведена у Pardessus: «Если вооруженный корабль, идущий или возвращающийся, или занимающийся корсарством (étant en course), встречает купеческий корабль ... если взятый корабль принадлежит к числу дружественных, тогда как находящиеся на нем товары принадлежат врагам, то адмирал вооруженного корабля может остановить его и заставить принести к нему все то, что принадлежит неприятелям, с тем, однако, условием, что адмирал должен заплатить хозяину этого корабля весь фрахт, который этот последний должен был бы получить, если бы доставил груз по назначению ....

Происхождение их нельзя не узнать. Воюющие применяли к народам иностранным и независимым римский закон, изданный императорами для своих подданных.

Консулат не есть формальный акт; он не есть даже внутренний закон какого-нибудь народа; он есть простой сборник обычаев, принятых большинством прибрежных наций Средиземного моря. Он никогда ни от какой верховной власти не получал санкции, и каково бы ни было его значение, как законодательства торгового, он не имеет никакой силы как акт международный.

274 и 276 статьи, относящиеся к неприятельской собственности, находившейся на нейтральных кораблях, и к нейтральным товарам, находившимся на неприятельском корабле – единственные из всего сборника, которые относятся к международным сношениям во время войны. Обычай, освящаемый ими по первому вопросу, согласуется с варварством эпохи; право, предоставляемое крейсеру пустить ко дну нейтральный корабль, служит тому доказательством.

Ученые много занимались вопросом о месте и времени появления этого сочинения; то же можно сказать и относительно его автора. Но все их труды остались бесплодными. Если из числа всех этих мнений дозволено будет выбрать одно, то следует остановиться на следующем: Консулат есть произведение многих, глубоко просвещенных и опытных во всем, что касается морской торговли, людей, которые последовательно изложили в этой книге результаты наблюдений и изучения, сделанных ими в разных местах и в разное время. Консулат в первоначальном своем виде далеко не был так полон; он совершенствовался и пополнялся

---

Если хозяин корабля несмотря на приказание адмирала, будет отказываться доставить неприятельские товары, находящиеся на его корабле в такие места, где взявшие его будут в безопасности, то адмирал может или сам пустить, или приказать пустить его ко дну, спасши предварительно людей, находящихся на корабле ... Но надо знать: весь ли груз или большая его часть принадлежит неприятелю».

***Примечание переводчика.***

постепенно и, наконец, народы, занимавшиеся мореплаванием, пораженные мудростью его постановлений, приняли его для руководства.

Время издания, равно как и авторы его не были, да и не могли быть одни; целое столетие, может быть, было использовано на его составление. Что касается места издания, то только Марсель или Барселона могут оспаривать честь быть его родиной.

Таким образом, как замечено выше, Консулат не был законом. Нигде, ни в какой стране он не имел законодательного характера; никакой государь не издавал его в своем государстве. Он представляет простое собрание обычаев, принятых прибрежными народами Средиземного моря. В эпоху, когда он появился, он был самым полным собранием, какое когда-нибудь существовало относительно морской торговли. На его постановлениях лежал отпечаток той практической мудрости, вследствие которой он был принят почти всеми морскими народами. Многие из этих постановлений послужили основанием французскому ордонансу 1681 г. и, следовательно, торговому кодексу, действующему в настоящее время во Франции и в большей части Европы.

Если рассматривать Консулат как морской торговый институт, то нельзя слишком похвалить эту компиляцию, которая и до сих пор служит основанием новейших заководательств. В ней господствует некоторая сбивчивость; статьи, говорящие об одном и том же предмете, отделены одна от другой и разбросаны случайно; но при этом постановления его полны мудрости. Такая несистематичность подтверждает высказанное мнение относительно составления и происхождения этого сборника.

Если, наоборот, захотят рассматривать Консулат как источник международного закона, несмотря на то, что он не имеет ни одного из специальных и существенных признаков формальных актов, и следовательно, он не может иметь никакой силы, можно с уверенностью сказать, что он был источником самых серьезных заблуждений и ошибок.

С этой последней точки зрения Гюбнер (Hubher) весьма энергично отвергал его силу. Противники этого великого писателя были неправы, думая, что он не знал Консулата и что он говорил о нем, никогда не изучав его.

В течение этих нескольких столетий, когда Европа делала громадные усилия, чтобы выйти из мрака варварства, северные и западные нации не оставались праздными; они также старались регламентировать свою торговлю и свое мореплаваие (из сочинения Hautefeuille «Hisloire des origines, des progres et des variation du droit maritime international». 2 ed. Paris, 1869).

**b) Атлантический океан**

Морские права Атлантического океана, в особнности же права западных французских морских портов, довольно подробно излагаются в сочинении «Rooles d'Oléron», которое, как некоторые предполагают, было издано в 1100 г. на старофранцузском диалекте[1].

[1] Это сочинение специально предназначалось для плавания в океане и в северных морях. Подобно Консулату, оно не представляло собой законов; никакая государственная власть не участвовала в его изданни. Оно приводит только простой сборник обычаев, который, вследствие мудрости своей, был принят почти всеми мореплавателями. Имя автора, равно как и отечество его, тоже неизвестны. Заглавие заставляет думать, что сборник этот появился сперва на маленьком островке Олерон, торговля которого была довольно распространена в ту эпоху; но предположение это ничем не доказывается. Эта компиляция не содержит никакого международного постановления. Первоначально она состояла из 25 статей; англичане прибавили к ним 10 новых. Компиляция эта перешла в Испанию и Фландрию, где первоначальные статьи получили название «lois de Westcapelle» или «jugement de Damme»; наконец, на берегах Балтики, смешавшись с некоторыми голландскими обычаями, она получила название «Lois de Wisbuy». К началу XVI ст. «les Rooles d'Oléron» были увеличены в одной только Франции четвертой частью, состоявшей из 21 статьи, исключительно посвященных кораблекрушению, останкам кораблей, потерпевших крушение и вообще предметам, выброшевнным на берег, т.е береговому праву.

Впрочем, значение этой книги в области морского права вообще идет далеко тех мест, для которых она была предназначена; «Rooles d'Oléron» служит не только источником современного французского и английского морского права, но и вообще международного права.

Морское право города Дамме (jugement de Damme), или как их называли «lois de Westcapelle» представляет собой не более, как буквальный перевод 24 статей книги «Rooles d'Oléron» для потребностей Нидерландов.

**c) Немецкое и Балтийское моря**

Главным основанием для современного немецкого и скандинавского морского права служила книга «Морское право города Висби», написанная на нижнесаксонском наречии; это объясняется тем обстоятельством, что во второй половине XIV в. морская торговля немецких городов, принадлежащих к Ганзейскому союзу, была, вероятно, преобладающей на этих морях[1].

II. Во всех кодифицированных книгах о морском праве, которые после средних веков были в изобилии изданы в Германии, морские международные отношения играли еще меньшую роль,

---

Другое собрание морских обычаев под назаванием «Les Coutumes d'Amsterdam, d'Enchuyssen et de Stavern» появилось в Голландии в XIV ст.; в значительной части, оно есть воспроизведение или подражание «Rooles d'Oléron»

Примечание переводчика

[1] Морское право города Висби содержало 66 статей, из которых 25 (от 15 до 39), за исключением перемены названия местностей, буквальная копия «Rooles d'Oléron»; другая – сходна с поставлениями «Coutume d'Amsterdam»; но трудно узнать, который из двух сборников послужил образцом для другого. Эти акты касаются исключительно частного мореплавания и не представляют никакого интереса с точки зрения международного права.
Такое большое число сборников обычаев доказывает развитие торговли; но ни один из них не имеет законного, легального характера; коммерческие суда следовали этим писанным обычаям, которые были выражением опытности их предшественников и отвечали нуждам их сограждан.

***Примечание переводчика.***

чем в вышеупомянутых книгах о праве. Исключение из этого, почти общего везде, явления составляет только французская книга «l'Ordonance pour la Marine» от 1681 г., которая весьма подробно рассматривает все вопросы морского права; эта книга даже до настоящего времени имеет некоторое практическое значение для французских морских юристов. Впрочем, следует иметь в виду, что поставленные в ней нормы права отчасти заимствованы из другого французского руководства под названием «Guidon de la mer».

Пять книг «l'Ordonance de marine» по очереди рассматривают следующие предметы:

1) положение об офицерах Адмиралтейства (конечно не в смысле наших портовых офицеров. (***Примечание переводчика.***) и об их юрисдикции (des officiers de 1'amirauté et de leur jurisdiction);
2) положение о морских чинах и о морских судах (des gens et des bâtiments de mer);
3) положение о морских контрактах и о морских обязательствах (des contrats maritimes);
4) о портовой полиции, о морских прибрежьях и о рейдах (de la police des ports, côtes, rades et rivages de la mer);
5) о морской рыбной ловле (de la pêche qui se fait en mer).

III. Кроме того, богатый материал для изучения морского международного права дают такие морские договоры и трактаты, в которых делается какое-нибудь соглашение по международным вопросам. К таким актам, в особенности, принадлежат торговые договоры, договоры о плавании судов, договоры о рыбной ловле и, наконец, консульские конвенции.

В новейших торговых и промышленных договорах преимущественно говорится о следующем: о взаимном допущении как торговых, так и военных судов в порты договаривающихся сторон; право убежища (право азиля – Asylrecht) в особенных случаях, преимущественно же при кораблекрушении или при другом морском несчастьи; оказывание в портах всевозможных

услуг кораблям договаривающихся сторон; правила о каботаже; признание за кораблем той национальности, флаг которой на нем поднят, равно как признание действительности корабельных бумаг, сообразно их национальности; распоряжения касательно выгрузки и нагрузки судов, правила о повинностях, которые следует взимать с судов, т.е. правила, касающиеяся портового, маячного, лоцманского, гаваньского и прочих сборов; положение о пошлинах; соглашение о юрисдикции и о полицейских мерах относительно команды с судов договоривающихся сторон; соглашение о помощи при кораблекрушении, при пожарах и прочих несчастьях; положения об эмбарго и ангарии[1], соглашение относительно прав военных судов договаривающихся сторон; выдача дезертиров с торговых и военных судов, положения о морском церемониале; соглашение относительно поведения в случае, если одна из договаривающихся сторон будет в войне с третьей державой, подписавшей обязательство известного договора; особенного внимания заслуживают договоры касательно призового права, блокады, военной контрабанды и права осмотра или визитации.

---

[1] Эмбарго представляет собой одну из форм репрессалий, имеющую наибольшее отношение к морской части. Это есть ничто иное, как секвестр, налагаемый на находящиеся в гавани или на рейдах корабли того государства, которое отказало нам в исполнении наших справедливых требований. По мнению Ортолана, к эмбарго не относится тот случай, когда купеческие корабли дружественной или нейтральной державы задерживаются на некоторое время в гавани с единственной целью сохранить в секрете некоторые происшествия или морские операции, преждевременная огласка которых могла бы скомпрометировать государство, которому принадлежит гавань.

От эмбарго надо отличать еще так называемую ангарию (angarie), т.е. тот случай, когда воюющее государство захватывает нейтральные купеческие суда, стоящие в его гавани, и использует их для перевозки материалов и вообще для своих военных надобностей, хотя и с платой, но против согласия капитанов. Во многих трактактах условлено не прибегать более к ангарии (см.: «Морское международное право», соч. Ортолана перевод Лохвицкого, с. 86).

***Примечание переводчика.***

Все консульские договоры о торговле и мореплавании, заключенные представителями Германской империи и имеющие еще до сих пор надлежащую силу, напечатаны в книге «Германские консульские договоры»[1], которая представляет собой собрание всех ныне действующих договоров, заключенных с иностранными государствами Германской империей, прежним Северо-Германским союзом и бывшим Цольферрейном (Zollverein) касательно прав и обязанностей консулов.

В этом сборнике собраны все торговые, промышленные, дружественные и особенные консульские договоры с Аргентинской республикой, Боливией, Чили, Китаем, Калумбией, Коста-Рикой, Данией, Доминиканской республикой, Францией, Грецией, Великобританией и Ирландией, Гватемалой, Италией, Японией, Либерией, Мексикой, Нидерландами, Австро-Венгрией, Польшей, Португалией, Россией, Сальвадером, Швецией и Норвегией, Сиамом, Испанией, Тонга, Турцией, Северо-Американскими Соединенными Штатами и Занзибаром. К ним недавно присоединились: дружественный договор с Гавайскими островами от 21 марта/19 сентября 1879 года, такой же договор с островами Самоа от 24 января 1879 года и торговая конвенция с Румынией от 14 ноября 1877 года.

Кроме того, командиром военного корабля «Ariadne» заключены, по примеру других государств, в 1878 году некоторые конвенции с предводителями различных групп островов Тихого океана, именно 12 ноября 1678 года с королем островов Эллиса (Ellicehlsein) Якопо-Фунафути и 29 числа того же месяца с главным и предводителями островов Ялуит (Yaluit) и группою Ралик (Ralick) (часть острйвов Маршальских) (см.: Собрание узаконений Германской империи от 1879 г., № 239).

---

[1] Deutsche Consular-vertrage. Abdruck der vomdeutschenReiche, vomfruheren nord-deutschen Bunde, vom fruheren deatschen Zoll-und Handels-verein und von einzelnen deutschen Bundesstaaten niit auswartigen Staaten uber die Befugnisse der Consnin abgeschlossenen, zur Zeit in Kraft bestehen-den Vereinbarungen. Berlin, 1878.

К этим договорам принадлежит также протокол для урегулирования торговли и мореплавания в архипелаге островов Зулу, составленный по общему соглашению представителей Германии, Испанни и Великобритании 23 мая 1877 г. (приказы по германскому морскому министерству от 1877 г., с. 74).

Особенное значение для урегулирования морских отношений народов имеют коллективные договоры всех времен, в которых выражаются соглашения по каким-нибудь морским вопросам. К этим договорам принадлежат:

1) Декларации от 1780 и 1800 годов России о правах и обязаннрстях нейтральных государств во время морской войны, известные под именем «Декларации о вооруженном нейтралитете», которые, как известно, были приняты всеми северными государствами (см.: de Cussy, том II. с. 31. Об этой декларации будет упомянуто ниже).

2) Парижская декларация от 16 апреля 1856 г., подписанная при заключении мира в 1856 г. (Великобританией, Францией, Италией, Россией, Турцией, Пруссией и Австрией) и принятая впоследствии почти всеми морскими державами, исключая Испанию, Северо-Американские Соединенные Штаты и Мексики. Эта декларация отчасти повторяет те же принципы, по поводу которых состоялось соглашение между северными державами еще в 1780 г.[1].

3) Лондонская конвенция от 13 июля 1841 г. касательно закрытия входа в Босфор и Дарданеллы для военных судов всех

[1] Главные начала этой декларации были следующие: 1) нейтральные корабли могут плавать свободно из порта в порт и по берегам воюющих наций; 2) товары, принадлежащие подданным воюющих государств, будут свободны на нейтральных кораблях, исключая контрабанду; 3) императрица в определении последней (контрабанды) держится постановленого в 10 и 11 статьях своего торгового трактата с Англией, распространяя это обязательство на все воюющие державы; 4) блокируемым портом будет признаваться только такой, войти в который существует явная опасность через распоряжение атакующей державы кораблей тут находящихся и в достаточно близком расстоянии.

***Примечание переводчика.***

наций. Эта конвенция была в некоторых частностях изменена во время Парижского мира (30 марта 1856 г.) и на Лондонской конференци (13 марта 1871 г.).

4) Лондонский договор от 20 декабря 1841 г. между тогдашними пятью великими державами Европы касательно уничтожения торговли африканскими неграми; но Францией этот договор не был ратифицирован. На место прежней Пруссии в число договаривающихся государств 29 марта 1879 г. вступила Германская империя.

5) Дополнительные статьи к Женевской конвенции 1864 г. об облегчении участи раненых во время войны, изданный 20 октября 1868 г., в которых от 6 до 13 статьи определяются законы ведения морской войны.

IV. Богатый материал при определении принпипов морского международного права мы, кроме того, находим в тех законах, положениях и узаконениях, инструкциях и пр. отдельных государств, в которых отчасти говорится о международных отношениях. Мы уже упомянули о морском наказе Людовика XIV от 1681 г. (L'ordonance pour la Marine). Далее заслуживают внимания: положения о каперстве, законы о призах и призовом судопроизводстве, консульские постановления отдельных государств, объявления о нейтралитете; из английской и американской практики всего замечательнее Foreign Enlistements Acts.

Все эти документы заслуживают еще бóльшего внимания в тех случаях, когда в них приходят к одинаковому решению при исследовании одного и того же спорного международного вопроса[1].

Подобным образом, например, английские правила 1862 г. о предупреждении столкновений судов на море послужили впоследствии образчиком положений для всех цивилизованных мор-

[1] «Если институты великих морских держав приходят к единогласному решению по какому-нибудь вопросу морского международного права, то они этим самым как бы создют трибунал, к авторитету которого возможно тоже всегда обращаться» ( Phillimore I. § 56).

ских государств, так как соблюдение изложенных в них правил было в интересах всех государств[1].

V. Судебный приговор в области вопросов международного права; в особенности же в призовых делах, авторитет которых, впрочем, ставится некоторыми английскими и американскими практиками и публицистами слишком высоко[2].

Призовые суды не могут считаться международными судебными учреждениями; хотя главной руководящей нитью им должно служить народное право, но весьма часто эти суды стараются при решении споров применять частные законы своего отечества, которые, как известно, не всегда согласуются с требованиями международного права. Само собой разумеется, что в тех случаях, когда известные международные конвенции или договоры обязывают государство уважать требования международного права, призовые суды немогут применять частные законы своего отечества.

Впрочем, эластичность многих принципов военно-морского права немало служит тому, что каждое государство при их толковании и применении старается из них извлечь возможно большую пользу.

По этому поводу Бульмеринг совершенно верно замечает: «Мы имеем множество решений призовых судов; но до сих пор эти решения мало послужили к созданию общего международно-

---

[1] Наши правила о предупреждении столкновений судов на море см.: приложение IV.

***Примечание переводчика.***

[2] См.: Vernon Harcourt (Historicus). Этот публицист в своих лекциях от 9 и 30 июня 1865 г. в обществе Соединенных служб о правах и обязанностях нейтральных в военное время старался доказать важность для международного права решения английских призовых судов. Он находил странным, что ни один публицист континента не относится с подобающим уважением и с должным вниманием к этим решениям. Причину такого печального явления, по его мнению, следует искать в том, что английский язык мало известен этим континентальным публицистам(!). (Французский перевод лекций Harcourt см.: Revue maritime et Coloniale, т. 19, с. 499 и т. 20 с. 425.)

го права, потому что все они слишком много придерживаются национальной точки зрения и все имеют в виду только свои личные, национальные интересы. Тождество американских и английских решений призовых судов имеет мало значения для международнаго права, потому что американские призовые суды, по признанию самих американцев, прибегают очень часто, если не всегда, к английскому праву».

Гефтер находит, что как бы ни был высок авторитет известного призового суда, но принимать его решения безапелляционно, как решения международного права, во всяком случае, невозможно (§ 8; также Calvo, I. § 22 и Cauchy, II. с. 147 ).

Нельзя, однако, не согласиться с тем, что вполне научные и вместе с тем практичные решения и выводы таких лиц, как например, сэра Вильяма Скотта (лорда Стовель) или члена американского призового суда Стори, должны всегда служить драгоценным материалом при решении спорных вопросов в делах призового судопроизводства.

VI. Гораздо большее значение имеют сочинения нейтральных публицистов по вопросам общего народного и морского международного права.

VII. Вспомогательными средствами могут служить сборники различных юридических мнений и решений по вопросам права.

В заключение разбора этого параграфа нам остается вместе с Гефтером признать, что «европейское международное право есть по преимуществу право неписанное в юридическом смысле этого слова» (см. его сочинение «Европейское международное право», перевод бар. К. Таубе, с. 17). Оно еще ожидает своей кодификации, попытки которой сделаны были до сих пор только наукой[1].

[1] 28 октября 1792 г. Национальное собрание постановило издать декларацию международного права, составление которой было возложено на аббата Грегуара (Grégoire). Его проект, включавший 21 статью, был представлен в 1795 г. Конвенту. Но Конвент, тогда уже начавший отступать от системы изолированности и всемирной революции, отверг этот проект. Он напечатан, с критическими

Содержание его составляют добровольно принятые нормы, которые или занесены в международные договоры, или признаны одинаковыми декларациями, равно как точным и постоянным соблюдением их со стороны европейских народов и их правительств, или наконец, могут быть выведены из учреждений, уровня цивилизации и из нравов этих народов. Если истинность каких-нибудь начал международного права сомнительна, то доказательств и подтверждения их надо искать в истории, у авторитетов науки, наконец, в постановлениях судов, признанных разрешить международные вопросы.

При этом необходима разумная критика: иначе нельзя различить истины и заблуждений, от которых не всегда свободны даже судебные приговоры.

---

замечаниями на него Бентама и возражениями на эту критику Изамбера (Isambert), в изданных этим последним в 1823 г. Annales politiqous Introduction, in fine. Верные замечания сделаны также Мартенсом, к его «Einleitung in das europäsche Völkerrecht», 1796, предисловие, с. V. и след.

Опыт научной кодификации международного права сделал Альфонс Домин-Петрушевич (de Domin-Petrushevecz), в своем «Précis d'un code du droit international». Leipzig, 1861 и более удачно И.Г. Блюнчли в «Das moderne Völkerrecht». Nordlingen, 1868.

Русский перевод сочинения Блюнчли сделан со 2-го немецкого издания 1872 г. В. Ульяницким и А. Лодыженским, под редакцией гр. Л. Комаровского и озаглавлен «Современаое международное право цивилизованных государств, изложенное в виде кодекса» (Москва. 1876 – 1877). К переводу приложен прекрасно составленный гр. Комаровским указатель литературы международного права.

## Часть первая
# МОРСКОЕ ПРАВО ВО ВРЕМЯ МИРА

## ГЛАВА 1
## Верховные права над морем

### § 4
### Свобода моря

I. Хотя в древности некоторые могущественные государства и старались приобрести за собой особенные (частные) права над известными морями, но еще римское право[1] установило за морем право свободного его использования всеми государствами[2]. Мысль о некоторых верховных правах над морем в первый раз появилась только в средние века, т.е. именно в то время, когда римский император, как властитель мира (т.е. папа римский), силился доказать свое исключительное верховное право над океа-

[1] Многие писатели и преимущественно Азуни (Azuni) думали найти в истории доказательство того, что древние народы также заявляли притязания на господство над морями. Но примеры, на которых они основывают свое мнение, кажутся малоубедительными. Писатели и поэты могли давать своему отечеству громкие титулы владычицы морей, повелительницы океанов и т.п. Карфаген мог обнародовать закон, запрещавший иностранным кораблям останавливаться более 5 дней в портах Сицилии и Сардинии, островах, господство над которыми он оспаривал; Рим, наконец, мог в одном из трактатов ограничивать морские силы своего побежденного соперника, но не одна из этих различных наций не может быть обвинена в притязании на верховное господство над морем.

***Примечание переводчика.***

[2] См. римское право L.2, §1. D. de div. rer.: «И потому море, морское прибрежье и воздух составляют общую собственность всех). Предметом частной собственности народов могли сделаться только те отдельные части открытого моря, которые были фактически отделены от последнего узким проливом и берега которых находились во владении одного и того же государства». Более подробные сведения об этом см.: Cauchy, I., с. 175 и след.

ном. Современное международное право признает за морем безусловную свободу. Несмотря, однако, на это, еще в последнее время многие государства старались доказать свое особое право над известным морем и таким образом не хотели подчиниться современным требованиям науки. Поэтому для ознакомления с разбираемым нами принципом возвратимся к тем периодам истории, во время которых были заявлены самые широкие верховные права над известными морями.

II. В начале эпохи великих морских открытий особое значение для разбираемого вопроса имеет вмешательство римской курии; известно, что папа Александр VI издал в 1493 г. две буллы, которыми он заявил свои верховные права над всеми вновь открытыми землями и островами соединенных королевств Кастилии и Аррагонии (Испания). Кроме того, старались доставить папе также все верховные права над всеми вновь открываемыми землями; причем все земли, лежащие по западную сторону меридиана островов Зеленого мыса предоставить во владение Испании, все же вновь открываемое по восточную сторону этого меридиана должно было быть причислено к владениям Португалии.

Еще долгое время спустя после появления этих булл, Испания и Португалия старались доказать свои верховные права над всеми вновь открываемыми землями и морями; в особенности же Португалия старалась воспользоваться своими правами и доказывала всему миру свое право на монополию торговли по Африканскому и Восточно-Азиатскому берегам[1].

[1] Во всех тех случаях, когда особенные папские буллы давали права на открытие новых неизвестных стран, факт приобретения последних создавал мало трудностей. Так, например, после того, как Бильбао в 1615 г. прошел весь Панамский перешеек, открыв вместе с тем южную часть Тихого океана, он объявил этот перешеек принадлежащим к владениям Испанской короны; сам акт приобретения этих владений состоял в следующем: Бильбао, войдя по колено в воду и имея в руках изображение Божьей Матери и меч, громогласно заявил при всех присутствующих о принадлежности открытых им земель Испанской короне.

III. Претензии Иберийских государств не остановили, однако, прочие государства заявлять свои права на открытие новых земель, равно как верховные права над известными морскими полосами; эти претензии очень часто признавались международными соглашениями, которые, впрочем, часто были скорее вынужденными, чем добровольными[1].

В особенности отличаются государства Средиземного моря, Голландия, Швеция и Норвегия, Дания и Англия. Само собой разумеется, что вследствие этих мнимых претензий и заявлений возникали частые затруднения, споры и даже войны.

Только в одном случае всегда выражалось полное согласие всех государств, а именно в пренебрежении естественных прав вновь открытых народностей.

Особенного внимания заслуживают:

**a) Государства Средиземного моря**

Турция заявила свои исключительные права над всеми теми морями, воды которых омывали все турецкие владения. Кроме того, Турция всегда старалась доказать свои особенные права над Черным морем. Генуя всегда доказывала свои верховные права над Лигурийским морем, Венеция же над Адриатическим. Впрочем, не следует упускать из виду, что у этих двух последних государств верховные их права над известными морями преимущественно состояли в защите морской торговли от нападения сарацинов и пиратов.

**b) Скандинавские государства**

Еще в 1432 г. король Дании и Норвегии Эрик объявил королю Англии, что в Норвежских морях никто не имеет права, без предварительного разрешения короля, заниматься рыбной ловлей или торговлей. Чтобы добиться такого права для английских подданных, Великобританией были заключены различные дого-

[1] Исторические сведения этого вопроса у писателя Азуни, I. Стр. 22, так же Nau, § 87 и следующие.

воры. Но эти последние были часто объявляемы недействительными; особенного внимания заслуживают договоры о морских прибрежьях Исландии, около которых производится весьма выгодная ловля китов.

Многочисленные договоры доказывают, что еще в XVII ст. признавалась власть imperium[1] датских королей над прибрежными морями Исландии и Гренландии.

**c) Англия**

Начиная с царствования Эдгарда (959 – 975 г.)[2], все властители Англии требовали признания исключительного верховного права Альбиона над всеми морями, омывающими берега Великобритании (mare Anglicanum circumquaeque). Только одна королева Елизавета торжественно заявила[3], что море, также как воздух одинаково необходимы для всех и что поэтому ни одна нация и ни одно частное лицо не могут иметь каких бы то ни было прав над океаном.

IV. Вопрос о верховных правах над морем в первый раз стал предметом научных исследований в начале XVII ст. В 1609 году

---

[1] О различном значении слов imperium and dominium будет сказано ниже.

***Примечание переводчика.***

[2] См.: Английская торговая политика, т. 1, с. 354.

[3] В тот момент, когда Англия с большой живостью и энергией заявила свое господство над морями, которые она надменно называла «Британскими», испанские послы пожаловались Елизавете на корсарство знаменитого английского моряка Fransis Drake, который силой нападал на испанские владения в Американских морях; ответ королевы достоин цитирования, так как, во-первых, он был единственным в своем роде для Англии документом, во-вторых, потому что выражает собой великую истину современного международного права. «Пользование морем и воздухом, – говорила она, – принадлежит всем одинаково; ни один народ, ни одно частное лицо не может иметь исключительного права на океан потому что ни природа, ни общественная польза, не позволяют такого злодеяния».

***Примечание переводчика.***

появилось тенденциозное сочинение голландского писателя Гуго Гротиуса [или как его некоторые другие писатели называют Гуго Гроция] «Mare liberum, seu de jure quod Batavis competit ad indica commercia»[1]. Цель этого сочинения заключалась в том, чтобы доказать права голландцев заниматься торговлей с Индией, наперекор исключительным претензиям португальцев, ссылавшихся на всемирное значение папских булл 1493 г.[2] Доводы Гротиуса немало послужили торжеству принципа о свободе моря; знаменитый автор сочинения «De jure belli ac pacis», поднявший первый международное право на степень самостоятельной науки, отвергал всякие верховные права как над открытым морем, так равно и на отдельные его части[3].

Само собой разумеется, что это знаменитое сочинение, затрагивавшее значительные интересы некоторых морских держав, не могло остаться без сильных нападок и возражений, несмотря даже на вполне убедительные доказательства[4]. Всем искренно

---

[1] Сначала это сочинение появилось анонимно в Утрехте, второе же издание вышло из печати в 1616 г. И было подписано настоящей фамилией автора.

[2] Относительно этого правила Гротиус говорит следущее: «Donatio nullum habet momentum in rebus extra commercium positis. Quare cum mare aut jus in eo navidandi proprium nulli dominium ess possit, sequitur neque dari a Pontifice neque a Lusitanis accipi potuisse. Praeterea cum supra relatum sit ex omnium suni judicii hominum sententia Papam non esse dominum totius orbis ne maris quidem».

[3] Более подробные сведения о «Mare liberum» см. соч. Nau § 69.

[4] Свобода открытого моря есть истина, которая чувствуется и которая понимается сама по себе, но нет недостатка и в полном рациональном ее доказательстве.
Оставив в стороне все книги, которые написаны были об этом вопросе, равно как не входя в точный анализ всех споров ученых авторитетов, ограничимся только мнением Ортолана, который находит, что свобода моря может быть доказана несколькими словами. По его мнению, прежде всего не следует смешивать две различные вещи, заключающиеся в этой задаче: именно вопроса о собственности и вопроса о господстве, власти (empire) над морем. Это два вопроса хотя и соединяются в одно целое, тем не менее разрешаются на основании различных принципов. Затем следует хорошо взвесить значение этих двух прав – собственности

преданным науке человеческого права стало ясно, что с практи-

---

и господства; не следует оставаться с неопределенностью этих слов, но измерить их различные последствия, понять, что получит известная нация, если ей предоставят вполне или отчасти одно или другое из этих прав над морем. Вот почему мы начали с того, что вкратце определили их последствия; вопрос должен быть поставлен и разрешен в пределах этих последствий.

Что же касается, во-первых, права собственности над морем, то вовсе не нужно приводить из сочинений юристов и публицистов кучу мелких доказательств, сомнительных или нерешительных и, следственно спорных, которые годятся только для продления диспута. Нужно сказать правду, так как именно подобные доказательства и соображения, приводимые то в том, то в другом смысле, дали возможность написать столько страниц о вопросе может ли море быть вполне или отчасти собственностью одного какого-либо народа?

Так, когда Гроций для доказательства противного, приводит беспредельность моря, говоря, что вещи беспредельные не могут быть предметом собственности, Сельден (автор сочинения «Mare clausum») весьма основательно отвечает, что море небеспредельно, что если и справедливо, что оно означает предел земли, то точно также справедливо, что земля означает пределы моря, и что, следственно, они служат взаимно границами друг другу.

Когда Гроций приводит невозможность провести на море пограничную черту, Сельден отвечает, что вовсе не необходима материальная черта, что на море можно определить самым точным образом и совершенно распознаваемые морской наукой границы, или линиями умственно проведенными от одного мыса к другому, или посредством меридианов и параллелей.

Захотят ли основываться на невозможности учредить на море какой бы ни было род культуры? На это можно отвечать, не оспаривая такого предложения, что культура вовсе не есть необходимое условие для собственности, что от воли владельца зависит ограничится собранием только тех произведений, которые вещь дает сама собой, или другими выгодами, которые она может предоставить.

Наконец, если будут приводить неистощимость моря, то есть скажут, что море так велико и обильно, что все народы могут одновременно им пользоваться без вреда один другому, и что поэтому ни один из них не имеет интереса ограничивать пользование для других? Это доказательство также спорно, потому что, если и принять, что мореплавание одного народа не мешает другому, то ловля

ческим проведением бы принципов, изложенных в сочинениях

жемчужная, коралловая, даже китовая может представить основания для опровержения этого положения.

Все эти доказательства и многие другие, о которых мы умалчиваем, имеют общий недостаток – быть неубедительными относительно права собственности. Примем ли мы предложения, на которых они основаны, за истинные или ложные, из них ничего решительного нельзя вывести ни за, ни против права собственности. Эти рассуждения могут поразить некоторые умы, могут быть приняты одними, другими отвергнуты, следовательно, они такого рода, что мы должны их оставить в стороне.

Между тем как весь вопрос разрешится двумя неопровержимым доказательствами: одним – физическим, материальным, которое представляется прежде всего и которого одного было бы достаточно; другим – моральным, чисто рациональным, которое, хотя оно и не так осязательно, тем не менее убедительно.

Вещи, которые никому не принадлежат, могут выйти из этого положения и сделаться собственностью людей только одним средством – владением. Для того, чтобы море могло сделаться собственностью какого-либо народа, для этого нужно, чтобы этот народ мог взять его во владение и охранять это владение.

Писатель Ортолан вовсе не претендует на знание всех тонкостей вопроса о владении, о котором так много рассуждали юристы. Идеи по этому вопросу значительно уяснились в последнее время, потому что они удалились в последнее время от духа мелочности и приблизились к простой правде действительности.

«Все определения владения, как бы различны они ни были по идее и по выражениям, имеют в сущности много общего», – говорит Савиньи. «Всякий разумеет под владением вещью такое состояние, которое позволяет не только иметь физически над вещью личное действие, но еще и удалять от нее всякое чуждое действие. Так, лодочник владеет лодкой, но не водой, по которой она плывет, хотя и та и другая служит для его цели».

Владение – ни что иное как факт содержания вещи в своей власти, и в своем обладании постоянно и с намерением обратить ее в собственность. Один факт обладания без намерения не может составить владения, а тем не менее намерение без факта. Надобно, чтобы то и другое было вместе.

Власть, о которой здесь говорится, не происходит непременно от телесного соприкосновения владельца с обладаемой вещью; различные выражения, употребляемые юристами – занятие (occupano), захват, удержание – недостаточны, если их применить как выражающими непременно идею подобного соприкосновения,

Гуго Гроция, должна была наступить новая эра по вопросам мор-

---

но эта власть, этот факт владения состоит существенно из двух пунктов: с одной стороны возможности физической, непосредственной, действительной, действовать всякую минуту и по своей воле на вещь, с другой стороны, – возможности по своей воле отстранять от нее всякое чуждое действие.

Одним словом, употребим выражение Савиньи: «Всякое владение вещью основываются на сознании и на факте власти почти безграничной».

Итак, достаточно спросить: «Море может ли быть подчинено подобной власти? Может ли какой-нибудь народ иметь море в своем обладании, в своем владении? Удесятерите, увеличьте во сто раз флоты целого мира, будут ли они в состоянии удерживать море в распоряжении одного народа? Докажут ли софисты своими рассуждениями, что Ксеркс сделался владыкой моря через то, что протянул цепь на незначительном углу Гелеспонта и приказал бить его розгами»?

Можно прямо сказать, что море неспособно стать собственностью людей, потому что море не может быть в обладании.

Такое доказательство материальное, доказательство неопровержимое. Но если бы море и было физически способным стать владением, и, следственно, собственностью, другого рода положения поставляет непреоборимую преграду для этой собственности.

Подобно тому, как воздух необходим для материальной жизни человечества, море – необходимый элемент для его развития морального. Сообщение, единение между народами есть закон человеческой природы, такой же существенный в моральном порядке, как дыхание в физическом. Кто может иметь право налагать свое вето на выполнение этого божественного закона? Какой народ мог бы иметь право, – если бы даже и имел физическую возможность, – взять в свою исключительную собственность элемент, существующий везде, вокруг земель, для соединения людей и народов всех точек земного шара?

Таким образом доказано, что море не может быть собственностью какого-либо народа; и так как то, что сказано о полной и целостной собственности, прилагается к ее отдельным сторонам, например к праву пользования, праву собирать произведения, то следовательно одинаково доказано, что ни одна нация не может владеть исключительно этими частными правами собственности; что использование моря открыто для всех и обще всем; что оно есть, так сказать, нераздельное наследство всего человечества, и эта нераздельность не может прекратиться.

ского права. И, действительно, немедленно после появления этого сочинения, Карл I, король Англии, потребовал от голландского правительства строгого наказания Гуго Гроция; по этому поводу он писал своему посланнику в Гаагу следущее: «Прежде всего мы признаем тот неопровержимый принцип, согласно которому король Англии есть господин над всеми своими землями и вода-

---

Что касается вопроса о власти (empire) над морями, т. е. о верховном праве, налоге, полиции, суде, которые имел бы в открытом море один народ относительно других, то оно находит для себя разрешение не менее ясное из других начал.

Если признано и доказано, что море не может быть собственностью какого-либо народа, что оно открыто для пользования всех, как допустить после этого право какого-либо государства иметь над мореплавателями какую-либо власть? В таком случае подобное государство имело бы притязание быть высшим господином над другими; но все государства равны между собой, если не в силах, то в правах, все они независимы одно от другого. Господство над морем поэтому также невозможно, как и собственность над ним. Словом, невозможность собственности над морем основывается на физических свойствах этой стихии, которая не может быть в обладании, и которая существенно служит для сообщения между людьми; невозможность власти над морем вытекает из права равенства и независимости государств.

Франция, несмотря на свою морскую силу, во все времена шла во главе народов, поддерживавших свободу морей. Генрих IV в 1598 г. отказал Англии в праве осмотра французских кораблей, направляющихся к Испании, «потому что, – сказал он, – это подаст повод к разбою». Людовик XIV не хотел, чтобы Ламанш назывался Британским каналом; Людовик XVI в 1780 г. признал начало вооруженного нейтралитета.

Что касается России, то достаточно сказать, что акт о вооруженном нейтралитете есть ее произведение, чтобы показать ее взгляд на свободу морей. Россия так далеко простирала уважение к свободе морей, что даже не предъявляла притязаний на собственность и господство над Белым морем и Финским заливом, в правах над которыми ей не отказывали знаменитые публицисты. В вопросе о море она всегда противилась английским притязаниям и сходилась с Францией, а в особенности с Северной Америкой, как державой, провозгласившей полную свободу морей (из сочинения Ортолана «Морское международное право», пер. Лохвицкого).

***Примечание переводчика.***

ми и что ему надлежит поддерживать в последних такое же господство, какое он имеет над первыми, потому что в противном случае английские воды были бы без надлежащей охраны. Владея морями, английский король может заставить своих соседей и все прочие державы быть настороже во всякое время, когда бы он этого пожелал. Против этого права направлено сочинение «Mare liberum», на которое следует ответить доказательством принципа «Mare clausum» не только на словах, но и на деле».

Чтобы противодействовать влиянию сочинения «Mare liberum», английский король приказал напечатать другое сочинение «Mare clausum», которое появилось в Лондоне под фамилией Сельден[1].

В первой части этой книги, написаной весьма остроумным образом, автор старается доказать, что согласно естественному и народному праву море вовсе не может быть общей собственностью всех народов, но что, подобно береговым полосам и вообще землям, оно может принадлежать также отдельным государствам; вторая же часть этой книги стремится доказать особенные, исключительные права английской рыбной ловли в немецком море; кроме того, по мнению Сельдена[2], английский король дол-

[1] Из главнейших писателей, поддерживавших морское владение, кроме Сельдена, замечательны еще следующие: Julius Pacius, «Diseptatio de domnio maris Adriatici, p.o. Yenitis. J. Guthofredus», «De dominio maris»; Дженксон (Jenkinsoon) впоследствии лорд Ливерпуль (Liverpoil) «Discours apologetique de la conduit de la Grande Bretagne" (1788).

***Примечание переводчика.***

[2] Сочинения Гроция и Сельдена открыли прения в вопросе о море; до сих пор они цитируются писателями по этому предмету. Сравнивая их, мы видим, что Гроций основывал свои начала на чистом разуме и на международном праве, тогда как Сельден прибегал для защиты вредного начала к преувеличению или извращению отдельных фактов и к бездне цитат, которые он усиленно натягивал в свою пользу. Теория Сельдена была принята английским правительством, которое хотело сделать ее обязательной для всех народов. Из-за нее велась война с голландцами. Она провозглашена была также и в 1689 г. в манифесте Вильгельма III при объявлении войны Людовику. Более подробные сведения о «Mare clausum» см.: Nau, § 79

жен считаться полновластным господином над всеми морями, окружающими берега Великобритании (mare circumquaque). Еще раньше тот же взгляд относительно моря старался установить писатель Альберикус Жентилис[1]. Через некоторое время Карл I практически осуществил все свои воображаемые верховные права над Северным морем; наперекор голландцам, англичане начали доказывать свои исключительные права касательно ловли сельдей в этом море (by the louder language of a powerful navy). В 1536 г. он отправил в Немецкое море военный флот в 60 кораблей, вытеснил оттуда голландских рыбопромышленников и заставил последних впредь платить известную ежегодную дань за право рыбной ловли в Северном море. Из дальнейших распоряжений англичан особенного внимания заслуживают постановления английского министра Кромвеля, который старался провести принцип *«Britannia rules the waves»* и категорически заявлял, что Англия не должна терпеть, чтобы без ее предварительного согласия на океане развевался флаг иностранной нации[2].

---

и следующие; относительно же морей Великобритании см. там же §§ 79-81. Yalin, по поводу сочинения Сельдена, замечает, что трудно представить себе более ловкую и более остроумную защиту этого неверного принципа; впрочем как быто ни было, но при некотором умении легко возможно разбить все доводы г. Сельдена (A la verité il n'est pas possible de défendere avec plus d'esprit et d'adresse, une cause de cette nature, mais enfin il n'emploie aucun argument qu'on ne puisse facilement réfuter; II, стр. 686).

***Примечание переводчика.***

[1] См. Alberieus Gentilis, de advocazioue hispanica (1613) libero I, cap VIII.

[2] Особенно замечательны навигационные акты Кромвеля (от 9 октября 1651 г.), которыми этот знаменитый министр старался положить основание будущего морского могущества Англии. Первым покровительственным для морской торговли Англии актом следует считать решение парламента от 12 ноября 1390 г., которым приказывалось, чтобы английские купцы зафрахтовали только английские торговые суда. Но это распоряжение было вскоре изменено в том смысле, что в тех случаях, когда в иностранных портах не находилось достаточного числа английских судов, то позволялось также зафрахтовать и иностранные суда. Из навигационных актов 1651 г. можно вывести следующие общие

правила: из внеевропейских портов могли быть перевезены товары всевозможных сортов как в Англию, так и в ее владения (колонии) только исключительно на английских судах, шкиперы которых и три четверти команды непременно должны были быть английскими подданными. За неисполнение этого правила закон угрожал конфискацией судов и товаров. Точно также и английские товары могли быть вывезены из английских портов только на английских судах или на судах тех наций, от которых вывозится товар.

Продукты рыбной торговли могли быть ввезены в Англию только на английских судах или на судах тех наций, подданные которых произвели улов этой рыбы или которые занимались ее окончательным приготовлением. Кроме того, акт увеличивал таможенную тарифную плату за все товары, привозимые в Англию иностранными судами. В заключение навигационный акт возобновил запрещение иностранцам каботажного плавания, указ о котором был еще раньше издан королевой Елизаветой.

Действия этих навигационных актов были преимущественно рассчитаны против значительной торговли голландцев с англичанами. И действительно Голландия не замедлила оказать протест и предложить Англии отменить эти акты, но так как последняя не обращала никакого внимания на заявления голландцев, то между обоими государствами началась война, окончившаяся в 1654 г. полной победой англичан.

Однако же в последующее десятилетие вновь возникшая война доставила такой значительный перевес голландцам, что при заключении мира в Бреда в 1667 г. англичане принуждены были изменить статьи навигационного акта Кромвеля в пользу голландцев. Впоследствии этот акт претерпел также значительные изменения в пользу городов Ганзейского союза.

После окончания американской войны за независимость (в 1787 г.) эти статьи навигационного акта были значительно изменены; сама же Северная Америка издала подобные акты против иностранного торгового мореплавания. Только благодаря всевозможным усилиям других государств удалось наконец убедить англичан и американцев издать более гуманные торговые договоры и преимущественно восстановить принцип взаимной свободной торговли. Но это мнение в отношении нас совершенно не выдерживает критики. По моему крайнему разумению Россия только потому не имеет до сих пор торгового флота, что у нас ни только ничего не делается для его поддержки, но вообще стараются этот вопрос предоставить времени. Все то, что делалось до сих пор имело только монопольный характер – что всегда скорее вредит делу, чем может принести

дарств над известными морями см. ниже § 25.

существенную пользу. Истинное содействие должно всегда выражаться в широкой помощи всем желающим заняться морским промыслом. Если бы мы эту истину поняли раньше, то не дошли бы до нынешнего позорного положения русского торгового флота.

Посмотрим, что произошло после смерти Императора Петра Великого и Императрицы Екатерины II, двух правителей, известных своим покровительством русскому торговому флоту, т.е. после того времени, когда мы поддались заманчивому влиянию принципа свободной торговли.

Ничего, или, еще хуже, все, что делалось, ложилось тяжко на скорое уменьшение численного состава судов. Вы спросите почему? А потому, что разными законными и незаконными путями и происками иностранцев заключались, так называемые, равноправные договоры, которые в сущности были ничто иное как ловко придуманные ловушки для лучшей и конечно цивилизованной эксплуатации России иностранцами. При заключении всех этих договоров всегда забывали, что равноправие немыслимо без поддержки более слабой т.е. нашей стороны. Разве русские неопытные и молодые моряки могли бороться с монополией английских и других, насиженных веками для морского промысла, капиталов?

Особенно невыгодны для нашего торгового флота были тарифы 1817 и 1819 годов, заключенные нами с благодарной за 1813 – 1814 гг. Англией (см.: доклад Шипова обществу содействия русской промышленности и торговли). Их действие не замедлило отразиться самым пагубным образом на всю нашу торговлю, на все благосостояние государства и на сами наши финансы, которые никогда не могут процветать, если промышленность страдает.

Сердце искреннего патриота должно обливаться кровью, читая в газетах, например, такие вещи, что на севере русские вытесняются норвежцами и англичанами, на Балтийском море, англичанами и немцами, на юге англичанами, греками, итальянцами и даже турками, на Каспийском море, конечно, персиянами; но напрасны будут наши стоны и сожаления, напрасны все законодательные меры, не имеющие непосредственного влияния на покровительство собственных товаров; для избавления от всего этого существует только один исход – это возможно скорейшее приобретение собственного торгового флота с целью взять наш морской промысел в собственные руки. Но для этой цели необходимо:

Всеми возможными мерами стремиться к понижению пошлин с некоторых товаров, привозимых нашими торговыми судами, так, например, можно было бы брать только половину таможен-

ной пошлины с этих неопасных для конкуренции русской промышленности, товаров. При этом необходимо, чтобы 2/3 всей команды русского судна (т. е. судна под русским торговым флагом) были действительно русские матросы и чтобы вместе с тем на каждом судне, по крайней мере, штурман или шкипер (или наоборот) были русскими.

Приступить немедленно к пересмотру всех наших торговых законов (и уставов) с целью переделки и устранения всего того, что до сих пор мешает успешному плаванию наших торговых судов (наши шкиперы, в особенности, жалуются на лишние формальности паспортной и карантинной системы, часто бывающие причиной потери многих дней; поэтому бывают примеры, что русские предпочитают поднять флаг иностранного государства).

Распространять как можно чаще верные сведения о громадных дивидендах, которые получаются на затраченный капитал на морское торговое дело за границей.

Всеми возможными мерами, льготами и поощрениями развивать отечественное судостроение (во Франции выдают до 15 % премии со стоимости железных и стальных быстроходных судов, могущих в случае войны быть переделанными в крейсеры и каперы. Подобные премии и нам принесли бы большую пользу). Так, например, легко было бы обязать все наши общества, пользующиеся казенной субсидией, помильной платой или гарантией известного годового дохода, строить все свои новые суда непременно из отечественного материала и на отечественных верфях. (Из недавнего доклада в IV отделе Императорского технического общества г. Кузьминского «О результатах экспертизы судостроения на всероссийской выставке в Москве 1882 г.» мы узнаем, что только 8 % из всех русских морских паровых судов строились в России. Более отрадное положение представляют суда, плавающие по внутренним водам).

Ходатайствовать перед правительством о скорейшем назначении известной премии за постройку русских торговых судов, а равно как назначение известной ежегодной субсидии (премии) всем русским торговым судам заграничного плавания.

Вызывать капиталистов и деньги на это важное дело, от развития которого зависит будущность и величие русской земли.

Если же почему-либо исполнение этих шести пунктов будет невозможно, тогда нам нечего ожидать быстрого развития нашего торгового флота. При существующих узаконениях и отношениях наших капиталистов к морскому делу, на которое они только могут жертвовать деньги, но не смотреть, как на солидное коммерческое предприятие, мы с каждым годом все больше будем отставать

Гуго Гроция мы находим только через полтораста лет после появления сочинения «Mare liberum», не считая, впрочем, некоторых

---

от запада, и может быть в недалеком будущем иностранцы, благодаря железным дорогам, захватят всю нашу внутреннюю торговлю, потому что тот, кто властвует в портовых городах, тот, т.е. иностранец, будет диктовать нам цены наших же товаров.

Впрочем, существует, правда, еще один исход, посредством которого русская интеллигенция, русские капиталы и русское правительство могут и должны помочь нашим морякам обзавестись торговым флотом. Этот исход заключается в открытии повсеместной в России подписки с целью собирания денег на премии русскому торговому флоту.

Вот меры, которые, по крайнему разумению пишущего эти строки, только могут влиять на немедленное развитие нашего торгового флота. В противном случае можно заранее сказать, что наш торговый флот будет, наверное, идти назад. Развиваться разве что может только при существующих обстоятельствах небольшой деревянный парусный флот, будущность которого хотя и весьма желательна для России, но подлежит большому сомнению в виду поражающего развития парового железного флота.

Могут возразить, что главный тормоз для оказания покровительства нашим торговым судам лежит в невозможности теперь изменить наши торговые трактаты, заключенные в разное время с иностранцами. Но позволяю себе думать, что никакое государство не имеет права запретить нашему правительству уменьшить тариф на все товары, привозимые нашими судами. Если же этого нельзя сделать, то кто может помешать нашему правительству возвратить нашим судовладельцам часть денег, взятых от них на общем тарифном основании, в виде известной премии при постройке корабля и прочих льготах! Стоит только захотеть и всегда найдется мера, к которой можно было прибегнуть в случае искреннего желания поднять печальное состояние нашего торгового флота. Оставаться же долго при существующем невозможно. К чему все эти общества содействия русскому торговому мореходству, к чему мореходные классы, когда большинство оканчивающих теперь курс не имеют возможности попасть на судно, а должны искать свое существование в разных береговых должностях? К чему, наконец, добровольный флот? Ведь его теперешние суда для будущей войны уже вероятно состарятся и не будут отвечать требованиям времени!

***Примечание переводчика.***

заблуждений последнего времени[1]. Что же касается до современ-

[1] Так, например, в 1882 г. Россия претендовала на некоторые особенные верховные права над Камчатским или Беринговым морями, лежащим выше 51 градуса с. ш., но эти требования не были уважены Северо-Американскими Соединенными Штатами. (Автор, вероятно, имеет ввиду указ Императора Александра I от 4 сентября 1821 г., которым наше правительство заявило свое исключительное право на рыбную ловлю на северно-восточной части Тихого океана, заключающейся между Беринговым проливом и 54 градусом широты, Алеутскими и Курильскими островами и восточным берегом Сибири. Мореплавание и рыбная ловля были запрещены всем другим народам на островах и гаванях в этом пространстве. Запрещено было также всем иностранным кораблям приближаться на 100 итальянских миль к русским колониям и заведениям под страхом конфискации их товаров. Указ основывал права России на трех началах, по которым, на основании международного права, устанавливается право собственности, а именно: на первом открытии, на первом занятии, на бесспорном владении в течении полувека. В указ прибавлено, что к означенной части Тихого океана прилагаются все условия закрытого моря.

Северо-Американские Штаты оспаривали это постановление и с фактической, и с юридической стороны. Они говорили, что с самого начала независимости Штатов их корабли свободно плавали по этой части океана, вступали в сношения с тамошними осторовитянами, которые тогда не были подчинены другой нации; что Россия не имеет никаких заведений южнее 55 градуса широты, наконец, что расстояние между американским и азиатским берегом по параллели 51 градуса не менее 4000 миль. Спор окончился конвенцией, заключенной в Петербурге 5 (17) апреля 1824 г. следующего содержания: русские и американцы могут свободно плавать и заниматься рыболовством на всем пространстве Тихого океана со следующими ограничениями: американские граждане не могут подходить к русским заведениям без дозволения правителя колонии, и наоборот, русские подданные не могут без дозволения входить в американские заведения на северо-восточном берегу; к северу от 54 градусов 40 минут широты американцы не могут учреждать заведений, а русские к югу от этой линии. Далее постановлено, что в течении 10 лет от подписания трактата корабли обеих держав могут свободно плавать и заниматься рыбной ловлей в морях между обозначенными берегами. Эта конвенция, срок которой истек в 1834 г., не была возобновлена.

Англия также протестовала против принципов, изложенных в указе 1821 г., при объявлении его и на Веронском конгрессе. Несогласия

ного состояния этого вопроса, то мы можем вместе с г. Филимором констатировать, что здравый смысл, преобладание авторитета и практика народов, порешили, что так как открытое море, по своей природе, не может принадлежать какой бы то ни было нации и есть необходимая дорога для всех народов, то оно должно считаться свободным и открытым. «The reason of the thing, the preponderance of authority, and the practice of nations have decided that the main ocean, inasmuch as it is the necessary highway of all nations, and is from its nature incapable of being continously possessed, cannot be the property of any one State»[1]

То же самое говорит Твис в нижеследующих словах: «Все эти претензии принадлежат теперь только истории» (all these pretensions are now matter of history)[2]. Вообще же говоря, современный взгляд на этот вопрос может выражаться нижеследующим определением: «Права собственности или верховного права над морем, которое не может сделаться собственностью какого бы то ни было государства, в настоящее время не существует, а равно и не может быть приобретено. Пользование открытым морем для политических, торговых, промышленных и научных целей одинаково предоставляется каждой нации, а, следовательно, не может быть воспрещаемо ни одному государству. На принцип свободы моря может столько же мало влиять владение с незапамятных времен некоторыми отдельными частями открытого

---

окончились трактатом 16 (28) февраля 1825 г., по которому установлена окончательная граница между владениями обеих держав в Северной Америке. Границей признана линия от южной оконечности острова принца Валлийского до пролива Портланд (от 54 градусов 40 минут до 50 градусов широты), оттуда по берегам до горы Св. Ильи, отсюда к северу, следуя 141 градусу долготы (по гринвичскому меридиану) до Ледовитого океана (из соч. Ортолана, пер. Лохвицкого.)

***Примечание переводчика.***

[1] I §172.

[2] I § 183. Стр. 225 и 226; Heffter, §74; Gessner, D, d, N. стр.20.

моря, как непользование этими правами также с незапамятных времен[1].

Но до сих пор подлежит некоторому сомнению, может ли считаться обязательным договор, в котором какое-нибудь государство торжественно заявляет, что оно не намерено воспользоваться своими естественными правами над открытым морем. Большинство публицистов признает такие обязательства только для договаривающихся сторон, так, например, из писателей прошедшего времени такого мнения придерживались Гроций[2], Ваттель[3], Фон-Мартенс[4], Клюбер[5], из новейших же Филимор[6], Твис[7] и др. Отфейль (Hautefeuille)[8] же напротив, вместе с некоторыми другими писателями, как например Верже[9] (Verge), придерживается того мнения, что все договоры, в которых делаются постановления о том, чтобы не пользоваться правом свободы морей не могут считаться обязательными. Хотя в подтверждение этого мнения и приводится много замечательных договоров, но во всяком случае все они не настолько убедительны, чтобы могли вполне пошатнуть противоположное убеждение; по мнению автора, между понятиями «empire de la mer» и «usage de la mer» большой разницы не существует, и поэтому он приходит к тому результату, что подобные договоры действительны только до тех пор, пока этого желает одна из договаривающихся сторон. Со своей стороны, мы должны примкнуть к тому мнению, что подобные договоры обязательны, хотя бы даже вследствие общепринятых принципов относительно обязательности всех

---

1 См.: Vattel, I §95 и §285; Hautefeuille, Histoire стр.24 и Droits devoirs I.
2 De jure belli ac pacis 1.2, c.3 §15.
3 I § 284.
4 Precis I. c.149.
5 § 132.
6 I §§172-17.
7 I §§175-176.
8 Histoire, page 25, 25.
9 I, c.152.

вообще договоров[1]. Однако молчание, сохраняемое по известному вопросу, или вообще нежелание высказывать прямо свои взгляды, вовсе не должно стеснять заинтересованные стороны и потому не может давать повода для каких бы то ни было особенных прав тому государству, которое упорно молчит относительно важности затронутых вопросов.[2]

## § 5. Национальные воды

I. Принцип свободы моря претерпел по различным направлениям всевозможные отступления, которые отчасти делались в интересах международных морских сношений, частью же в пользу особенных прав, заинтересованных в этих сношениях государств. В первом смысле особенное значение имеют: правила, касающиеся обязательства иметь в исправности судовые бумаги для определения национальности судов; правила предупреждения столкновения судов на море; правила касательно права останавливать и обыскивать подозрительные суда и т. д.

Все положения и правила изданы в этом направлении не с целью ограничения свободы пользования открытым морем, напротив они должны были только способствовать торжеству принципа свободного и беспрепятственного пользования этой громадной частью земного шара всем народам для самых разнообразных целей.

Но другого рода были отступления второго порядка, т. е. именно те, которые касались особых прав известных государств над некоторыми отдельными частями океана; такие отступления признаются даже современными народными правами всех морских держав.

Эти-то общие отступления от принципа свободы моря будут предметом нижеследующих исследований.

---

[1] Особенно ясно это выражено у Гефтера. §§94, 98 и 99 (русский перевод с изменениями и дополнениями Барона Таубе).

[2] См.: Hautefeuille, Гесснер и др.

## А. Прибрежное, или территориальное море

II. Особенные права над прибрежным, или территориальным морем (territoire maritime, mer territorial, territorial waters), т. е., лучше говоря, над частью океана, которая непосредственно прилегает к берегу и составляет как бы продолжение владений известного государства, берега которого омываются этим морем, выводятся (подтверждаются):

a) возможностью, даже необходимостью, известной береговой защиты для безопасности всего морского прибрежья,

b) необходимостью создать известный контроль в политическом, финансовом, промышленном и полицейском отношениях над всеми судами, входящими в порты и выходящими из них и, наконец,

c) потому, что в интересах многих жителей берегового прибрежья лежит создание особенных прав над территориальными водами.

По этому поводу писатель Hautefeuile совершенно верно замечает, «что признать свободу территориальных морей было бы равносильно уничтожению современных основ международной торговли и отнятию от большинства морских держав тех громадных преимуществ, которые они получают от их национальной торговли. Имея в виду эту точку зрения, все без исключения договоры, которые были заключены в интересах торговли и промышленности, признали за государствами право создавать законы для всех тех территориальных вод, которые омывают берега этих государств; т.е., другими словами, эти договоры освятили принцип верховных национальных прав над этой частью океана».

Это исключение из общепризнанного принципа свободы морей не приносит никакого ущерба самому принципу. Использование океана для мореплаваний и для рыбной в нем ловли[1] оста-

[1] Того же самого нельзя сказать относительно прибрежного рыболовства, производимого в территориальном море, равно как относительно всяких других произведений, добываемых со дна морского вдоль берега: кораллов, жемчуга и пр., т. е. произведений

ется одинаково свободным и общим для всех. Все желающие могут беспрепятственно плавать в самые отдаленные места и производить торговлю со всеми народами; все народы имеют одинаковое право беспрепятственно преследовать рыбу вдали от морского прибрежья. Итак, океан свободен, но маленькая его полоса, омывающая берега известного государства, может быть принадлежностью последнего.

При исключительных верховных правах над территориальными морями закон не имеет в виду права частной собственности в смысле dominium (владения), но только некоторые права в смысле imperium (господства), исходной точкой которого служит право создания правил безопасности мореплавания около этих морских прибрежий. По крайней мере, таков смысл одного распоряжения верховного прусского трибунала от 28 ноября 1866 г.[1].

III. Прежде чем решить вопрос о границах прибрежного [территориального] моря, необходимо сначала определить: где начинается, считая со стороны берега, территориальное море, т. е., другими словами, провести точную границу морского прибрежья в море, а затем найти то расстояние, на которое считается в открытое море, начиная от этой последней границы, территориальное море в настоящем смысле этого слова.

---

не неистощимых, так как от неумеренного пользования или злоупотребления добыванием их легко может быть уничтожено и истощено. Чтобы их сохранить, необходимо их регламентировать, поставить, так сказать, в определенные рамки. Наконец прибрежный народ имеет громадный интерес владеть частями моря, прилегающими к его берегам для того, чтобы защищать свою страну от нападений внешнего неприятеля и пиратов. Из этого следует, что свойства, обуславливающие свободу открытого моря, не встречаются в территориальном море, и что это последнее может находиться во владении и рассматривается, как необходимая принадлежность земли, которую оно омывает.

***Примечание переводчика.***

[1] В «Goltdammers Arhiv», том XV. Писатель Schiatarella (в сочинении «Del Territorio», с. 5) говорит ошибочно о «dominio continuo, pieno, assoluto del popolo della riva» (о постоянной, полной и неограниченной власти населения морского прибрежья).

**а) береговая граница**

Естественная граница между морским прибрежьем и территориальным морем, даже не принимая во внимание только что изложенные требования, никогда не может быть постоянной; она изменяется с каждым приливом и отливом, с каждой переменой ветра и течения. Если поэтому в смысле границы желают иметь определенную норму права, то необходимо создать строгие правила, достаточно удовлетворительные для решения разбираемого вопроса.

Границей морского прибрежья римское право считало границу наибольшего прилива[1], новейшие же определения, в особенности международные конвенции касательно производства рыбной ловли, считали этой границей, напротив, полосу наименьшего прилива. Даже новейшая публицистика, которая занималась этим вопросом, становилась на ту же точку зрения; впрочем, по смыслу некоторых последних сочинений, при обсуждении известного происшествия должно быть принято во внимание соответствующее состояние воды, при котором оно имело место; таким образом, например, известное деяние, совершенное у границы территориального моря во время прилива, должно быть обсуждаемо иначе, если бы оно происходило во время прилива и отлива. Насколько малопрактичны подобные определения видно из самого дела. Некоторые достоинства еще можно признать за теми писателями, которые стараются доказать, что граница морского прибрежья кончается там, где море становится судоходным[2].

Весь этот вопрос находится в тесной связи с расстоянием территориального моря от берега; он разрешается сам по себе, если эту границу не будут считать в зависимости от определен-

[1] § 3. J. 2, 1: «Смысл этих положений вполне определяется словами: границей морского общественного прибрежья должна считаться полоса берега наибольшего прилива».

[2] Так, например, Wheaton, El. I. S. 168: «Само собой разумеется, что это расстояние начинается только с того места, с которого море становится судоходным».

ного на все случаи расстояния, но, напротив, если оно будет зависеть от возможности прибрежного владельца силой удержать это пространство в его фактическом владении и власти, т. е. если он посредством каких-нибудь военных приспособлений, или нескольких пушек действительно господствует над этим пространством. Ниже мы увидим, каким образом эта точка зрения должна считаться наиболее подходящей. Если ее признать в принципе, то границей территориального моря до́лжно считать линию, от которой начинается это господство над морем, т. е. говоря практически, ту линию морского прибрежья, по которой возможно безопасно строить такие прибрежные батареи, которые будут вне опасности даже при самой высокой воде прилива[1].

Само собой разумеется, что такие волны, которые были, например, в Балтийском море в 1873 г. не могут быть приняты во внимание, так как против их действия недействительны даже самые разумные меры предосторожности.

Самый же факт постройки таких береговых батарей для разбираемого вопроса значения иметь не может; для нас важно знать только возможность их постройки.

Впрочем, даже в новейших международных договорах линия наименьшего отлива, а не прилива, считается береговой границей. То же самое мы находим даже в 1878 г. в английских Territorial Waters Jurisdiction Act[2].

Как бы то ни было, но не следует упускать из виду, что такое в высшей степени непрактическое определение вовсе не есть результат практики. Прежде чем быть принятым, оно было создано научным путем.

---

[1] См. также: Nizze (с. 32 и 33), где автор указывает на практические меры Римской империи.

[2] Где об этом говорится следующее: «One marine leage of the coast measured from law – water mark» (на расстоянии одной морской мили от марки наименьшего отлива).

**b) морская граница**

Таковой считается или определенное для всех случаев расстояние от известной точки берега, или же она определяется возможностью действительного господства над известной частью моря со стороны берега. Как практика, так и теория много раз старались не придерживаться обоих определений; даже новейшие руководства по международному праву дают об этом вопросе самые неопределенные и неточные понятия, хотя решение его не представит особенного затруднения, если принять только верную исходную точку, т. е. возможность постоянного господства или, вернее сказать, возможность постоянной и действительной защиты известной полосы моря со стороны берега. Все другие точки зрения не выдерживают критики[1].

Таким образом, мы приходим сами собой к заключению, что морская граница территориального моря простирается до той линии, которую возможно защищать в море со стороны берега[2].

Вследствие этого определения ясно, что протяжение территориального моря находится в полной зависимости от дальности полёта снарядов артиллерийских орудий, поставленных на берегу. Но зато оно должно быть одинаковым для всех территориаль-

---

[1] Вален в сочинении «Commentaire sur l'ordonnance de 1681» хотел, например, ввести геологическое определение: считать территориальным морем ту часть его, где можно достать дно. Но это положение не практично. Во-первых, большие глубины иногда встречаются вплоть до самого берега: в этом случае государство вовсе не имело бы территориального моря. Во-вторых, при этом начале, границы территориального моря были бы лишены видимого для всех основания, линия была бы притом чрезвычайно изменчива и перепутана.

***Примечание переводчика.***

[2] Это правило получило свое первоначальное применение благодаря светлому взгляду Г. фон-Бинкерсгека (Bynkershoek), который свои выводы резюмирует следующим образом: «Quare omnino videtur rectius, eo potestatem terrae extendi, quousque tormenta exploduntur, eatenus quippe cum imperare turn possidere videmur. Loquor autem de his temporibus, quibus illis machinis utimur; alioquin generaliler dicendum esset: potestatem terrae finiri, ubi finitur armorum vis: etenim haec, ut diximus, posessionem tuetur» (De dominio maris cap 2.).

ных морей той же эпохи. Причем для рассматриваемого вопроса все равно, будут ли на надлежащем морском прибрежье береговые батареи, или нет. То же самое можно сказать и про дальность полета снарядов из надлежащих артиллерийских орудий, т. е. будут ли последние лучшими в данное время или же они хватают на гораздо меньшее расстояние, следовательно, отстали от требований времени. Здесь, прежде всего, следует имеет в виду возможность помещения на морском прибрежье самых лучших артиллерийских орудий своего времени[1].

Все заранее и строго определенные расстояния, до которых должно простираться территориальное море, основываются или на простом произволе, или же на некоторых частных государственных договорах, поэтому они не могут иметь силы международных принципов.

Все те, кто утверждает, что будто бы территориальное море должно продолжаться от берега на расстояние трех миль, равному всегда дальности расстояния пушечного выстрела затемняют только этот сам по себе весьма важный вопрос, так как по смыслу этого определения как бы выводится заключение о существовании международного соглашения считать расстояние пушечного выстрела только в три мили. Немецкие и большая часть французских и итальянских писателей не допустили этой ошибки[2].

---

[1] См.: фон Мартенс, Précis I., с. 144: «Сохранение господства над территориальным морем за населением его морского прибрежья не находится в зависимости от сооружения и поддержания постоянных сооружений, каковы, например, батареи или форты; верховная власть над территориальным морем тождественна с верховной властью над берегом». Кроме того, см: Schiatarella (Del Territorio, с. 8).

[2] В особенности Блюнчли делает строгую разницу (§ 302) касательно трехмильного расстояния, определенного известными отдельными актами и действительной границей территориального моря в зависимости от дальности артиллерийских орудий; далее то же самое мы встречаем у Гефтера (§75); Гефкен же говорит (примечание к § 75): «Так как дальность полета артиллерийских снарядов значительно увеличилась, то трехмильное расстояние

Смешивание в одно общее понятие трехмильного расстояния с наибольшим расстоянием полета артиллерийского снаряда произошло, вероятно, вследствие заключения целого ряда как отдельных, так общих договоров, в которых действительно говорилось о 3-мильном расстоянии для известных норм права. Между тем, новейшая британская практика, как это доказывается возражениями и обсуждениями билля о территориальных морях (Territorial Waters Bill) в заседании палаты общин от 14 февраля 1878 г., встала на точку зрения тех писателей, которые объединили эти два понятия и поэтому как британские, так и американские писатели приняли эту точку зрения[1].

---

от берега территориального моря получило в настоящее время всеобщее признание». Далее см. Клюбер (§ 130), Оппенгейм (с. 128); Архив Гольдаммера (Goltdammer), том III, с. 651 и следующие практические примеры: см. документы прусского верховного трибунала (Obertribunal) от 25 ноября 1866 г. Гесснер (D. d. N. с. 22 – 23) констатирует, что принцип Бинкергука (Terrae potestas finitur ub finitur armorum vis, т. е. власть над землей оканчивается там, где оканчивается действие оружия) остался до сих пор правилом международного права и по этому поводу замечает «вот почему права прибрежных государств значительно расширились, благодаря изобретению нарезных орудий (c'est pourquoi les droits des riverains ont été augmentés par l'invention des canons rayés); причем он добавляет, что прежде дальность полета снарядов обыкновенно определяли двумя морскими милями, теперь же это расстояние измеряется тремя милями. Из французских и итальянских писателей, считавших наибольший полет снарядов самой лучшей и рациональной нормой для определения границы прибрежного моря, наибольшего влияния имели Ортолан (см. I. с. 153, в особенности же с. 158 и 159) и Schiattarella (Del Territorio, с. 8). Из более старых писателей замечательны также доводы гг. Сурланда (§ 483) и Ф. Мартенса (Précis I. с. 141,142 и 399).

[1] Даже Филимор I. § 198, поясняет: «Но правило закона может считаться теперь вполне установленным; оно заключается в том, что неограниченное право собственности и юрисдикция не распространяются за пределы, установленные договором или неоспоримым обычаем, а именно за границы одной мили (равной трем морским милям) или же расстоянию пушечного выстрела при низкой воде (т. е. при отливе); в другом месте этот писатель говорит, что верховная власть над морем (территориальное море)

Все другие масштабы для определения расстояния территориального моря, как например дальность слуха человеческого голоса со стороны берега, глубина моря, расстояние, необходимое для совершения двухдневного путешествия и другие более или менее курьезные определения, не заслуживают внимания быть упомянутыми[1].

Имея в виду важность вопроса рационального определения границы территориального моря, мы, однако, не можем остановиться на вышеизложенных обстоятельствах. Даже в новейшей публицистике высказываются такие мнения, которые своей смелостью далеко превосходят претензии средневековых писателей[2]. Из них особенной крайностью отличался писатель Ваттель, который хотя принципиально и признавал, что права прибрежного государства над территориальным морем продолжаются только до границ полета артиллерийских снарядов из орудий, поставленных на морском прибрежье, но который, в другом месте своих сочинений прямо говорит, что власть известного государства над его территориальным морем может продолжаться до расстояния, необходимого для безопасности государства и, следовательно, до тех мест моря, которые в состоянии защищать это государство.

---

продолжается до расстояния пушечного выстрела (II. § 303) См. далее Твис (Twiss), Territorial Waters, с. 306 и Law of Nations I. § 172 Wheaton, El. I. с. 168, 169; Woolsey, с. 50. Из итальянских же писателей см. Calvo, §§ 188 и 201.

[1] В равной мере непрактична и произвольна идея г. Райневаля (Raynevals), по которой протяжение территориального моря со стороны берега продолжается до самой дальней точки моря, видимой со стороны берега (т. е. до границы видимого горизонта); не говоря уже о том, что эта мера не имеет ни малейшего международного основания, не следует упускать из виду, что границы видимого горизонта весьма часто меняются и зависят от массы всевозможных обстоятельств, как, например, от зрения наблюдателя, от состояния воздуха, от времени дня и пр.

[2] Из них некоторые доказывали, что права территориального моря могут продолжаться на 60 миль от берега; большинство же писателей говорили, что эта граница продолжается на расстоянии 100 000 шагов от берега.

Дальше всех в этом направлении идет Кент[1]. Хотя в принципе и он признает, что дальность полета артиллерийского снаряда может в общем служить правильным масштабом, признанным международным правом, но тут же добавляет, что Северная Америка имела полное право расширить границы территориального моря далеко за эти пределы. Основание этому праву Кент находит в отступлении британской практики, которая потребовала себе особые права над некоторыми английскими бухтами и заливами (Kings или вернее, Queens Chambers, см. ниже).

Для доказательства верности своих взглядов Кент делает различие между теми частями американских морей, которые бы подлежали юрисдикции Северо-Американских Соединенных Штатов и теми, которые имели бы общий международный характер. К первым он, например, причисляет часть Мексиканского залива, отделенную от открытого моря линией, идущей от южной части Флориды к устью реки Миссисипи. Верховные права Северной Америки над этой частью моря простирались бы таким образом на 180 морских миль от морского прибрежья.

Кроме того, Кент находит, что Америка понесет значительные потери в тех случаях, когда чужие воюющие морские государства избрали бы эти прибрежные воды Америки базисом даже тех военно-морских действий, которые происходили бы гораздо далее, чем на расстоянии пушечного выстрела от американского прибрежья; вот что при этом случае говорит г. Кент: «В 1806 году наше правительство полагало, что принимая во внимание протяжение территории Северной Америки, мелководие ее морских прибрежий и естественную границу, представляемую Гольфстримом, считать территориальным морем Северной Америки, т. е. воспретить в них всякие военные действия, часть океана, лежащую между Гольфстримом и морским берегом Америки[2].

---

[1] См. I с. 29.

[2] Woolsey (§ 56) замечает при этом: «Такие широкие требования не всегда поддерживались и находятся вне характера нации, всегда

В интересах таможенных Великобритания оставляет за собой права контроля на 12 морских миль от берега (4 leagues) всех судов, идущих в ее порты. В случае замеченной контрабанды или обмана, английские таможенные крейсеры имеют право остановить судно и, взявши его на буксир или под конвой, отправить в первый вблизи лежащий английский порт с целью предать это судно юрисдикции английского морского суда. По мнению Кента, такое же право существует и для Северо-Американских Штатов; в особенности же он старается доказать, что прибрежные моря до изложенных им границ должны иметь чисто нейтральный характер.

Подобные взгляды и принципы, вытекающие из личных индивидуальных интересов отдельных государств и противоречащие всем принципам международного права, по которому ни одной нации не дается права останавливать суда, идущие от берега далее расстояния пушечного выстрела, не могут иметь обязательного для всех народов характера. Каждое государство, против которого практикуются эти меры, имеет право протестовать и, смотря по обстоятельствам, требовать также возмещения причиненных убытков. Даже британский закон, по которому все суда, идущие из мест, в которых свирепствует какая-нибудь эпидемия, должны держаться, под страхом штрафа в 200 фунтов стерлингов в 12 морских милях от берега (4 leagues) не может считаться обязательным для иностранных судов. Между тем, не следует упускать из виду, что мера эта вполне основательная и соблюдение ее лежит в интересах санитарных. Отсюда следует, что те заинтересованные государства, которые будут недовольны этими мерами могут протестовать против обязательности этих правил[1].

По поводу этих партикулярных стремлений отдельных государств, г. Hautefeuille совершенно основательно говорит: «Весь-

---

стоявшей за свободу спорных вод; кроме того эти требования противны духу нынешнего времени».

[1] См. также Twiss, I, § 181.

ма много спорили относительно границ территориального моря; даже еще в настоящее время некоторые нации дают этим морям такое громадное протяжение, которое грозит уничтожить сам принцип свободы моря. Само определение [«территориальное море»] весьма ясно показывает его границы. Морские воды только тогда могут сделаться территориальными, когда они будут действительно защищены со стороны берега; поэтому только те воды, над которыми могут господствовать их морские прибрежья могут считаться территориальными. Большинство цивилизованных государств приняли эту норму определения территориального моря; они смотрят только на ту часть моря, как на территориальную, которая может быть защищена орудием, поставленным на берегу. Все же другие требования некоторых народов, выходящие из этих определенных границ, незаконны и юридически оправданы быть не могут».

IV. Особенное значение всегда имели границы в три морских мили, т. е. такие мили, которых в одном экваториальном градусе насчитывается 60 = 15 географическим милям. При таких границах мили равняются одной английской морской миле (marine league)[1]. Эта граница встречается в многочисленных конвенциях о рыбной ловле, далее в некоторых морских законах, положениях, уложениях, объявлениях нейтралитета, в правилах каперства и в других распоряжениях отдельных правительств. Причину такой нормы в три мили следует, вероятно, искать в том, что в прежнее время трехмильное расстояние считалось наибольшим расстоянием пушечного выстрела. Само собой разумеется, что эти договоры и конвенции обязательны для договаривающихся сторон и по настоящее время; те же границы территориального моря, которые предлагаются принципами науки, должны быть только признаны теми государствами, которые не связаны на этот счет особыми договорами.

Итак, мы видим, что граница территориального моря, рассматриваемая в отношении ее зависимости от дальности пушеч-

[1] Marine league (lieue marine, legua) = 5555 5/9 метра.

ного выстрела не может считаться постоянной величиной, но она вполне зависит от наибольшей дальности полета снаряда артиллерийских орудий каждой эпохи[1]. В настоящее время эта граница может считаться около 8 морских миль. По мнению Ортолана, государства вправе разрешить трактатами право полицейского надзора и далее пушечного выстрела, именно для воспрепятствования контрабанде, для защиты прибрежной рыбной ловли, которая всегда принадлежит только подданным державы, обладающей берегами, если трактатами не определено изъятий. Но и в этом случае подчинение его надзору обязательно для державы, заключавшей трактат, и только относительно тех предметов, о которых сказано в трактатах.

**B. Закрытые моря**

V. Географическое положение некоторых морей, равно как отдельных частей последних, в их зависимости от границ известных государств, дают иногда последним особенные верховные права над этими морями с их частями. Нередко государства изъявляли в этом направлении такие широкие права, которые переходили границы основательных юридических доводов и прав на владение этими морями. Чтобы пользоваться какими-нибудь особенными преимуществами (специальные верховные права) над известными водами, необходимо или иметь фактическую возможность держать их в постоянном подчинении, или же они должны быть отрезаны от всякого сообщения с океаном (Weltmeer).

Совершенно отрезанные от океана моря, т. е. такие моря, которые не соединены с океаном судоходным проливом или судоходной рекой, называются внутренними морями (mers fermées, Binnenmeere) в отличие от тех морей, вход в которые свободен со

[1] Ортолан, I. с. 158, говорит, что эта граница зависит от наибольшего полета артиллерийского снаряда, согласно усовершенствованиям своего времени.

стороны океана и может быть защищен одной или несколькими заинтересованными державами.

В тех случаях, когда внутренние моря (Binnenmeere) омывают берега одного государства, то они, само собой разумеется, принадлежат только этому одному государству, которое над ними имеет неограниченные права. Если же берега внутренних морей принадлежат нескольким государствам, то права над ними имеют исключительно эти государства. Однако и в этом случае применение принципов, касающихся прибрежных (территориальных) морей будут также иметь место только на известное расстояние со стороны берега. Исключение из этого общего правила может быть допущено вследствие известных договоров, конвенций и трактатов, в которых определяются и регулируются отношения этих заинтересованных государств[1].

Все моря, заливы или бухты, соединенные с океаном одним или несколькими судоходными путями, только в таком случае могут быть признаваемы собственными (независимыми) морями известного государства, когда вышеизложенные пути находятся в фактическом владении этого государства и когда, кроме того, эти входы на столько узки, что могут быть защищены со стороны берега артиллерийскими орудиями[2]. Гефтер с этим принципом не

1 См. Twiss, I, § 174. Весьма интересны отношения России и Персии относительно Каспийского моря (автор, вероятно, выводит это заключение из правил Аракчайскаго мира 1828 г., по которому Персия обязалась не иметь на Каспийском море военных кораблей. ***Примечание переводчика.***

2 См. Calvo, I. § 120; Wheaton, El. I, стр. 168. Hautefeuille по этому поводу говорит следующее: «Название «закрытые моря» могут иметь только воды, глубоко вдающиеся в берег и соединенные с океаном (parties libres) только узким проливом таких размеров, который мог бы быть защищен с обоих сторон берега. Кроме того, еще необходимо, чтобы берега этого моря и сам вход принадлежали одному и тому же государству (одной и той же верховной власти). Если эти два условия соблюдены, то подобное море, каких бы размеров оно ни было, должно считаться территориальным и составлять исключительную собственность государства, владеющего его берегами. Если же берега этого моря принадлежат

соглашается и, в подтверждение своего взгляда, ссылается на новейшие трактаты о свободе торгового мореплавания по Черному морю. Необходимо, однако, заметить, что Черное море имеет особенные свойства и потому совсем не противоречит только что высказанному нами принципу[1].

VI. Разбираемые нами исключительные права не всегда имеют силу абсолютного права. В этом отношении особенного внимания заслуживают Черное и Мраморное моря с их приливами; некоторые же известные авторитеты считают заслуживающим внимания также Балтийское море.

**а) Черное море**

В прежнее время на Черное море смотрели как на собственность Оттоманской империи, потому что все берега этого моря принадлежали Турции. Впоследствии же, когда Россия завоевала Крым[2] и утвердила там свое господство, – оно считалось внутренним морем, принадлежащим вместе Турции и России[3].

В наше же время особенное значение для всего Черного моря имел Парижский трактат от 30 марта 1856 г., главная цель которого, как известно, состояла в сохранении независимости и неприкосновенности Оттоманской империи. Все положения этого трактата, имевших целью отнять от России всякую возможность

---

разным государствам, то ни одно из них не имеет исключительного права над ним и даже тот, кто владеет входом, не имеет права закрывать последний.

1 §76 а.

2 Вследствие особых специальных конвенций, заключенных между всеми владельцами прибрежных земель, Черное море еще долго оставалось морем закрытым.

***Примечание переводчика.***

3 Аральское же и Азовское моря находятся в полной собственности России. Во-первых, потому что все берега этих морей принадлежат нам, а во-вторых, потому что в последнем Керченский пролив шириной менее двух пушечных выстрелов.

***Примечание переводчика.***

нанесения всякого вреда Оттоманской империи можно резюмировать следующими четырьмя пунктами:

1) Черное море объявляется нейтральным и свободным для плавания торговых судов всех национальностей; доступ же военных судов, даже судов, принадлежащих государствам, берега которых омываются Черным морем, воспрещается (ст. 11 и 12);

2) в качестве исключения России и Турции предоставляется содержать для некоторых береговых надобностей ограниченное число мелких военных судов, именно 6 пароходов, длиной каждый не более 50 метров и с водоизмещением не более 800 тонн, и 4 легких парохода или парусных судна с наибольшим водоизмещением в 200 тонн каждый;

3) каждой из договаривающихся сторон предоставляется право содержать в устье реки Дунай по два легких военных судна, с целью содействовать сохранению порядка и следить за точным исполнением правил плавания по реке Дунай (Durch-führung des Donau-Schiffahrtsreglements, ст. 19)[1];

---

[1] Право плавания по устьям реки Дунай основывается на 15 статье Парижского трактата, на Корабельных актах от 2 ноября 1865 г.; касательно регулирования плавания по устьям Дуная, на тарифе корабельных сборов, необходимых заплатить при миновании устья Дуная и на Лондонской конвенции от 13 марта 1871 г. (статьи 4 и 5). Подлинный текст постановлений Парижского трактата от 30 марта 1856 г. касательно свободы плавания по устьям реки Дунай, следующий: «Освященные Венским конгрессом принципы о свободе плавания по международным рекам получают также свое применение и относительно Дуная со всеми его устьями; таким образом, принцип свободы плавания по этим водам гарантируется всеми договаривающимися государствами. С этой целью назначается особая комиссия, которой вменяется в обязанность следить за точным исполнением правил свободного плавания по реке Дунай и ее устьям; эти правила будут выработаны особой международной комиссией. Каждая из договаривающихся сторон имеет право содержать на станциях во всякое время в устьях Дуная по два маленьких легких судна в виде гарантии, что эти положения будут соблюдаемы плавающими судами».

Результаты деятельности международной комиссии в первые девять лет ее существования были следующие: регулирование

4) вследствие нейтрализации Черного моря, содержание или

различных отраслей торгового мореплавания по водам Дуная, лежащим между Исакшей и Черным морем; в этом отношении особенно замечательны: постройка двух дамб в устье Сулины, значительное углубление в этом месте фарватера, удаление различных затонувших предметов, мешавших свободе плавания, постановка на необходимых местах вех и бакенов, постройка маяка в устье Св. Георга, создание постоянной спасательной службы и постройка морского госпиталя, которым бесплатно пользуются больные или потерпевшие крушение моряки.

2 ноября 1865 г. все договаривающиеся стороны определили следующие правила плавания, которые представляли собой точные права и обязанности всех торговых судов, плававших по Дунаю и его устьям:

1. Все постройки и сооружения, созданные в интересах мореплавания по Дунаю, согласно ст. 16 Парижского трактата, в особенности же корабельная касса в Сулине, находятся под защитой принципов международного права; в случае войны они объявляются нейтральными. Этот нейтралитет одинаково относится и ко всему личному и техническому составу международной комиссии. Постройки и сооружения международной комиссии считаются неприкосновенными и их существование гарантируется всеми договаривающимися сторонами.

2. Обязательность решений постоянной международной комиссии.

3. Объявление во всеобщее сведение всех полицейских и корабельных правил плавания по Дунаю и его устьям.

4. Выработанные правила о назначении турецких чиновников и определении прав, которыми они пользуются (генеральный инспектор и капитан над портом).

5. Гарантия точного соблюдения выработанных комиссией правил и применений выработанного тарифа. Это достигалось:

а) обязательством торговых судов вполне подчиняться в Сулине приказаниям генерального инспектора и капитана над портом;

б) правом вмешательства военных судов по предложению начальника корабельной кассы в Сулине и через посредство капитана над портом в Сулине.

Каждое военное судно может оказать свое содействие местным властям только в отношении торговых судов своей же национальности, или же в отношении тех торговых судов, флаг которых оно обязано защищать вследствие известных договоров или установившихся обычаев.

Если же такого военного судна не окажется на месте станционером, то береговые международные власти, как, например, капитан

создание военно-морских арсеналов по берегам этого моря признается лишним, а потому Россия и Турция обязываются таковых сооружений не возводить (ст. 13).

Не подлежит сомнению, что все эти ограничения имели значительное влияние на сокращение военно-морских сил России в Черном море; таким образом понятно, почему Россия, тотчас после первых блестящих побед Пруссии над французским оружием, старалась воспользоваться временным политическим бессилием Франции, чтобы отказаться от тех обязательств Парижского трактата, которые посягали на верховные права Русского Императора над Черным морем; в особенности же С.-Петербургский кабинет старался об уничтожении специальной конвенции, заключенной между Россией и Турцией, и бывшей причиной появления 14 статьи Парижского трактата 1856 г. В подтверждение своих требований русские дипломаты указывали также на то, что статьи парижского трактата уже много раз *не* соблюдались другими договорившимися сторонами, участвовавшими в составлении Парижского трактата; так, например, между прочими отступлениями от этого трактата приводилось, что появление 3 военных австрийских кораблей (см. ниже) на Константинопольском рейде во время посещения этого города австрийским императором есть исторический факт, по меньшей мере, противоречивший основным статьям разбираемого трактата. Все державы-участницы Парижского тракта, за исключением Пруссии, протестовали против подобного поступка России; тогда, по инициативе Пруссии, было устроено посредничество[1], результатом которого была так называемая ревизия тех статей, Парижского трактата, которые касались мореплавания по Черному морю

---

над портом, должны обратиться к содействию военного судна, принадлежащего государству, во владении которого произошло недоразумение.

О финансовых принципах и положениях в этих правилах ничего не упоминается.

[1] Официальные документы по этому вопросу см.: государственный архив (Aegidi und Klauhold), том XX. п. 4222-4286.

и по Дунаю. Все новые соглашения по этому поводу состоялись 13 марта 1871 г. в Лондоне и известны под именем Лондонской конвенции. Согласно последней, принцип нейтралитета Черного моря теряет свою силу; статьи 11, 13, 14 и специальная конвенция к последней статье отменяются; принцип свободы торгового мореплавания для всех торговых судов всех наций снова подтверждается[1].

**b) Босфор и Дарданеллы[2]**

Турция во все времена сохраняла за собой право запрещать военным судам всех наций проход через свои узкие проливы и почти никогда не встречала, в этом отношении более или менее положительного отпора. В особенности Англия, договором от 1809 г., торжественно обязалась уважать это право. Дальнейшее признание этого права мы затем находим в Конвенции от 13 июля 1841 г. и, наконец, в 10 статье Парижского трактата 1856 г., равно как в некоторых приложениях к последнему. Согласно этому трактату, державы обязуются, по примеру «*прежнего старого обычая*», согласно которому вход военных судов в эти проливы запрещен, уважать права Турции и не допускать в Босфор и Дарданеллы в мирное время своих военных судов, со следующими, однако, оговорками:

- султан оставляет за собой право выдавать легким военным судам, находящимся для служебных надобностей при посольствах дружественных держав, особый фирман для свободного плавания по этим водам;
- подобным образом имеют право свободного пропуска оба военных судна, которые будут отправлены к устью реки Дунай каждой договаривающейся стороной.

---

[1] Эти правила на последнем конгрессе в Берлине 13 июля 1878 г. не были изменены (ст. 63).

[2] Дарданелльский и Босфорский проливы составляют ворота между Средиземным и Черным морями; несмотря на то, что ни то, ни другое море не составляет собственности Турции, закрытие их считалось необходимым для давно отжившей и позорящей Европу Оттоманской империи.

***Примечание переводчика.***

В Лондонской конвенции 1871 г. оба эти исключения получили снова свое подтверждение, но, однако, сделана дополнительная редакция, согласно которой султан имеет право открыть эти проливы военным судам дружественных держав также и в мирное время, если эта мера окажется Высокой Порте необходимой для точного исполнения Парижского трактата от 1856 г.[1].

Особенного внимания заслуживает следующее обстоятельство. После 1868 г., когда австрийская эскадра, на которой находился Австрийский император, получила позволение войти в Дарданеллы; Турецкий султан присвоил себе право позволять подобный пропуск во всех тех случаях, когда на пропускаемых судах находилось царственное лицо или глава независимого государства[2]. В особой по этому поводу циркулярной депеше австрийского государственного канцлера от 22 декабря 1870 г.[3] был выражен взгляд, что будто военные суда, назначенные в свиту царственного лица, при посещении последним дружественной державы, уже этим самым теряют свой исключительно военный характер.

В дополнение этих сведений о Босфоре и Дарданеллах переводчик может поделиться с благосклонным читателем еще некоторыми самыми современными данными об этом предмете, основанными на неизданных еще до сих пор документах.

Из диссертации г. В.А.Ульяницкого «Дарданеллы, Босфор и Черное море в XVIII веке»[4], мы узнаем, что до открытия морского пути в Индию, Черное море и проливы соединяли Европу с Азией. Выгоды обладания проходами и право проходов ведет историю от древнейших времен. Важность торговых интересов в политике итальянских республик служила основанием к господству на этом море в средние века. В византийский период поводом к закрытию доступа в Черное море иностранным судам

---

[1] Этих определений Берлинский конгресс от 13 июля 1878 г. также не касается.

[2] См. турецкую ноту от 28 сентября 1868 г. в Slaatsarchiv. Bd. 16 n. 3558.

[3] Там же, том 20, n. 4239.

[4] См.: Кронштадтский Вестник 13 мая 1883 года – отчет о диссертации В.А. Ульяницкого.

было коммерческое соревнование. С началом турецкого периода мотивом к закрытию являются политические соображения.

Притязания России на свободу судоходства в Черном море начинаются с Петра I, который понимал значение морей в торговле и стремился ко всем морям. Главный довод его был торговля, а политика, единство веры и национальное родство балканских славян и их симпатии к России были средствами. Его быстрые успехи в Балтийском море напугали турок; особенно, когда Украинцев пришел в Босфор на стопушечном корабле и пьяный начал производить учение с пальбой. Султан послал просить не пугать его жен, из которых очень многие беременны. Порта поняла, что Россия опасный враг на Черном море, ибо имеет массу союзников среди единоверных ей подданных султана, и во всех дальнейших переговорах о свободе проходов представляла доводы политического характера.

После Петра I до Екатерины II главной целью русской политики относительно Турции было обеспечение наших южных окраин от татарских набегов. Россия не имела доступа к Черному морю и экономическое развитие окраины стояло в зависимости от отношений ее к Крыму. При Елизавете Петровне колонизация юга требовала портов и правильной торговли. Выход из Воронежа, Черкаска и Таганрога вызывался необходимостью, а Керчь-Еникальский пролив был у Порты, которая дозволяла торговать только на турецких судах, преимущественно принадлежащих грекам. Из Петербурга писали нашим резидентам в Константинополе, чтобы настаивать на доступе проходов, а резиденты отписывали, что русской торговли не существует, так портить отношений не из-за чего. Пока Порта была сильна, западные государства только следили за столкновениями ее с Россией, а когда Порта была уже расшатана и сама себя защищать не могла, державы вмешивались, чтобы не допустить нового конкурента.

В начале царствования Екатерины II переговоры велись только на доводах о торговле, пользы которых Турция не сознавала и не разрешала судоходства из политических опасений. Екатерина

II требовала независимости татар, чтобы устроить международный барьер с Турцией, иметь проход у Керчи и завладеть портом в Крыму. Для получения реальных выгод возбудили симпатии к единоверным грекам и славянам, которые отозвались солидарностью, это испугало Турцию, сношения обострились и из торговых интересов перешли на стратегические и политические.

Все вопросы русского правительства были чисто кабинетные; купечество не поддерживало торговых сношений активно. Документы указывают на крайнее невежество и бесчестность наших купцов в сношениях с иностранцами. В средине царствования Екатерины II уже назревал вопрос о разделе Турции, и в мирное время Австрия держала с Россией союз, который распадался, как только начиналась война. Добились от Порты признания свободы русской торговли в Черном море только после кровопролитных войн на море и на суше.

Официальный оппонент Ф.Ф. Мартенс назвал это сочинение богатейшим сокровищем для изучения новых данных по неизданным документам и нашел, что лучше было бы озаглавить его «Очерки международного права XVIII века».

**с) Балтийское море**

Верховная власть, которую захватила Дания над Орезундом и обоими Бельтами, и право взимать за проход этих узостей известный сбор, уже издавна служили предметом многочисленных недоразумений и споров со многими иностранными государствами; отказ Ганзейских городов, в особенности Любека, платить эту условную плату, влекли за собой частые войны, с переменным успехом. Но, с другой стороны, не следует упускать из виду, что это право Дании весьма часто было признаваемо, как совершившееся событие или молча, т. е. оставалось без всяких возражений, или даже было предметом специального торжественного заявления со стороны известных государств[1].

[1] Специальное признание датского владычества над Балтийским морем со стороны Ганзейских городов последовало в 1368 г.; Англия

Вместо этой палаты Дания оказывала плавающим судам защиту и покровительство от пиратов и содержала в исправности все морские знаки. После окончательного искоренения пиратов, Дании оставалось только добросовестно исполнять второе обязательство. Когда в 1658 году договором, заключенным в Roeskilde, Шонен (Schonen) перешел во владение Швеции, то Дания оставила за собой верховные права (imperium) над Зундом, которые впоследствии, как на практике, так и в теории получили самое широкое признание[1].

Исключительные права датской короны над Малым Бельтом разрешились сами собой после того, как Шлезвиг-Гольштиния отошла к Пруссии.

Уже весьма давно некоторые морские государства протестовали против налогов, собираемых датским правительством за проход в Балтийское море. В особенности энергично протестовало правительство Северо-Американских Соединенных Штатов; в 1848 г. оно категорически заявило, что больше этого права датской короны, как меры, противоречащей принципу свободы торгового мореплавания, уважать не будет; другие державы также последовали примеру Северной Америки, хотя, впрочем, в несколько иной форме. Все эти недоразумения Дании с большей частью европейских государств привели наконец 14 марта 1857 г. к окончательному соглашению. Согласно этому договору, Дания впредь отказывается от взимания какого бы то ни было сбора за проход в Балтийское море купеческих судов договаривающихся государств, равно как от права их осмотра и, кроме того, обязуется содержать в надлежащей исправности все маяки и предостерегательные огни и знаки, расположенные по берегам Дании и служащие для безопасности плавания по Каттегату, Зунду и по обоим Бельтам. Далее этим договором регулируется

признала эти права в 1450 и 1490 г; Нидерланды в 1533, 1543 и 1645 г. и, наконец, Франция в 1663 и 1742 г.

[1] См.: Phillimore, I. § 179; Wheaton, El. 1, стр. 173, того же автора – Histoire I стр. 205 и следующие, где даются весьма подробные исторические сведения о применении этих прав.

лоцманская часть в отношении иностранных судов; отменяется обязательство брать лоцманов; суда, не желающие иметь лоцмана, освобождаются от лоцманского сбора и пр. В вознаграждение за все это Дании присудили заплатить 30,476,326 риксдаллеров[1] (около 23 миллионов рублей мет.), которые были распределены между договаривающимися державами. На эти деньги не следует, однако, смотреть как на неустойку за купленные верховные права у датчан, напротив, об этом на конференции не было речи; эти деньги присуждены Дании единственно за все те расходы, которые ей предстояли в будущем, согласно принятым на себя обязательствам[2].

Правительство Северной Америки отклонило от себя участие в подписании этого коллективного договора, но зато 11 апреля того же года, заключило с Данией отдельную конвенцию, согласно которой Дания за 717,829 талеров, согласилась признать Балтийское море открытым для судов Северо-Американских Соединенных Штатов, содержать в исправности все морские знаки и за условную плату предоставлять в распоряжение американских опытных лоцманов.

В § 33 III мы поговорим еще о нейтрализации Балтийского моря на случай войны[3]. В настоящее время Балтийское море от-

---

[1] В подписании этого договора участвовали: Австрия, Бельгия, Франция, Ганноввер, Англия, Швеция, Норвегия, Мекленбург-Шверин, Голландия, Россия, Ольденбург, Пруссия и Ганзейские города. Каждое из этих государств заплатило пропорционально числу отечественных кораблей, проходящих через Зунд.

***Примечание переводчика.***

[2] Более подробные сведения об этом предмете см.: сочинение Ортолана «Des droits et des devoures des nations neutres» etc., I. ch. 3.

[3] Балтийское море всегда было морем открытым, однако, во многих случаях прибрежные народы соглашались придавать ему это свойство по крайней мере относительно военных операций, с целью предохранить его от всяких неприязненных действий. Так, напр., см. трактат 9 марта 1759 г. между Россией и Швецией (Мартенс – Martens «Rek» t. III, p. 37) и присоединение к нему Дании 17 марта 1760 г.; декларация о нейтралитете Балтийского моря от 6 мая 1780 г. (там же, t. II, p. 84); ответы Франции и Англии, t. VI, p. 202; трактат между

крыто судам всех наций для мирных и морских торгово-промышленных операций.

**С. Порты, рейды, заливы и устья рек**

VII. Независимо от географического положения, очертания берегов и протяжения – все эти вышеупомянутые воды считаются собственностью того государства, берега которого они омывают[1]. К ним также следует причислить все гафы [небольшие и неглубокие заливы] Поммернского морского прибрежья, все прибрежные мелководные моря (Wattenmeere) северного берега Германской империи, равно как более мелкие воды (проливы), служащие только для плавания национальных (собственных) судов, как, например, узкость между английским островом (englischen Festland) и островом Wight (The Solent), Альзунд, Фомарзунд, Кальмарзунд и многие другие.

О правах тех узостей, которые служат для сообщения с океаном (Weltmeer) см. § 13, VII.

В устья рек и мелководные полосы (гафы), независимо их протяжения, считаются внутренними морями[2].

Подобным образом все острова, лежащие впереди или в самих вышеупомянутых водах считаются собственностью государств (т.е. частью его территории), даже в тех случаях, когда они не заняты; они составляют, так сказать, некоторую отдельную часть твердой земли (Festlandes), и только от них уже начинается прибрежное (территориальное) море[3].

---

Россией и Пруссией от 8 мая 1781 г., t. III, p.250; трактаты между Россией и Данией от 9 июля 1780 г., и между Россией и Швецией, – от 1 августа 1780 г., t. III, p. 195.

***Примечание переводчика.***

[1] Порты составляют собственность государства. См. Allgemeines Landrecht fur die preussisechen Staaten, II. 15 §80.

[2] См. выше; также объяснения прусского верховного трибунала от 28 ноября 1866 г. (Erkenntniss des preussischen Obertribunals vom 28 November 1866).

[3] Разбираемый вопрос был решен в этом смысле вследствие взятия приза в устье реки Миссисипи. Британский призовой судья сэр Вильям

**D. Морские бухты несколько бóльших размеров**

VIII. Рассмотрим теперь некоторые, т. е. известные верховные государственные права над такими частями морских бухт, которые по своему положению не могут быть отнесены к рубрикам A, B и C; подобные права иногда молча признавались, иногда даже были предметом специальных заявлений со стороны других государств, но еще чаще против заявления таких прав были своевременно поданы многие протесты со стороны заинтересованных держав, которые в последнем случае положительно отказывались признать эти особенные права. Одно достоверно, что над этими водами никогда никто не признавал права исключительной собственности (Eigenthumsrecht). Особенного внимания заслуживают:

1) бухты с наибольшей шириной в десять морских миль[1], считая ее между крайними береговыми точками или же между точками, где оканчиваются отмели. Это определение в первый раз появилось в 9-ой статье англо-французского договора от 2 августа 1839 г. касательно производства рыбной ловли в английском канале; затем целым рядом различных конвенций и договоров, касавшихся также рыбной ловли в национальных водах, получило свое право гражданства. Даже Британская торговая палата, заявлением от ноября месяца 1868 г.[2], торжественно приняла все правила Северо-Германского Союза, касавшихся

---

Скот при этом случае старался доказать, что подобные острова, даже в тех случаях, когда они не заняты, составляют естественное начало своего морского прибрежья, так как их основные элементы, будучи отняты от своей территории, не могли быть дальше унесены в море и образовали таким образом упомянутый остров, т. е. начало территории надлежащего государства.

1 Т.е. шестую часть экваториального градуса.

2 Вот что говорит подлинная английская нота:
Объявление британским рыбакам, производящим рыбную ловлю по морскому прибрежью Северной Германии
Правительства Ее Величества и Северо-Германского Союза согласились утвердить особые правила, которые должны быть собдюдаемы британскими рыбаками, производящими рыбную ловлю по берегам Северо-Германскаго Союза. Поэтому

границ рыбной ловли на германском берегу; согласно этим правилам право рыбной ловли предоставляется только

---

нижеследующие правила доводятся до всеобщего сведения английским рыбакам.

Объявление

I. Граница рыбной ловли по Северо-Германскому морскому прибрежью определяется правительством Северо-Германского Союза; она считается до расстояния 3 миль в море от местностей, остающихся сухими во время наибольшего отлива, равно как считая то же расстояние от островов и отмелей Германского морского прибрежья; кроме того, все бухты и бухточки с наибольшей шириной до 10 морских миль (причем ширина этих бухт и бухточек считается от местностей, остающихся сухими при наибольшем отливе) считаются также принадлежащими к владениям Германского Союза. Все эти перечисленные воды считаются территориальными водами Германского Союза.

II. В этих перечисленных границах право рыбной ловли принадлежит только германским рыбакам; английские же рыбачьи лодки могут показываться в этих местах только при нижеследующих обстоятельствах, именно:

1) когда они будут вынуждены это сделать вследствие непогоды или при очевидной опасности;

2) когда эти лодки будут загнаны противным ветром, течением или вообще вследствие какой-либо другой причины, не зависящей от шкипера и матросов;

3) когда вследствие противного ветра или течения английские рыбачьи лодки не имеют возможности держаться в местах, указанных им для рыбной ловли;

4) когда во время ловли сельдей английские рыбачьи лодки будут вынуждены бросить якорь около германского прибрежья;

5) когда английские рыбачьи лодки находятся на пути следования в один из открытых английским судам для продажи рыбы портов, который уже законтрактовал весь фрахт.

III. Все рыбачьи лодки негерманского происхождения, не исполнившие вышеозначенных предписаний, обязываются вернуться назад; в случае же их сопротивления или же при продолжении производства рыбной ловли в запрещенных местах, арестовываются и против них возбуждается судебное расследование в одной из ближайших компетентных судебных инстанций.

(Подписал) C. Cecil Trevor.
Помощник секретаря.

Торговая палата, ноябрь 1868 г.

германским рыбакам во всех бухтах и узостях с наибольшей шириной в десять миль, считая ширину между крайними точками берега или же между крайними точками отмели. В этом и тому подобных случаях вовсе нет речи о праве собственности (Eigenthumsrecht), но о некоторых исключительных правах для национальной рыбной ловли с целью предотвратить взаимные недоразумения при производстве рыбной ловли. Впрочем, не следует упускать из виду, что защита отечественной рыбной ловли в этих пределах возложена на мелкие суда Германского военного флота, которые уже неоднократно оказали громадную услугу нашим (т. е. немецким) морякам от притеснения английских и голландских рыбаков.

2) Заявления Британской короны об исключительном праве на все большие бухты, заливы и проливы, окружающие Великобританию и Ирландию, так называемые narrow seas и adjoining seas, никогда не были встречены сочувственно прочими державами. Если в некоторых случаях сила обстоятельств и оставляла за Англией эти исключительные права, то во всяком случае, на это нельзя смотреть, как на общее правило. Не следует упускать из виду, что присвоение некоторых прав известным государством, даже в тех случаях, когда заявленные права по каким бы то ни было причинам не вызвали ни одного протеста со стороны других держав, никогда не может считаться юридически обязательным для государства, если оно на этот счет не связано особым договором. Хотя Филимор и говорит, что «*исключительное право Британской короны над всеми британскими бухтами, лежащими между Ирландией и Великобританией, равно как между Шотландией и Ирландией не может подлежать сомнению*»[1], но не следует забывать, что это право было признаваемо только одними английскими публицистами; все же прочие авторитеты международного права отказывают Англии в этом

[1] «The exclusive right of the Britisch Crown to the Bristol Channel between Ireland and great Britain (mare hibernicum, canal de St. Saint George) and to the Channel between Scotland and Ireland is incontested». (I. § 189).

праве. Так например Woolsey[1] говорит: «Великобритания долго требовала верховных прав над узкими морями, окружающими этот остров. Но это требование, преимущественно удовлетворенное известными почестями, оказываемыми в этих водах британскому флагу, не было всеми уважаемо и в настоящее время может считаться вышедшим из употребления. Если же даже в прежнее время этот обычай и был бы всеми соблюдаем, то в настоящее время против его соблюдения говорит современный взгляд на свободу торговли».

Кроме исключительных прав над такими водами, как Bristol channel, St. Georgs channel, St. Patricks channel и Ирландским морем (Irish Sea), английское правительство присвоило себе еще подобные же права над всеми английскими бухтами; право это, по смыслу английских заявлений, простирается со стороны наиболее глубокой, вдающейся в берег части залива, до лини, соединяющей две самые крайние противоположные береговые точки; такие бухты и заливы называются королевскими воротами (Königskammer, Kings или Queens Chumbers). Подобные же права были заявлены также правительством Северо-Американских Соединенных Штатов относительно некоторых больших бухт, лежащих на берегу Северной Америки; так, например, в 1793 г. Северная Америка требовала признания за ней права собственности на бухту Delaware (Delaware-Bay). Кент считает эти заявления также вполне основательными[2], Wheaton[3] находит, что Британская корона имеет некоторые права юрисдикции над своими водами в силу давно установившихся обычаев; но при этом он совершенно упускает из виду, что подобные исключительные и верховные права не могут быть приобретены только одними обычаями давности.

Мнения ученых авторитетов совершенно расходятся относительно вопроса о праве надлежащего государства иметь в

---

1 § 56.
2 См. выше III. b.
3 El. стр. 17.

этих местах известную полицейскую власть и, следовательно, подвергнуть последнее своей верховной юрисдикции. Новейшая публицистика оспаривает подобное право; если Twiss[1] еще находит, что в подобных бухтах и отдельных частях моря военные действия, на основании будто бы правил международного права, происходить не могут; то ему в наше время будет весьма трудно доказать это положение. Как бы то ни было, но особенное значение имеет для нас тот всем известный факт, что 1878 г. даже английское правительство склонилось на сторону известных авторитетов международного права, определив в своих Territorial Waters Jurisdiction Act верховные права английской юрисдикции над прибрежными морями Великобритании только до расстояния в *три мили*. Это правило заставляет думать, что в отношении свободы моря, наконец, и Англия примкнула ко взглядам Европы.

3) Взгляд Гефтера[2] (Hefter), что Ботнический залив, принадлежавший в прежнее время только Швеции, сделался, после передачи 5/17 февраля 1809 г. Финляндии, общей собственностью России и Швеции, в настоящее время, согласно только что упомянутым принципам, уже критики выдержать не может.

### E. Верховные права над известной частью моря, находящегося во владении двух или нескольких государств

Это в особенности может иметь место при устье рек или узких частей моря. В подобных случаях придется, если на этот счет не существует каких-нибудь особенных конвенций, принять за границу верховных прав надлежащих государств линию, проходящую через средину упомянутых вод. Блюнчли ставит следующее правило: «Когда границы двух независимых государств, лежащих около открытого моря, настолько близки друг от друга, что прибрежье одного входит в прибрежье другого, то

---

[1] I. § 177.

[2] § 76 a, см. также Nay, § 92.

эти государства обязаны между собой согласиться насчет того, чтобы предоставить попеременно друг другу защиту этих границ или же особым договором определить взаимную пограничную линию».

### F. Совокупность прав, какие имеет известное государство в подчиненных ему частях моря

1) Право оставлять за своими национальными судами занятие каботажем. Суда иностранных государств допускаются к этому занятию только в силу особых договоров, временного дозволения или на основании давно установившегося обычая.

Особенного внимания заслуживают мотивы, которые были приведены в проекте закона о каботажном судоходстве, представленном Германскому рейхстагу 5 апреля 1880 г.:

Относительно допущения иностранных судов к каботажному плаванию в различных морских государствах существуют различные нормы права. В некоторых государствах каботажем могут заниматься только подданные собственного государства; в других государствах к этому занятию допускаются все желающие; наконец, существуют такие державы, где каботажем дозволяется заниматься иностранным судам только с условием взаимности. В частности, мы можем привести следующее.

*Относительно иностранных государств:*

1) В России под каботажем разумеют только перевозку грузов из одного русского порта в другой российский порт, лежащий около того же моря. Это занятие предоставляется исключительно русским судам и русским подданным.

2) Во Франции как большой (grand cabotage), так и малый каботаж (petit cobotage) могут быть произведены только французскими торговыми судами.

3) В Испании принципиально каботаж (comercio de cabotaje) разрешен только национальным судам (см. Ordenanzas generales de la renta de aduanas от 15 июля 1870 г., ст. 158); следующие вещи могут, однако, быть перевезены из одного испанского порта в другой и иностранными судами: багаж путешественников, мине-

ралы, гидравлическая известь, строительный лес, натуральное и искусственное удобрение и местный каменный уголь. См.: Конвенция о торговле и мореплавании, заключенная немецким Цолферейном (Zollverrein) с Испанией от 30 марта 1868 г., ст. 14 (см.: собрание государственных узаконений, с. 329).

4) В Португалии занятие каботажем предоставляется только национальному флагу (см.: Договор о торговле и мореплавании между Германией и Португалией от 2 марта 1872 г., ст. 14).

5) Принципиально соблюдается то же правило и в Швеции. Норвежский флаг пользуется правами шведского. При условии взаимности некоторым государствам может быть, однако, предоставлено право заниматься каботажем и в пределах шведских вод. Об этом всякий раз должно быть испрашиваемо разрешение короля, которое до настоящего времени получили немецкие, британские, итальянские, датские, нидерландские и бельгийские суда.

6) В Норвегии, согласно закону от 17 июня 1869 г. (§14), каботажем могут заниматься все желающие до тех пор, пока особый королевский указ не отменит этого права.

7) В Дании, по смыслу закона 1 сентября 1819 г., каботажем могут заниматься только иностранные суда с водоизмещением не менее 15 торговых ластов (т. е. 5200 пудов). Правительство оставляет за собой, однако, право сделать некоторые исключения, при условии взаимности, в пользу тех государств, которые в торговых отношениях с Данией занимают особенное привилегированное положение. Подобное исключение и было сделано для немецких торговых судов законом от 1 апреля 1868 г. (см. Preussisches Handelsarchiv 1868, Band I, Seite 310). Для датских колоний существуют на этот счет особые положения.

8) В Австрии императорским указом от 28 января 1845 г. занятие каботажем запрещается всем иностранным судам. Исключение сделано только в пользу немецких судов законом от 16 декабря 1878 г. ст. XI (см.: Торговый трактат между Германией и Австрией от 16 декабря 1878 г.).

9) В Италии, где, в принципе, каботажем дозволяется заниматься только национальным судам, правительство уполномочено предоставить это право также и иностранным судам, с условием, чтобы итальянские суда пользовались всеми правами взаимности; 28 ноября 1872 г. состоялось по этому поводу также соглашение с Германской империей.

10) В Греции на основании Королевского декрета от 15 ноября 1836 г. (ст. III) определено, что занятие каботажем предоставляется только национальным судам до тех пор, пока особые договоры или декреты короля не сделают в этом смысле исключения для какого-нибудь иностранного государства.

Германская империя до сих пор еще не вступила в договор с Грецией.

11) В Нидерландах для права каботажа и плавания по внутренним водам необходимо запастись особым патентом; к этому занятию допускаются на общих основаниях все желающие. В нидерландских колониях Восточной Индии каботажем позволено заниматься только исключительно нидерландским судам и судам тех местных князей, которые на этот счет запаслись особым разрешением правительства (см.: Закон о мореплавании от 8 августа 1850 г., ст. VI).

12) В Бельгии каботаж дозволен всем.

13) В Великобритании право заниматься каботажем, в принципе, позволено всем судам, но вместе с тем правительство оставляет за собой право исключить из этого занятия все те иностранные суда, правительства которых не окажут взаимности английским судам (см.: The customs consolidation act 1876, sect. 141 в связи с The Customs consolidation act 1853, sect. 324).

14) В Турции, на основании ст. 12 Торгового трактата между Высокой Портой и Ганзейскими городами от 18 мая 1839 г. в связи с первой статьей торгового трактата между Турцией и Цолферейном (Zollverein)[1] от 20 марта 1862 г., самое широкое право каботажа предоставлено германским судам.

[1] Zoll – пошлина, Verrein – союз (таможенный союз).

15) Что касается внеевропейских государств, то право каботажа там, в большинстве случаев, сохраняется за национальным флагом. Так, например, Северо-Американские Соединенные Штаты, оставляют за своими собственными судами так называемый большой каботаж. Китай, Бразилия и Япония предоставляют подобное право всем иностранным судам, без различия национальностей (см.: Трактат между государствами таможенного союза, Мекленбургом и Ганзейскими городами с Китаем от 2 сентября 1861 г., статьи 6 и 7 и Трактат между таможенным союзом и Японией от 20 февраля 1869 г., статья 8 (См.: Bundes-Gesetzblatt 1870, Seite 5).

*В Германской империи*

Придерживаются того всем известного принципа, что в портовых городах, равно как во всех естественных и искусственных водных путях, все торговые суда отдельных германских союзных государств пользуются во всех отношениях одинаковыми правами германского торгового флота (см.: Reichsverfassung, Artikel 54, Absatz 3). Таким образом каботаж, в пределах Германской империи, одинаково предоставлен всем германским судам. В некоторых местностях Германской империи подобное же право предоставлено также и иностранным судам; в других же местах, в особенности в некоторых пунктах Прусского королевства в отношении каботажа на иностранных судах существуют особые ограничения:

1) в провинциях: восточной и западной Пруссии (Ostpreussen und Westpreussen) и в Поммерне (Pommern) каботаж – на основании Королевского указа (Gabinetordre) от 20 июня 1822 г. (см.: Gesetz-Sammlungen, Seite 177) – безусловно запрещен иностранным судам и виновным, в случае неисполнения этого правила, грозит конфискация судна и товара (т. е. всего фрахта). Впрочем, в самых крайних случаях некоторые исключения могут быть допущены провинциальными судебными учреждениями, но и то только для «*общего блага*». (Ausnahmen sind jedoch «in dringen-

sten Fallen» und zum allgemeinen Besten von den Provinzialbehörden zuzulassen).

Однако, на основании закона от 5 февраля 1855 г., это запрещение каботажа может быть изменено в пользу тех судов, правительства которых предоставят в своих водах германским судам те же права, которыми пользуются отечественные суда (см.: Gesetz-Sammlungen 1855, с. 217). Таким образом, к каботажу в названных провинциях Пруссии в настоящее время допущены британские, нидерландские, бельгийские, шведские, норвежские и датские суда (см.: Королевские указы от 2 апреля 1855, 1 декабря 1856, 12 июля 1858 и 9 марта 1868 годов). Вместе с тем, подобное же право предоставлено всем тем судам, правительства которых имели на этот счет с прежним таможенным союзом особый договор.

2) В Швезвиг-Гольштинии, согласно закону (плакату – Plakat) от 1 сентября 1819 г. и по распоряжению таможенного союза от 1 мая 1838 г., иностранные суда с водоизмещением менее 15 коммерческих ластов (один коммерческий ласт = 5200 немецким фунтам). Это ограничение было 9 мая отменено в пользу тех государств, суда которых в то время допускались к каботажу в вышеупомянутых провинциях Пруссии.

Во всех прочих пунктах германского морского прибрежья, – благодаря полному отсутствию надлежащих законов, – каботажем беспрепятственно занимаются иностранные суда.

Принимая во внимание все вышеизложенные обстоятельства, равно как современное состояние германской морской торговли, 22 мая 1881 г. был обнародован нижеследующий закон (см.: Reichs-Gesetz-Blatt, Seite 97 und 98) касательно каботажного плавания:

«Мы, Божией милостью, Император Германский, Король Пруссии и пр., по утверждении союзного совета и рейхстага, повелеваем нижеследующее:

§ 1

Право нагрузки в германских портовых городах товаров с целью их перевозки в другой германский порт (каботаж, Küstenfrachtfahrt) предоставляется исключительно германским судам.

§ 2

Подобное право может быть трактатом или Императорским указом, с разрешения союзного совета (Bundesraths), предоставлено также иностранным судам.

§ 3

Шкипер иностранного судна, виновный в неисполнении этого правила, подвергается денежному штрафу до 3000 марок. Кроме этого денежного штрафа, правительство оставляет за собой право отнять как судно, так и груз; причем вопрос – принадлежит ли виновное судно самому шкиперу или другому лицу – значения не имеет. § 42 уложения о наказаниях (Strafgesetzbuch) имеет в этом случае надлежащее применение.

§ 4

Все существующие до сих пор трактаты о каботажном судоходстве настоящим законом не отменяются.

§ 5

Этот закон начинает свое действие с 1 января 1882 г.

Подписан и пр.

[В дополнение этих сведений о каботаже переводчик считает своей обязанностью познакомить читателя также с главными основаниями нашего законодательства по этому предмету.

Всякие товары российские и иностранные, с которых пошлина при ввозе в Россию взята, могут быть перевозимы из одного российского порта в другой российский на кораблях российских свободно.

Иностранные товары, дозволенные к привозу в какой-либо порт с уменьшенной против других российских портов пошлиной, допускаются к перевозке морем и в такие российские порты, где эти товары обложены высшей тарифной пошлиной, но с обязательством купца заплатить дополнительную пошлину, причитающуюся в том порту, куда те товары доставлены будут.

Не подвергаются никакому взысканию российские товары из одного порта в другой на каботажных судах перевозимые, через какое бы время объявления на оные поданы ни были.

Каботажное судоходство, то есть перевоз товаров из одного российского порта в другой, на одном и том же море лежащий, предоставляется исключительно в пользу российских подданных и судов, плавающих под российским флагом.

*Примечание.* Каботажным судоходством не считается переезд в российские порты, на других морях лежащие, например, из черноморского или беломорского порта в балтийский и обратно.

На портовые таможни возлагается наблюдение, чтобы лица, пользующиеся правом одной перевозки товаров, не присваивали себе и права торговли.

Корабельщикам, которые идут в другой российский порт, таможня выдает паспорта, с показанием всех погруженных товаров и мест, их знаков и номеров, и с прописанием взыскания пошлин. По приходе от одного российского порта в другой, корабельщик обязан выданный ему на отход паспорт представить при декларации в таможню. Выдача сим корабельщикам паспортов на отход судов и выпуск товаров по привозе их в другой российский порт, производятся на основании специальных правил.

*Примечание.* Шкиперы каботажных судов по приходе в российский порт не обязаны подавать в таможни декларации, если на их судах не будет находиться других товаров кроме тех, которые показаны в паспорте, выданном таможней того порта, откуда судно пришло; в противном же случае шкипер обязан подать установленную декларацию на все товары, в означенном паспорте не показанные].

2) Исключительное право для собственных подданных заниматься прибрежным рыболовством и добыванием всех продуктов моря вблизи морского прибрежья, как то: ловлей рыбы, добыванием кораллов, жемчуга, морской травы и пр.[1]. Причем допущение каботажа не имеет ничего общего с дозволением прибрежной рыбной ловли; для последнего права необходимо запастись особым дозволением, предполагая, конечно, что на этот счет не существует особых договоров и трактатов. Подобные догово-

[1] См. Grotius, De jure beli ac pacis II. Глава II. § 5.

ры и трактаты о взаимном допущении подданных договаривающихся государств для производства каботажа и рыбной ловли в первый раз встречаются в XV в., из которых особенно замечателен Лондонский трактат 1459 г., заключенный между Генрихом VII, королем Англии, и австрийским эрцгерцогом Филиппом, бывшим в одно и тоже время графом Голландии и Зеландии.

Немецкое законодательство определяет штраф в 600 марок или заключение в тюрьму на 6 месяцев за незаконное производство рыбной ловли в пределах германских прибрежных (территориальных) вод; кроме того, немецкое законодательство допускает также конфискацию всех инструментов и снарядов, которыми производилась незаконная рыбная ловля, равно как конфискация самого судна и всего рыбного товара, не делая при этом никакого различия – принадлежит ли судно виновному лицу, или кому-либо другому.

3) Право собственной юрисдикции с надлежащими ограничениями и дополнениями, вытекающими из научных принципов международного права.

4) Назначение полицейской власти, в особенности же охранительной и санитарной полиции.

5) Издание правил по лоцманской и маячной части.

6) Контроль над таможенным сбором.

7) Разработка правил при кораблекрушениях.

8) Определение точных правил морского церемониала.

Согласно этим исключительным правам, которыми безусловно пользуются прибрежные государства, к обязанностям последних относится также охрана и защита как в мирное, так и в военное время всех иностранных судов, находящихся в водах надлежащего морского государства. В особенности в военное время нейтральное государство должно заботиться, чтобы принцип нейтралитета его вод был уважаем со стороны воюющих и потому должен противодействовать, чтобы его воды не сделались театром военных действий.

## § 6
## Переходящая верховная власть над частями открытого моря

I. Исходной точкой для определения вышеупомянутого права служит то общепринятое положение, что суда известного государства, в каких бы открытых водах они не находились, должны рассматриваться как части своего отечества, как движущиеся единицы своей отечественной территории, носящие с собой свою национальность со всеми теми нормами права, какими пользуются они в своем собственном отечестве. Это положение должно в особенности относиться к *военным судам*, так как они представляют собой известную часть вооруженной силы своего отечества со всеми прерогативами и нормами права последнего.

II. Согласно этой точке зрения, некоторые публицисты новейшего времени признали за военным судном, по трудно понятным в настоящее время мотивам, известные переходящие верховные права не только над той частью моря, которую занимает военный флот или отдельное военное судно, но даже над всей частью открытого моря, находящейся от судна на расстоянии одного пушечного выстрела, считая за начало последнего как целый флот, так и отдельно стоящее на якоре или движущееся судно[1]. Эта оригинальная и сама по себе произвольная теория не

[1] Дальше всех в этом направлении идет, бесспорно, de Cussy (см. I. стр. 147); по его мнению, военное судно, находящееся в открытом море, несет с собой по океану переменяющуюся и неоспоримую верховную власть; будучи в подобном положении, оно имеет вокруг себя нечто вроде собственной территории или отдельной атмосферы, простирающейся от него на расстояние пушечного выстрела; если таким образом какому-нибудь преследуемому судну одного из воюющих государств удастся укрыться от преследования неприятеля в районе упомянутого расстояния движущегося нейтрального военного судна, то оно имеет неотъемлемое право пользоваться здесь всеми правами нейтрального порта или рейда. О мотивах этого оригинального заключения см. также de Cussy I, с. 250.

может быть никаким образом согласуема с принципом свободы плавания по открытому морю и должна была бы, в случае ее принятия, привести к многочисленным и неразрешимым затруднениям.

По нашему мнению, даже теория Блюнчли[1] не совсем верна и неудобоисполнима. Исходя из несовсем точных данных, этот писатель приходит к заключению, что во время плавания судов в открытом море власть их государства простирается как на сами суда, так и на те части моря, в которых находится в это время судно. Мы же, напротив, думаем, что верховная власть государств может простираться только до судов и шлюпок, находящихся вне борта. Впрочем, основываясь на выводах Гроция[2] и Бинкергука, Филимор[3] приходит к заключению, что часть открытого моря, занятого известным флотом, стоящим на якоре, находится до тех пор во власти государства, которому принадлежит флот, пока этот флот стоит на якоре. Но, в сущности, для подобного временного владычества (будь то imperium или dominium), изменяющегося особенно часто для военных судов, так как последние постоянно меняют места своего пребывания, оснований весьма мало. Такие положения влекли бы за собой массу недоразумений и были бы причиной многих столкновений. Не подлежит сомнению, что для торжества принципа свободы открытого моря вовсе нет надобности прибегать к таким утрированным правилам; эти правила получатся сами собой, если всякий будет уважать права и обязанности вышеназванного принципа. Каждое судно должно иметь возможность свободы маневрирования и соблюдать в открытом море только общеизвестные правила предупреждения столкновений судов на море; хотя эти последние правила до сих пор еще не получали обязательности международных принципов, но тем не менее они имеют ту же силу в морских, законодательствах всех цивилизованных государств. При-

1 § 318.

2 См. de jure belli ac pacis lib II. e. III. § 13. Другого мнения Wheaton (см. EI, II. c. 101) и Gessner (см. a. a. O. c. 167).

3 I §203 и II. §303.

знание за судном известной морской территории[1], необходимой ему для свободы маневрирования, в том смысле, в каком это желает Hautefeuille[2], вовсе не есть необходимость. При этом невольно рождается вопрос: признавая возможность взгляда Hautefeuille и de Cussy и заставляя таким образом все открытое море быть разделенным на множество отдельных участков, то не встретит ли практика слишком много невозможных для анализа недоразумений, единственно вследствие противоречивости и столкновения столь многих и разнообразных норм права. Одним словом, нам кажется, что практика и теория этого положения критики не выдерживают; кроме того, мы думаем, что взгляд Блюнчли практически неосуществим, так как, соглашаясь с ним, пришлось бы до невозможности ограничить права воюющих сторон в пользу нейтральных государств, что, принимая во внимание главную цель войны, кажется просто невозможным. Допуская, с одной стороны, взгляды Блюнчли и Филимора верными и принимая, с другой стороны, во внимание требования воюющих, пришлось бы признать за последними право осмотра, обыска и захвата призов на нейтральной почве, так как таковой считалась бы часть моря, до расстояния пушечного выстрела от всякого (военного и купеческого) нейтрального судна.

Если даже признать переходящее верховное право за некоторым пространством моря, окружающего военное судно, то спрашивается: каким образом возможно будет согласовать этот взгляд с правом военных судов воюющих государств делать обыск, осмотр, а иногда и захват конвоируемых купеческих судов?

Может быть некоторые скажут, что для мнимого права переходящей верховной власти под весьма соблазнительным выражением «territoire naval» могут служить постановления и обычаи, соблюдаемые крейсером или капером в отношении того торгового судна, которое он желает подвергнуть осмотру и к которому обыкновенно принято подходить не ближе расстояния пушечно-

[1] Territoire или domaine naval.
[2] См. Histoire, с. 23.

го выстрела. Но это сравнение будет совсем неудачное, во-первых, потому что расстояние пушечного выстрела касается только крейсера, но не его шлюпок, во-вторых, потому что это расстояние не всегда соблюдается, напротив, оно зависит от обстоятельств отдельного случая (см. § 54) и в-третьих, потому, что во многих случаях это расстояние невозможно соблюдать, в особенности же ночью. Взаимный интерес, как воюющих, так и нейтральных государств, именно требует скорейшего окончания осмотра подозрительного судна, а потому к последнему надо иметь возможность подойти как можно ближе.

Создание подобных правил даже не лежит в интересе свободного производства рыбной ловли в открытом море. Если с одной стороны всякому желающему заниматься рыбной ловлей предоставляется в открытом море полный выбор местности, то не следует упускать из виду, что, с другой стороны, существующими договорами, трактатами и веками установившимися обычаями вполне достигается желаемая цель свободного производства рыбной ловли. Из подобных существующих трактатов и договоров, имеющих целью урегулировать свободу рыбной ловли, упомянем только о трактатах и обычаях для предупреждения недоразумений как между рыбацкими судами, так равно и между последними и другими проходящими мимо мест рыбной ловли, судами; также заслуживают внимания быть упомянутыми следующие постановления: запрещение взаимного вмешательства в случае занятой для рыбной ловли местности, расположения сетей и неводов, правила взаимной помощи при крушениях или других бедствиях, нормы права касательно приобретения покупкой или другим способом рыбы и пр.

[Рыбная ловля в открытом море принадлежит всем народам, но ловля рыбы и морских животных, водящихся в особенности на определенных частях моря, подавала повод к спорам и дипломатическим решениям. Так, например, ловля трески возле островов Сен-Пьера, Микелона и Тер-Неф (Terre neuve). Договорами между Францией и Англией (1713, 1783 и 1802 годов) определя-

лись пределы, до которых французские моряки могли промышлять у Terre neuve. В договорах Англии с Испанией 1713, 1721, 1786 и 1790 годов определены права рыбной ловли испанцев возле Terre neuve и англичан у берегов испанской Америки и в Тихом океане.

Ловля береговая и в пределах территориального моря всегда считалась исключительным правом государства, владеющего берегами и территориальным морем, разве если бы особыми договорами не было сделано исключений. Так, трактатами 1685 и 1768 гг. установлена была взаимная свобода рыбной ловли между французами и испанцами в реке Бидассоа и по берегам Франиции и Испании; трактатами 1783 и 1817 гг. между Англией и Северо-Американскими Соединенными Штатами установлена была свобода ловли в заливе св. Лаврентия, а трактатом 1854 г. река св. Лаврентия и каналы Канады открыты для американских судов. Трактатом 1810 г. между Россией и Швецией утверждена свобода ловли семги по р. Торнео. В трактате 1843 г. между Францией и Англией ловля устриц предоставлена в исключительное пользование каждой страны на расстояние трех миль от открытого моря.

Что же касается прав и обязанностей рыбачьих и других мелких судов, то более подробные сведения см.: «Сборник Русских Законов о купеческом водоходстве», сост. Носом, с. 130 и след.].

## ГЛАВА II
## Национальность судов

### § 7
### Общие положения

I. Необходимость создания самых точных правил для свободы мореплавания состоит в особом характере морских торговых отношений, которые в особенности за последнее время – с введением парового двигателя – претерпели значительные изменения.

Разработка таких правил находится не только в интересе военного времени, где каждое морское нейтральное государство терпит более или менее значительные потери, но необходимость их в одинаковой степени чувствуется также и во время глубокого мира.

Основанием для выработки подобных правил служит то обстоятельство, что каждый корабль составляет собственность известного государства.

Всякое мореходное судно должно иметь возможность доказать свою принадлежность одному из признанных государств, т. е., другими словами, это судно должно доказать свою национальность; в противном случае оно навлекает на себя подозрение, что занимается морским разбоем. Такими доказательствами служат флаг и судовые бумаги

Ортолан говорит: «Флаг есть видимый знак принадлежности судна к какой-нибудь национальности. Каждое государство имеет свои особые цвета, под защитой которых плавают его подданные. Эти цвета никто не может носить без особого законного разрешения. Но флаг сам по себе недостаточен, так как весьма легко прибегнуть к фальшивому флагу.

Вот почему нашли необходимым, чтобы всякое торговое судно, кроме национального флага, было бы еще снабжено надлежа-

щими судовыми бумагами. Число, свойство и содержание этих бумаг[1] согласуются с надлежащими законами страны, равно как с кодексом законов о торговле»[2].

Некоторые исторические сведения о флагах см. в приложении к сочинению Клейрака (Cleirac) «Livrées et couleurs des pavillons des navires pour la connaissance et distinction de chaque nation qui met à la mer».

II. Национальный флаг есть внешний знак принадлежности известному государству; он в то же время представляет самое простое, хотя не при всех обстоятельствах достаточное доказательство в том, что известный корабль принадлежит к признанной национальности. Впрочем, национальный флаг, кроме этого, служит иногда также для выражения известного намерения; к нему прибегают в торжественных случаях, при кораблекрушениях и пр. Так, например, связанный национальный флаг означает бедствие, приспущенный до половины – печаль (траур), постепенное опускание и поднимание флага – салют (привет); спуск флага – намерение сдаться в плен.

III. Во многих государствах военный флаг[3] существенно отличается от торгового. Выбор того или другого вполне зависит от усмотрения каждого государства и подвергается только тому правилу, чтобы раз и существующий, и утвержденный международными соглашениями флаг не был избираем, так как в противном случае не достигалось бы главной цели последнего.

IV. Право предоставлять купеческим судам носить флаг известного государства вполне зависит от местных законоположе-

---

[1] Но существует т. н. главнейшие бумаги, доказывающие национальность, везде они, в сущности, одни и те же и состоят из: паспорта или патента на плавание, списка экипажа, купчей или другого акта на владение кораблем.

***Примечание переводчика.***

[2] См. Ortolan, I с. 174; также Мартенс Precis II. § 317; Cauchy, I с. 47 и 55 и II. с. 152 и следующие; Calvo, I. с. 455.

[3] Статья 29 Берлинского конгресса от 13 июля 1878 г. запрещает Черногории иметь собственный военный флот, а, следовательно, и военный флаг.

ний на этот предмет. Так, например, для получения этого права по смыслу некоторых требований необходимо, чтобы владельцы судов, шкипер или часть команды были подданными этого государства, чтобы суда строились в отечественных портах и пр.[1]. Эти, во многом между собой противоречивые, положения частного морского права вступают все в область морского международного права и, несмотря на свой партикулярный характер, имеют при выработке принципов международного права бóльшее или меньшее значение, во-первых, потому что большинство из них получают место в международных договорах, во-вторых, потому, что, исходя из тех же основных принципов, они, несмотря на противоречия, все-таки носят по тому или другому направлению более или менее общий характер[2].

## § 8
## Германский военный флаг

I. Согласно статьям 53, 54 и 55 по управлению Германской империей, заимствованным из соответствующих статей Северо-Германского Союза, признается единство как военного, так и торгового флота; из них первый находится под главным

[1] Государства следуют тем или другим из сказанных условий, сообразно со своими выгодами, состоянием их морского дела, ресурсами страны относительно материальной части и моряков. Государство, не имеющее флота, не обладающее в достаточном числе матросами и офицерами, допускает более льгот и относительно постройки корабля, и относительно экипажа. Напротив того, интерес государства, которое обладает всеми элементами для развития морской силы, но еще не достигло желаемого морского могущества, состоит в ограничении конкуренции иностранцев в составе своей морской силы. В таком же положении находится и государство, обладающее могущественной морской силой, если оно не стоит на такой высоте, что всякая иностранная конкуренция для него не опасна (из соч. Ортолана, пер. Лохвицкого).

***Примечание переводчика.***

[2] Ortolan, I c.176.

начальством Германского Императора. Флаг военного и, вместе с тем, торгового флота имеет следующие цвета: черный, белый и красный.

II. Введенный во всеобщее употребление, согласно Королевскому указу от 4 июля 1867 г., германский союзный флаг, вместо прежнего прусского военного флага, может быть поднят, исключая все суда германского военного флота, только: на германских морских прибрежных крепостях, на всех сооружениях и прочих постройках германского флота, на зданиях высших государственных учреждений, равно как всеми посланниками полномочных министров и консульств Германской империи[1], которые, впрочем, имеют также право поднять и торговый флаг[2].

III. Все правительственные суда Германской империи должны на флаге иметь особый отличительный и ясно видимый знак. Этот последний имеет величину железного креста военного флага и находится в нижней части флага, в углу ближайшем к флагштоку; он состоит:

1) для портовых, рабочих и пр. судов, равно как для вольнонаемных Императорским флотом частных судов, из четырех красных, обращенных концами друг к другу якорей, кольца которых образуют четыре угла квадрата;

2) для судов таможенной службы из синего якоря, помещенного между красными буквами K и Z;

3) для почтовых судов из желтого почтового рожка;

4) для лоцманских судов из двух скрещенных якорей синего цвета;

5) прочие же суда, находящиеся в ведении правительства для торгово-промышленных целей, имеют на флаге синий якорь.

Кроме того, требуется, чтобы частные почтовые суда, во все то время, пока у них находится правительственная почта, подни-

---

[1] Многие государства ввели у себя отличительный служебный флаг для своих консульств, как, например, Россия, Швеция и Норвегия.

[2] См.: Allgemeine Dienstinstruction fur die Consuln von 6 Juni 1871, § 1, № 7 и Flaggen- und Salutreglement vom 21 Mai 1878, § 13.

мали на топе мачты, кроме общего торгового флага, также правительственный почтовый флаг.

Все перечисленные в пунктах 1–5 суда имеют также право поднять на бугшприте гюйс, состоящий из черно-бело-красного флага со своим надлежащим отличительным знаком (взамен железного креста на гюйсах военных судов).

Поднять же вымпел дозволяется этим судам только в тех случаях, когда они находятся под командой состоящего на действительной службе офицера Германского военного флота[1].

[Доказательством национальности и характера военного корабля служат, по мнению Ортолана, флаг на корме и вымпел на топе мачты, свидетельство его командира, даваемое в случае необходимости на честном слове, и предписания, полученные командиром от государя. Флаг и вымпел – видимые признаки; но в некоторых случаях им доверяют только тогда, когда они подкрепляются пушечным выстрелом. Свидетельство командира может быть истребовано, а другие доказательства предполагаются, и ни в открытом море, ни где бы то ни было, никакая чужеземная власть не имеет права требовать их представления. К тому же, как верно замечает Гюбнер, «военные корабли имеют столько несомненных признаков той нации, которой знамя развевается на них, что ошибка или сомнение невозможны».

Моряки безошибочно отличают, даже издали, военный корабль от купеческого; многие признаки открывают им обман. Впрочем, в некоторых редких случаях возможны сомнения и на этот счет.

В 1782 г. произошел спор между Данией и Испанией по поводу захвата датского корвета *Св. Иоанн*, подозреваемого в ложном употреблении военного флага.

Этот спор подал повод к обмену дипломатическими нотами между разными государствами. Правительство датское утверж-

---

[1] См. Flaggen- und Salutreglements § 14 – 16. Allerhochste Verordnung vom 11 November 1869. (т. е. Высочайшее повеление от 11 ноября 1869 г.).

дало, что *единственное различие военного корабля состоит в военном флаге*. Испания колебалась признать этот принцип, и обратилась к посредничеству России и Голландии, обещая признать их решение.

Голландия, советуя освободить датский корвет, объявила вместе с тем, что она предпочитает, со своей стороны, не определять можно ли, и в какой степени можно, по одному виду флага точно различать военный корабль от купеческого.

Россия дала более ясный ответ. Она объявила: «1) Что, согласно началам международного права, корабль, уполномоченный поднять военный флаг сообразно обычаям того государства, которому он принадлежит, должен считаться военным; 2) что ни форма корабля, ни его прежнее назначение, ни число людей, составляющих экипаж, не могут лишить его этого характера, если только командир его принадлежит к военному флоту. Несмотря на то, что не существует ни одного трактата или другого публичного акта, которым был бы в последствии подтвержден принцип, провозглашенный Россией, он все-таки несомненен по общенародному обычаю].

## § 9
## Флаг германского торгового флота

1) Закон от 25 октября 1867 г. касательно национальности торговых судов и их права носить флаг Северо-Германского Союза. 2) Положение о Союзном флаге для торговых судов от 25 октября 1867 г. 3) Закон о регистрации и распределении торговых судов от 18 июня 1873 г. 4) Инструкция касательно регистрации и отличительных примет торговых судов от 13 ноября 1873 г.

I. Согласно закону от 25 октября 1867 г., все торговые суда отдельных Союзных германских государств должны нести только национальный флаг Союза. Таким образом, мы видим, что поднятие в открытом море флагов Союзного Государства не допускается, так как эти послания уже более не носят характера национальных флагов в смысле популярного морского права. От-

сюда следует, что если германское судно пожелает воспользоваться правами последнего, то оно непременно должно поднять общегерманский национальный флаг. В противном случае такое судно рискует быть признанным не имеющим национальности.

II. Национальный флаг германских торговых судов имеет вид прямоугольника, разделенного на три широкие горизонтальные полосы одинаковой величины, из которых первая (верхняя) полоса черного цвета, вторая – средняя – белого и третья – красного. Высота этого прямоугольника относится к его основанию, как 2 к 3. Флаг обыкновенно поднимается на корме или на топе бизань (последней) мачты; иногда также на гафеле. Иметь на флаге особый приметный знак, равно как поднимать вымпел, похожий по своему виду на военный, купеческим судам безусловно запрещается[1].

Лоцманским флагом, т. е. таким флагом, который показывает необходимость иметь на надлежащем судне лоцмана, служит для торговых судов германского флота тот же торговый флаг меньшего формата, окаймленный белой полосой, ширина которой равна ширине одной из горизонтальных цветных полос.

III. Флаги, служащие для расцвечивания судов по случаю какого-нибудь праздника или торжества, могут быть также подняты и торговыми судами, если в этом будет надобность. Однако необходимо соблюдать, чтобы национальный флаг был всегда на своем месте. Использование национального флага для украшения судна с соблюдением последнего условия не воспрещается.

IV. Об обязанности торговых судов поднимать свой национальный флаг при встрече с военным судном или при миновании крепости, прибрежного форта и пр. см. ниже в пункте IX. Для

[1] Впрочем, подобного рода преступления, согласно духу германского морского права, не подлежат особому наказанию; в крайнем случае, допускается отнятие силой подобных отличительных флагов и вымпелов; английское морское право, наоборот, кроме отнятия этих вещей, назначает за то же преступление еще денежный штраф до 500 фунтов стерлингов (см.: The Merchant Chipping Act, 1854 sect. 105).

исполнения этого древнего обычая, основанного на старых принципах международного права, иногда допускается даже прибегнуть к открытой силе, предполагая, конечно, что надлежащее торговое судно имеет вообще при себе флаг. Впрочем, германское морское право не определяет никакого наказания за упущение этого правила вежливости. Подобным образом торговое судно также не наказывается, если оно идет без флага и отказывается поднимать последний; такое преступление влечет за собой только временную потерю тех прав и преимуществ, которыми пользуются, в особенности в дальних водах, германские торговые суда со стороны местных консулов и военных судов германского флота.

V. Право поднимать государственный флаг Германской империи

Поднимать флаг германского торгового флота имеют право только те торговые суда, которые находятся в исключительном владении подданных Германской империи[1]; подобное же право имеют также все акционерные общества, равно как общества, основанные на паях и имеющие местом своего постоянного действия и заседания внутри территории Германской империи. Кроме того, еще необходимо, чтобы все члены общества на паях пользовались бы правами германских подданных[2]. Национальность председателя и пр. в настоящем случае никакой роли не играет.

Вот более или менее все условия, от которых зависит право поднимать торговый флаг Германской империи; место постройки судна, национальность шкипера[3], офицеров и команды для разбираемого предмета никакого значения не имеют.

---

[1] Об этом предмете см.: ст. 3 управления Германской империей, равно как Закон о правилах и обязанностях германских подданных от 1 января 1870 г.

[2] См.: Прусский закон от 27 марта 1867 г. и закон Союза от 4 июля 1868 г. касательно прав и преимуществ всех промышленных и торговых обществ.

[3] Само собой разумеется, что иностранцу, желающему быть определенным капитаном или штурманом торгового судна, необходимо прежде всего исполнить требования, существующие для этой цели в германском морском законодательстве.

VI. Бóльшая часть морских государств требуют для права поднятия своего правительственного торгового флага, чтобы владельцы судов были бы непременно их подданными; некоторые отдельные государства дают это право тогда, когда одна часть владельцев пользуются правами их граждан; так, например, во Франции[1] для этой цели необходимо, чтобы одна половина были французские подданные, Бельгия и Голландия требуют, чтобы их было не менее 5/8; необходимость постройки судов в отечественных портах требуется в Испании, отчасти также во Франции и в Норвегии; Бразилия, Дания, Франция, Италия, Мексика, Австрия, Португалия, Швеция, Испания, Северо-Американские Соединенные Штаты и пр. требуют, чтобы капитан корабля был непременно подданным того государства, флаг которого находится на командуемом им судне; по смыслу датских, французских, итальянских, мексиканских, австрийских, португальских, русских, испанских, северо-американских и пр. морских законодательств необходимо, чтобы офицеры и команда, или по крайней мере одна их часть, были непременно подданными соответствующих государств. Дальше всех ушла Дания, по морским законам которой требуется, чтобы вся команда их торговых судов были бы непременно датские подданные[2].

---

[1] Во Франции действует морской закон, изданный по предложению Барера конвентом в 1793 г. Впрочем, впоследствии он был во многом изменен, в особенности в царствование императора Наполеона III вследствие торговых трактатов с разными государствами.

***Примечание переводчика.***

[2] В виде наглядной справки прилагаю краткую таблицу постановлений о национальности торговых судов в важнейших морских государствах, заимствованную мной из сочинения Ортолана «Морское международное право», пер. Лохвицкого:

| | *Условие о постройке* | *Владельцы* | *Экипаж* |
|---|---|---|---|
| *Англия* (*) | Без ограничения, английской или иностранной | Подданные | Без ограничения, англичане или иностранцы |
| *Франция* | Туземная постройка, или в колониях Франции (**) | Половина стоимости должна принадлежать французам. | Капитан и офицеры должны быть непременно французы, но в числе матросов дозволяется иметь не более четверти не французов |
| *Австрия* | Без ограничения | Подданные | Капитан и 2/3 экипажа подданные |
| *Бельгия* | Без ограничения | 5/8 стоимости принадлежит подданным | Без ограничения |
| *Дания* | Без ограничения | Смешанная собственность допускается | Подданные или присягнувшие иностранцы |
| *Испания* | Туземная постройка | Подданные | Капитан, штурман, помощник и 2/3 экипажа подданные |
| *Греция* | Иностранная постройка допускается с очень большими ограничениями; и во всяком случае с пошлиной в 10 % стоимости | Половина стоимости может принадлежать иностранцам | Все офицеры и 3/4 экипажа подданные |
| *Италия* | Без ограничения, но со взятием пошлины с иностранной постройки | Подданные | 2/3 экипажа и офицеров подданные |
| *Голландия* | Без ограничения | 5/8 стоимости принадлежит подданным и иностранцам, живущим более года в стране | Без ограничения |
| *Пруссия* | Без ограничения | Подданные | Без ограничения |
| *Швеция* | Без ограничения | Подданные | Только капитан должен быть непременно шведом |

(*) В Англии до 1850 г. действовал акт о мореплавании, изданный в 1654 г. Борьба сторонников свободной торговли с протекционистами окончилась полной победой, и результатом ее был новый закон 1849 г., который в 1854 г. издан был с разными дополнениями под именем Merchant shipping Act.

[Русское законодательство[1] доказательствами национальности купеческого корабля признает: 1) крепость, т.е. акт на владение кораблем, 2) патент на плавание и поднятие российского купеческого флага, 3) таможенный паспорт.

Корабли допускаются русской и иностранной постройки почти одинаково; разница состоит только в том, что кораблями русской постройки могут владеть и заниматься на них мореплаванием лица всех сословий, а кораблями иностранной постройки только купцы 1-ой и 2-ой гильдии и члены яхт-клуба. Корабль может быть национализирован и за границей: консулы уполномочены выдавать патенты на поднятие русского флага тем кораблям, которые куплены русскими подданными в местопребывании консула[2]. Иностранные корабли (т.е. принадлежащие

---

(**) Исключение допускается только для призов, для иностранных кораблей, выброшенных бурей на французский берег на таком положении, что владелец предпочитает их продать, но при том, чтобы расходы починки превосходили в четверо покупную цену, и чтобы хотя бы половина покупки принадлежала французам, и чтобы, кроме того, по исправлении экипаж его составлен был по закону французскому. Такое же изъятие допускается и относительно найденных в море брошенных кораблей. Далее, по декрету от 7 сентября 1850 г. могут быть допущены суда иностранной постройки не менее, как в 80 тонн для специальной цели каботажа по берегам Алжирии. Последними трактатами сделаны значительные изъятия: допущены корабли английской, бельгийской и итальянской постройки, как парусные, так и паровые, на основании взаимности.

***Примечание переводчика.***

[1] В России действуют законы о торговом мореплавании от 23 июня 1781 г. и от 12 февраля 1830 г. с некоторыми дополнениями, последовавшими в позднейшее время. Постановления эти заключаются в т. XI Свода Законов, в Уставе торговом, где они составляют третью книгу под заглавием: «О договорах и обязательствах по торговому мореплаванию». В том же томе помещен и Устав о консулах. Последний значительно изменен в 1858 г. и в этом новом виде помещен в продолжение к XI тому.

***Примечание переводчика.***

[2] Подробные сведения об этом см. в приложении.

иностранцам) могут получать позволение на поднятие русского флага не иначе, как с соизволения Государя Императора. Владельцами кораблей могут быть только русские подданные и иностранцы, поселившиеся в Новороссийском крае. Относительно экипажа существует общее правило о том, что шкипер или штурман и три четверти матросов должны быть русские подданные. Из этого правила сделано, однако, широкое изъятие: именно судам, отправляющимся за границу из балтийских, черноморских, азовских и беломорских портов дозволяется иметь иностранных шкиперов и три четверти матросов. Каботажное судоходство предоставлено только национальным судам].

VII. Право поднятия германского торгового флага может последовать только после зачисления судна в соответствующий корабельный список и выдачи законного свидетельства (патента на плавание).

Регистрация торговых судов, по примеру Великобритании, приобрела постепенно право гражданства во всех более значительных морских государствах и в настоящее время для пользования всеми правами торгового судна является крайне необходимой мерой.

Выше мы привели законы и предписания, которые действуют теперь при регистрации германских коммерческих судов. Из них мы видим, что занесение в корабельный список известного порта, т.е. регистрация обязательна для всех мореходных судов вместимостью более 50 кубических метров. Всякое судно может быть внесено в судовой корабельный список только того порта, который назначается исходным пунктом для производства морской торговли. Выбор этого места, называемого отечественным или регистровым портом, вполне зависит от усмотрения судовладельца. Этот порт считается местом жительства судна (domicil), т.е., иначе говоря, его отечественным портом. Каждое судно вносится в корабельный список под особым отличительным номером. Чтобы быть внесенным туда, судно должно удовлетворять всем требованиям, необходимым для получения права поднять германский торговый флаг.

В корабельный список порта вносятся следующие данные о регистрируемом судне: 1) название и род судна; 2) его величина и водоизмещение[1]; 3) время и место постройки. Если же судно, по зачислению в состав торговых судов Германской империи, раньше носило какой-нибудь иностранный флаг, то, кроме того, необходимо упомянуть о законной причине, по которой данное судно получило право поднять флаг германского торгового флота и, если возможно, то также место и время постройки. 4) Отечественный порт; 5) имя и вообще более подробные сведения о владельце судна; если оно принадлежит пайщикам, то следует указать имена всех пайщиков и долю каждого из них. В случае же если судно плавает от имени какого-нибудь торгового общества, то необходимо дать самые подробные сведения об этом обществе, т.е. сообщить место его нахождения и заседания. Когда же это общество не состоит из акционеров, то привести точный список имен всех участвующих, причем пассивные члены общества не принимаются во внимание. При других обществах на акциях в списке достаточно перечислить всех лично участвующих товарищей. 6) Право, на основании которого известные лица владеют (т.е., вернее сказать, купчая крепость) как самим судном, так равно и его отдельными частями; 7) национальность владельца или пайщиков судна; 8) регистрация служит главным основанием для выдачи патента на плавание[2], который представляет собой офи-

[1] См. Schiffsvermessungsordnung vom 5 Juli 1872. [В нашем законодательстве см.: Декларацию, заключенную между Италией и Россией для взаимного признания мерительных свидетельств торговых судов. См.: соч. Носа ч. II «Сборник о купеческом водоходстве», ст. 331].

[2] Ст. 54 Положения по управлению Германской Империей дает весьма подробные правила выдачи этих свидетельств; форма подобного свидетельства, одинакового для всех германских торговых судов, установлена 21 декабря 1872 г. Союзным Советом. Для Пруссии см. также: общие распоряжения министра юстиции от 10 мая 1881 г. касательно выдачи официальных выписок из корабельных свидетельств, в особенности относительно необходимости иметь подобные выписки за границей для местного таможенного и портового начальства.

циально утвержденную бумагу от местного начальства; заведующего корабельным списком судов порта; она служит удостоверением в том, что все сведения о судне верны и что, следовательно, это судно имеет право носить германский торговый флаг.

Все изменения, которые могут со временем произойти во всех вышеупомянутых пунктах, должны быть своевременно занесены в корабельный список.

В случае погибели судна или потери им права носить германский торговый флаг, оно должно быть немедленно вычеркнуто из общего регистра порта, а полученное корабельное свидетельство должно быть возвращено по принадлежности. Противное допускается только в тех случаях, когда будет доказана фактическая невозможность исполнения этого требования.

Само собой разумеется, что все эти распоряжения делаются с целью предупредить возможность злоупотребления корабельными бумагами.

Из вышеприведенного V пункта мы узнали, что право поднимать германский флаг теряется, когда одно из упомянутых требований не исполнено; таким образом, немецкое судно не имеет права считаться германским, если даже один из паев, вследствие какого бы то ни было права, перешел в руки лица, не пользующегося правами подданных Германской империи.

Вышеупомянутое правило, по которому право поднятия германского торгового флага считается только с того момента, когда надлежащее судно уже внесено в портовый корабельный список, претерпевает следующие исключения:

1) суда вместимостью менее чем 300 куб. метров[1] могут поднять германский торговый флаг в какое им угодно время, так как от их владельцев зависит внести ли такое судно в портовый регистр или нет. [Согласно нашим законам, внесению в корабель-

[1] Такая граница постановлена единственно с той целью, чтобы, с одной стороны, обязать регистрироваться все германские суда, идущие в дальние плавания и вступающие в морские международные отношения, с другой же стороны – с целью избавить все те суда от регистрации, для которых это может служить только бременем и напрасной формальностью.

ные списки подлежат все русские мореходные суда, поднимающие более десяти ластов. Не возбраняется, впрочем, по желанию судохозяев, вносить в эти списки и суда, поднимающие ме́ньшее число ластов].

2) Иностранное судно, перешедшее за границей во владение германского подданного или общества, пользующегося правом поднятия германского торгового флага, может быть зарегистрировано местным консулом Германской империи, в пределах власти которого находилось это судно во время перехода права его владения германскому подданному. Консул, вместе с тем, выдает судну временное свидетельство на поднятие германского торгового флага, действительность которого продолжается один год, считая со дня выдачи. Срок этот, однако, может быть увеличен высшей административной властью в случае, если вследствие дальних плаваний судно не будет иметь возможности отправиться в отечество. Подобное свидетельство называется *флаговым аттестатом*.

Местный германский консул извещает свое правительство всякий раз, когда он был обязан выдать подобные свидетельства.

Так как такое свидетельство должно временно заменить патенты на плавание, то оно должно заключать в себе все необходимые сведения последнего[1].

---

[1] См.: Общий консульский служебный устав от 6 июня 1871 г. § 30. (Allgemeine Dienst Instructionen für die Consuln vom 6 Juni 1871 zu § 38). До выдачи временного свидетельства о плавании под германским флагом консул обязан сначала тщательно удостовериться, что надлежащее судно действительно перешло в полное владение германского подданного или общества, имеющего право на торговый флаг Германской империи. С этой целью он обязан просмотреть все бумаги и удостовериться в законной силе купчей крепости, к которой, кроме того, должно быть приложено письменное удостоверение бывшего владельца или капитана в том, что такое-то судно действительно перешло в полную собственность нового владельца. В военное время местные консулы Германской империи должны соблюдать при выдаче таких временных свидетельств всевозможные правила предосторожности, и, в особенности, наблюдать, чтобы суда, принадлежавшие до продажи

[Такие же свидетельства могут быть выдаваемы также и русскими консульствами].

VIII. Поднятие ложного флага подлежит преследованию как со стороны того государства, чей флаг был поднят, так равно и со стороны того, в отношении кого был произведен этот обман. См. §§ 13 и14 Закона от 25 октября 1867 г., касательно взысканий и наказаний за злоупотребления германским торговым флагом.

IX. Наблюдение за точным исполнением законов правильного употребления германского торгового флага надлежит:

– на территории Германской империи

1) полицейским учреждениям, в особенности прибрежной и портовой полиции, равно как таможенным крейсерам;

2) командирам всех кораблей и судов германского военного флота и береговым учреждениям морского ведомства.

– за границей

1) императорским консулам (см. § 30 закона, касательно организации и положения консулов Союза и т. д. от 8 ноября 1867 г. и дополнения к нему в общих служебных инструкциях от 6 июня 1871 г.).

2) Командирам судов Императорского германского флота;

---

их подданному одного из воюющих государств не приобретали свидетельств на право поднятия германского флага. То же можно сказать про те случаи, когда существует подозрение, что сделка только фиктивная.

Для пресечения злоупотреблений, в особенности же для того, чтобы правами германского торгового флага не пользовались суда, неспособные к плаванию, Германское правительство предписало в сентябре 1875 г. своим консулам в портах Великобритании, чтобы они выдавали флаговое свидетельство судам, перешедшим во владение германских подданных, не иначе как после осмотра и удостоверения агента британской торговой палаты (board of trade), что означенное судно действительно еще годно для плавания.

Расходы осмотра надлежащего судна агентами (корабельными смотрителями) board of trade должны быть уплачены судовладельцами. Подобный осмотр может быть только произведен по официальной просьбе местных консулов Германской империи. (см. Reichs-Gesetzblatt von 1875, Seite 520).

Это наблюдение заключается:

a) в том, чтобы ни одно судно не носило, без надлежащего разрешения, германского торгового флага;

b) чтобы германское торговое судно имело своим национальным флагом только такой, который предписан установленным законом;

c) чтобы торговые суда не носили вымпела, похожего своим видом на вымпел, поднимаемый на германских военных судах.

Если до сведения консула дойдет, что в его районе какое-нибудь судно позволяет себе поднимать германский торговый флаг, не имея на это надлежащего законного права, то он обязан, при посредстве местной власти или через посредство надлежащего иностранного консульства, употребить все зависящие от него меры для прекращения означенного незаконного деяния. Денежные штрафы или вообще наказания налагаются соответствующими местными судебными учреждениями. Все требования и донесения адресуются консулом надлежащей местной судебной власти.

Когда местный консул Германской империи убедится, что какое-нибудь торговое судно, принадлежащее одному из государств Германского союза, имеет своим национальным флагом не общегерманский торговый флаг, или же допускает себе какие-нибудь отступления, вроде, например, того, что носит вымпел, похожий на военный, то консул отправляется на подлежащее судно и приглашает шкипера снять незаконный флаг, вымпел или другой какой-нибудь знак. Затем консул составляет протокол, который, за подписью означенного шкипера, отправляется в союзное государство, в ведении которого находится это судно. В протоколе должно быть полное описание незаконного флага, знака или вымпела. Сами же оригиналы остаются в руках консула.

Подлинность этих оригиналов свидетельствуется печатью шкипера и консула или каким-нибудь другим образом. Если же шкипер такого судна не пожелает исполнить законных требований германского консула, то последний обращается к содействию местной полицейской власти.

В тех случаях, когда консул не имеет возможности лично отправиться на означенное судно, он посылает вместо себя поверенного с надлежащим документом

Предполагая полный отказ в содействии местной полицейской власти, консулу остается только письменно объявить шкиперу виновного судна, что до тех пор, пока он не будет соблюдать точных правил касательно права поднятия германского торгового флага, виновное судно не может быть признано германским торговым судном, и, следовательно, не может также пользоваться правами последнего.

Командир военного корабля и судна германского императорского флота, в случае замеченного им упущения со стороны германского торгового судна касательно правил ношения национального флага, должен в подобных случаях послать на подлежащее судно офицера с командой, которому поручается пригласить шкипера торгового судна снять незаконный знак. В случае отказа шкипера исполнить требования офицера, последний имеет право без содействия местной полицейской власти снять силой неправильный флаг или знак[1].

[1] Торговые суда союзных германских государств обязаны при встрече с германским военным судном, равно как при миновании крепости, форта и пр., на которых находится германский военный флаг, поднять общегерманский торговый флаг. Такое же правило соблюдается, на основании морского обычая, также при встрече с военными судами дружественных держав. Командиры военных судов государств Северогерманского союза обязаны наблюдать, чтобы шкиперы торговых судов союза в точности соблюдали в море все правила и предписания касательно правильного употребления германского торгового флага. Поэтому командиры этих военных судов имеют право отнять, в случае нужды, все неправильные флаги, знаки и вымпелы, похожие своим видом на военные, равно как противодействовать всякому злоупотреблению отечественным торговым флагом. Дисциплинарной власти над шкипером и командой германского торгового судна командирам Императорского флота не предоставлено. (См. положения об отношении военного флота к торговому, сообщенные государственным канцлером Северогерманского союза правительствам последнего от 27 декабря 1867 г.). Дисциплинарной власти над командой германских

X. Так как патентом на плавание вполне доказывается право носить установленный торговый флаг Германской империи, то требовать для доказательства национальности судна еще другие бумаги невозможно; для рассматриваемого нами вопроса, в особенности является излишним иметь так называемый морской паспорт. Но не следует упускать из виду, что в некоторых случаях весьма важно иметь эти бумаги. Морской паспорт, или морское письмо, есть официальная бумага, заключающая в себе разрешение подлежащей власти, что такому-то шкиперу разрешено заниматься торговым мореплаванием под национальным флагом на таком то судне. Морской паспорт заключает в себе следующие сведения: фамилия и жительство владельца судна; название судна, его отечественный порт и число тонн водоизмещения; отечественный порт, имя и место жительства капитана.

В прежнее время доказательством национальности служили еще следующие документы:

a) корабельный строительный акт судна, т. е. законное удостоверение подлежащих официальных учреждений о том где, когда, каким образом, кем, для кого и для какой цели было построено судно; затем в том же акте должно быть упомянуто название, которое означенное судно будет иметь, и была ли постройка его произведена с соблюдением всех научно-технических правил;

b) письмо, служащее для удостоверения законно произведенного измерения числа тонн водоизмещения (Messbrief);

c) особая бумага о принадлежности судна, (т. е. чью собственность оно составляет.

Кроме того, на судах могут еще находиться: договоры о продаже судна, решения призовых судов, особые бумаги для определения национальности, каперские письма и пр.[1].

---

торговых судов командирам военных судов германского флота не предоставляется никакой. Австро-венгерские военные суда имеют за границей над своими торговыми судами некоторую наблюдательную дисциплинарную власть.

[1] Обо всем этом имеются подробные правила также и в нашем законодательстве. См. приложения. ***Примечание переводчика.***

## § 9-1. Русский военный и торговый флаги

Окончив перевод всех сведений о германском флаге, переводчик, прежде чем начать следующий раздел, считает своей обязанностью поделиться с благосклонным читателем кое-чем о нашем государственном и торговом флаге. Прежде всего, следует иметь в виду, что наша литература весьма бедна по рассматриваемому вопросу. Те же сочинения, которые до сих пор публиковались о русском флаге и о русских государственных цветах почти все друг другу противоречат[1]. Это отчасти объясняется новизной вопроса, отчасти же влиянием разных иностранных брошюр[2]. По нашему крайнему разумению, ближе всех к правде следует считать статью г. Елагина, помещенную в «Морском сборнике» за 1863 г., № 10, а поэтому, но смотря на позднейшую литературу по вопросам о русском флаге, будем придерживаться точки зрения упомянутого автора, с главными выводами которого и познакомим читателя.

Существующее мнение, что наш трехцветный флаг (коммерческий)[3] будто бы заимствован у голландцев, именно переносом красной полосы, – которая на голландском флаге наверху, – вниз после синей, лишен всякого основания. По крайней мере, отечественные хранилища не представляют нам никаких указаний об этом заимствовании.

«Мнение это, – по словам г. Елагина, – преимущественно распространено как иностранными, так и русскими писателями, которые, не подкрепляя своих доводов никакими доказательства-

---

[1] См.: «О русском государственном цвете», сост. А. Языков, изд. 1858 г.; «Наши флаги» – статья Елагина (Морской сборник, 1863 г., № 10); «О наших государственных и национальных цветах», К. Н. В. (Исторический вестник за июль 1883 г.).

[2] Как, например, Scherer (Geschichte des Welthandels, Leipzig, 1853 г. т. III; Notice sur les sceaux et les armories de la Russie, par B. de Koehne, Berlin, 1861 и нек. другие.

[3] Который, как увидим ниже, был сначала также военным, т. е. до путешествия царя по Европе и 12 лет ранее введения указом 1705 г. нынешнего торгового флага.

ми, противоречат как истине, так и между собой в показании времени, когда введен этот флаг. Достоверно известно, что один из флагов, находившихся на царском корабле в 1693 году во время путешествия Петра Великого в Архангельск, – был *флаг царя Московского*, состоявший из полос белой, синей и красной, на которых расположен был русский герб – двуглавый орел. Флаг этот, подаренный Петром в том же году архангельскому архиепископу Афанасию, хранится до настоящего времени в кафедральном соборе. В 1794 г. на царском корабле, пришедшем из Голландии, поднят был тот же флаг, с которого был снят только герб. В этом виде он сохранил характер военного флага до 5 января 1705 г., когда он присвоен коммерческому флоту. В 1693 г., т. е. одновременно с первым появлением цветов белого, синего и красного во флаге царя московского, Петр Великий пожаловал грамоту Францу Тиммерману на 20-летнюю привилегию делать корабли, полукорабли и гальоты и иные по морю ходящие суда, у города Архангельска, на Двине реке и на Усть-Мезене. «А когда он, Франц, и дети и люди буде он то дело кому передаст, – сказано в грамоте, – те корабли сделают и похотят с товарами ехать за море, в немецкие государства, на тех новопостроенных кораблях и иных судах, на всяком судне на кормах герб вообразит Его Царского Величества Российского царствия, подобием распростертого крылами двуглавого орла с тремя над ним венцами, а на персях у того орла воина на коне, с копьем, в сбрую воинскую устроенного, в челюсти змеиные прободающего, а в ногах у того же орла, в правой скипр, а в левой яблоко с крестом, да и на знаменах и на прапорах на тех кораблях, на щоглах и на носу и на корме, нашить ему, Францу, такие ж Его Царского Величества гербы, что на корме, по тафте белой, на обе стороны, в средине черной тафтой, или иной материей того же цвета».

В 1696 г. состоялась такая же грамота на позволение двинским посадским людям Осипу и Федору Баженину на постройку судов в принадлежащей им вотчине деревне Авчуге, Двинского уезда, и на отправление этих судов в море под такими же белыми

флагами с гербом, но на этот раз о змее не упоминается, а сказано только «воина на коне с копьем, в сбрую конную устроенного». Однако необходимо заметить, что Тиммерман не осуществил своих предприятий и за море кораблей не посылал.

Причину, почему наш первый военный, а затем и купеческий, флаг был изменен, надобно, по всей вероятности, искать в учреждении ордена Андрея Первозванного, основанного в 1699 г. при следующих обстоятельствах.

По возвращении в начале 1699 г. в Москву боярина Шереметева, отпущенного Петром Великим путешествовать на собственный счет ради своего личного образования и изучения мореходства, Царь милостиво принял боярина и позволил ему носить пожалованный 9 мая 1698 г. орден Мальтийского рыцаря и вслед за тем указал писать Шереметева везде боярином и мальтийским свидетельствованным кавалером.

Надо полагать, что при расспросах Шереметева о Мальте и цели установления ордена, Государь возымел мысль учредить то же для награды воинских подвигов против турок кавалерский орден, который и установлен в память апостола Андрея, – первого проповедника Евангелия в русской земле[1].

По мнению г. Елагина, перенесение Андреевского креста на флаг было немедленно по учреждении ордена, потому что 25 мая 1699 г. было объявлено кумпанщикам, чтобы впредь до указа флагов не шить; но еще ранее этого времени, как видно из записки, сохранившейся в воронежском архиве, 13 человек портных, выписанных из Москвы в Воронеж с 1 по 17 апреля и в продолжении всей святой недели, денно и нощно шили знамена, т. е. флаги, по всей вероятности для эскадры, готовившейся тогда к плаванию; но не смотря на эту спешность, кормовым флагом остался трехполосный. О введении нового флага, также как о виде его, не сохранилось никаких указов, но по современным рисункам вид-

[1] В описании флагов российских, без обозначения года, сказано, что крест св. Андрея помещен во флаг ради того, что от сего Апостола прияла Россия св. крещение (Кабин. дел. отд. I № 41).

но, что с принятием Андреевского креста, первое время учреждены были два флага: в первом синий крест диагонально нашивался на прежний трехполосный; во втором – стороны синего креста пересекались под прямым углом, образуя четыре равные четверти, из которых 1-я и 4-я были белые, а 2-я и 3-я – красные.

Г. Елагину удалось в кабинетных делах государственного архива (отд. II кн. № 4, с. 290) найти письмо боярина Матвеева к Государю, присланное из Гааги в 1705 г. При этом письме Матвеев препровождал книгу всем государственным и особым флагам морским и корабельному всему строению, в лицах, т.е. с рисунками, только что изданную на голландском языке. Действительно, в этом году была издана в Голландии Аллардом, напечатанная в 1709 г. в русском переводе, книга «Новое голландское кораблестроение» и т. д., где, между прочим, находятся описания и рисунки всех существовавших тогда флагов. Там под №№ 76, 77 и 78 (с. 49 и 50) показаны три флага Его Царского Величества Московского: первый, уже известный трехполосный с гербом и два только что описанные. Флаги эти существуют и доныне. Первый присвоен городу Москве, второй и третий – московскому дворянству.

Из статьи г. Елагина мы, кроме того, узнаем, что прежний трехполосный флаг, бывший еще военным флагом в 1699 и 1700 г., сохранил свое значение даже некоторое время после учреждения ныне существующих флагов; первое изображение этих флагов мы встречаем на рисунке, сделанном в 1701 г. Рисунок представляет флаги белый, синий и красный, с белыми крыжами, в которых диагонально расположен синий Андреевский крест. Впоследствии, но никак не ранее 1709 г.[1], первый из этих флагов

[1] Такое заключение можно вывести из того, что в таблице флагов, изданной еще в 1709 г. в Киеве, помещены только три вышеупомянутые нами флага, с наименованием их первым, вторым и третьим Российскими флагами; тут же находится и галерный флаг, тот же, что и третий, но с косицами. За тем следует гюйс, не имевший еще значения кейзер-флага, которое придано ему гораздо позже, и флаг Российского адмиралтейства – белый с двумя

заменен нынешним общим, где крест расположен диагонально по всему флагу. По мнению г. Елагина, гребная флотилия Петра Великого, с которой он отправился в 1702 г. для взятия Готебурга *обновила эти флаги*.

Во время царствования Петра Великого, цвета белый, синий и красный являлись необходимой принадлежностью при всех торжественных случаях, вследствие этого они незаметным образом усвоили себе значение государственных цветов. Но впоследствии нашлись некоторые критики, которые сильно спорили против справедливости – считать эти цвета государственными. Между ними бесспорно дальше всех идет некто г. К.Н.В.[1] доказывая в своей статье, что у нас почти нет национального флага. По крайней мере, таков смысл всей его статьи. Если же искать национальный русский флаг, то, по его мнению, было бы гораздо основательнее завести флаг *темно-синего цвета с узкой красной поперек полосой*; он говорит, что такой флаг можно бы было считать не только *«национальным»*, но «народным»[2]. Этот вывод автор основывает на том обстоятельстве, что обыкновенным, излюбленным цветом платья русский народ считает синий (кафтан, армяк, чуйка и пр.) с красным (кушак, конец голенища[3] и пр.). Автор до того озлоблен против принятия ныне существующего трехполосного (национального) флага, *что ему всякий раз приходится улыбаться*, когда он читает, что у нас город или какое-либо здание были украшены «национальными» флагами, не имеющими в сущности ни малейшего отношения к «российской

---

пересекающимися якорями. Первое употребление нынешнего общего флага видно на изображении корабля «Полтава», заложенного в исходе 1709 г.; время же издания этого изображения неизвестно.

1 См.: «Исторический вестник», 1883 г., июль.

2 Решительно непонятно, какую разницу делает автор между национальным и народным? Разве нация не значит и в переводе народ, а, следовательно, национальный не будет ли тоже самое, что «народный»?

3 От переводчика.

национальности». Другой же, г. Языков, автор брошюры «О русском государственном цвете», еще в 1858 г. доказывал, что нашими национальными цветами должны считаться: черный, оранжевый (золотой) и белый (серебряный).

В ответ на эти сведения можно этим весьма почтенным господам писателям посоветовать прочесть статью г. Елагина, из которой мы заимствуем большинство наших сведений о русском флаге.

Что же касается истории других употребляемых теперь *государственных флагов*, то мы можем сообщить читателю следующее.

В начале XVIII ст. является для употребления на судах особый царский флаг, названный штандартом. Он состоял из двуглавого орла, клювы и когти которого украшены были картами трех морей, принадлежавших России. В 1703 г., при закладке в Олонце первого фрегата «Штандарт», в «тот образ», оказано в журнале Петра Великого, «четвертое море присовокуплено». По дошедшим до нас документам, трудно судить какое поле избрано было при самом учреждении этого флага, но в таблице флагов 1709 г. (изд. в Киеве) поле штандарта желтое; между тем, в первом известном царском флаге, о котором упоминают наши печатные источники, орел был золотой на синем фоне.

В кабинетных делах (отд. I, № 41) сохранилось следующее описание штандарта, писанное собственной рукой Петра, без означения времени, но, как видно позже 1709 г.; вот что там говорится: «Стандарт черный орел в желтом поле, яко герб Российской империи, имея три короны: две королевских и одну империальскую, в которого грудях Св. Георгий с драконом. В обеих же главах и ногах 4 карты морских: в правой главе Белое море, в левой – Каспийское, в правой ноге – Палис-Меотис, в левой – синус Финикус и пол синуса Ботника и часть Ост-Зеи». Причину же помещения в государственном гербе Св. Георгия с драконом объясняется нижеследующими словами Петра Вели-

кого[1]: «Сие имеет начало свое оттуда, когда Владимир, Монарх Российский, свою империю разделил 12-ти сынам своим, из которых владимирские князи возымели себе сей герб Св. Георгия, но потом царь Иван Васильевич, когда монархию от деда его собранную паки утвердил и короновался, тогда орла за герб империи российской принял, а княжеский герб в груди оного поставил».

Более же подробные сведения относительно всех, ныне существующих, российских флагов, кроме вышеозначенных источников, см. «Альбом русских флагов», изд. Гидрографическим департаментом Морского министерства (в С.-Петербурге).

## § 10
## Наименование и распределение морских судов

I. Контролирование свободы торгового мореплавания и необходимость взаимной гарантии для лиц, занимающихся мореплаванием, было причиной необходимости создания отличительных знаков для отдельных судов.

Привычка давать каждому морскому судну соответствующее название установилась с давних, незапамятных времен. Но только современные морские права давали этой привычке надлежащее значение. На основании этого права, теперь не только необходимо, чтобы каждое судно, вступающее в международные сношения, имело какое-нибудь название, но, кроме того, еще требуется, чтобы имя судна было означено на каком-нибудь ясно видимом месте.

II. Германское морское право требует в этом отношении следующее:

---

[1] См. Государственный архив, Кабин. дела, отд. I, кн. № 41. (Многие писатели спорят о справедливости такого толкования, так, например см. фр. брошюру «Notice sur les sceaux et le armoiries de la Russie par B. de Koehne, 1861).

1) название судна должно быть внесено в корабельный список какого-нибудь порта, который может быть выбран по желанию владельца этого судна[1];

2) каждое зарегистрированное судно обязано: a) иметь свое название в передней части судна ясно видимыми буквами по обеим сторонам бугшприта; b) иметь в кормовой части в постоянных, хорошо видимых местах, название как судна, так и отечественного порта. Названия судна и порта должны быть выведены светлыми, латинскими буквами, написанными на черном (темном) фоне. Величина букв должна быть, следующая: для судов вместимостью 300 куб. м. и менее, высота наименьших букв должна быть 5 см, для судов – вместимостью между 300 и 1000 куб. м. наименьшая высота – 7,5 см и для судов вместимостью 1000 куб. м. и более высота каждой буквы должна быть не менее 10 см. Ширина грунтовых штрихов этих букв должна быть не менее 1/5 всей высоты буквы[2].

3) На основании государственного права Германской империи суда, не занесенные в корабельный список порта, могут и не иметь соответствующих названий. Впрочем, в частных случаях на этот счет издаются особые правила, создание которых для некоторых судов явилось необходимостью в интересах полицейских и охранительных[3].

---

[1] Наше законодательство требует подачи прошения о внесении судна в корабельный список в подлежащие, по желанию хозяев, таможни. ***Примечание переводчика.***

[2] См. закон от 28 июня 1873 г. §3; §4 первого из приведенных законов определяет в случае неисполнения этого предписания денежный штраф до 150 марок и арест.
Для британских судов этот вопрос разработан в §34 Merchant Schipping Act 1854 (17 and 18 Vict c. 104), равно как в §3 Merchant Schipping Act 1873 (36 and 37 Vict. c. 85); на основании этих законов, уничтожение вышеозначенных надписей дозволяется только как воинская хитрость в случае бегства от преследующего неприятеля. За всякое нарушение этих английских правил виновные подвергаются денежному штрафу до 100 фунтов стерлингов.

[3] Представления правительства о законе от 28 июня 1873 г. § 3 содержали также и на этот счет некоторые обязательства.

4) Отличительный сигнал (позывные) судна может быть и не приделан к последнему[1].

5) Прошения об изменении названия внесенного в корабельный список судна адресуются в соответствующие портовые учреждения, которые, сделав на прошениях те замечания, какие они сочтут нужными, отсылают их в министерство внутренних дел. Только это последнее учреждение может сделать распоряжение об изменении названия судна, и то, только в особенных уважительных случаях[2].

---

Британский закон от 1873 г. требует, чтобы номер и число регистрированных тонн судна были вырезаны на главной (грот) мачте.

[1] Так, например, Гамбургские правила о мореходстве и торговле, касательно регистрации и распределения торговых судов, от 27 декабря 1873 г., требуют, чтобы те буксирные пароходы на реке Эльбе, которые по своему водоизмещению освобождаются от занесения в корабельный список порта, являлись бы непременно к капитану над портом с целью получения своего надлежащего номера, который под страхом денежного штрафа должен быть нарисован на видном месте парохода. Впрочем, не следует забывать, что это распоряжение делается с целью производства надлежащего контроля.

Торговые суда северных прусских портов, отправляющиеся для рыбной ловли как в открытое море, так и производящие такую ловлю около морских прибрежий, должны быть своими надлежащими береговыми учреждениями занесены в особый список. Выданное удостоверение должно всегда находиться на надлежащем судне и предъявлено по требованию соответствующих учреждений или властей. Номер этого удостоверения, отличительная буква (т.е. его позывные), местность, откуда явилось судно, равно как название отечественного порта должны быть ясно обозначены.

[2] См. § 2 закона от 28 июня 1873 г. и § 4 предписаний от 13 ноября 1873 г. В прежнее время изменение названия судна было британским судам безусловно запрещено; но, на основании новых предписаний, это изменение дозволяется (33 и 34 Vict. c. 95. § 6) с разрешения британской торговой палаты. Иностранные суда, перешедшие в руки англичан, могут быть внесены в корабельный список порта под другим названием только с особого разрешения Британской торговой палаты. В Северо-Американских Соединенных Штатах

В заключение этой статьи о флаге торговых судах германского флота, переводчик считает своей обязанностью поделиться с читателями также некоторыми сведениями о нашем торговом флаге.

Судя по историческим документам, надобно прийти к убеждению, что Россия до Петра Великого не имела своего определенного торгового флага. Плававшие по рекам суда поднимали самые разнообразные флаги и украшались кто чем хотел. Чтобы создать общий для всех торговых судов флаг, Император Петр Великий издал в 1785 г. следующий указ:

«Именный, объявленный из приказа воинских морских дел судному приказу[1]:

*О флагах на торговых речных судах.* На торговых всяких судах, которые ходят по Москве-реке и по Волге и по Двине и по иным по всем рекам и речкам ради торговых промыслов, быть знаменам по образцу, каков нарисовав, послан под сим Его Великого Государя указом; а оным образцем знамен, опричь того посланного образца на помянутых торговых судах не ставить, а если кто учинится тому Его Великого Государя указу ослушен: и тому учинено будет жестокое наказание. «Посланный означенным указом образец знамени и есть нынешний торговый флаг, который может быть трех родов: один трехполосный (больше всего употребляемый) и остальные два – по фону один из цветов, а в крыжу коммерческий флаг».

---

название раз регистрированного судна дозволяется изменять только с разрешения конгресса.

[1] См.: полное Собрание Законов Российской Империи с 1649 г., том IV; ст. 2021, 1805 г.

## § 11
## Общий характер военных судов и правила, служащие для признания их таковыми

I. Один внешний вид военных судов, их военный флаг и вымпел достаточны, чтобы признать их таковыми судами; право военного судна, в особенности, доказывается по вымпелу, так как, на основании законов и обычаев, носить последний предоставляется только военным судам[1]. Несмотря, однако, на всю ясность разбираемого предмета, практика народов богата примерами, в которых неоднократно выражались недоразумения по поводу принадлежности известного судна к составу военного флота или нет; это в особенности касается транспортных судов.

II. В подобных случаях прежде всего придется принять во внимание, что все суда, находящиеся постоянно или временно зафрахтованными морским ведомством, имеют за собой все права и преимущества военных судов. Исходной точкой для определения судна отнюдь не служит вооружение последнего, но военный характер его команды, равно как военный флаг и вымпел. В крайнем случае, все недоразумения рассеивает, в особенности в военное время, данное командиру военного судна поручение от своего правительства или государя.

По этому поводу Ортолан[2] говорит следующее: «Доказательствами принадлежности судна к известной национальности могут служить: 1) его военный флаг и вымпел, поднятые на топе мачты, 2) поручение, данное командиру военного судна, которое, в случае нужды, может быть подтверждено честным словом; 3) назначение судна и, наконец, приказы и инструкции его высшего начальства.

---

[1] Об одном исключении см. § 16. Также выше § 9. IX. Австрийский регламент III. см. 12 и 14.

[2] I. стр. 181 в подлиннике.

Филимор поясняет[1]: «It is important to observe, that if any question arise as to the nationality of a Ship of war, the commission is held to supply adequate proof».

В том же духе говорит Стори[2] (Story), высказывая следующую мысль: «In general a commission of a public ship, signed by the proper authorities of the nation to which she belongs, is complete proof of her national character – the commission, therefore, of a public ship when duty authenticated, so far at least as foreign courts are concerned, imports absolute verity, and the title is not examinable – this has been the settled practice between nations and it is a rule founded in public convenience and policy and cannot be broken in upon, without endangering the peace and repose, as well of neutral as of belligerent sovereigns».

Касательно судов, зафрахтованных морским ведомством для надобностей последнего, в особенности относительно транспортов, Кальво (Calvo)[3] делает следующее замечание: «Собственно говоря, эти суда не могут считаться военными судами в строгом смысле этих слов, потому что, во-первых, они не принадлежат к правительству, во-вторых, потому, что неспособны к бою; но нельзя не признать, что до тех пор, пока эти суда находятся на службе военного флота и, следовательно, не заняты какими-либо коммерческими операциями – они во всяком случае должны быть уравнены в правах с государственными судами и имеют полное право поднять военный флаг и вымпел».

---

1 I. § 350.

2 Там же [т. е. Филимора I. § 350].

3 I. § 373. См. также Атльтмайер I. с. 18 и австрийский регламент.

## ГЛАВА III.
## Нормы права судов вне территории своего отечества (за границей)

Каждое судно несет с собой во все моря все права своей национальности. Последняя обозначается национальным флагом и подтверждается судовыми бумагами. На этом основании установился довольно распространенный взгляд, по которому на судно смотрят, как на движущуюся часть отечественной территории. Положение это, по нашему мнению, не удовлетворяет требованиям всех обстоятельств

Прежде всего, необходимо различать, с одной стороны, нормы права судов в открытом море, с другой стороны, стараться исследовать эти нормы в территориальных водах иностранных государств.

### § 12
### Суда в открытом море

I. Военные и торговые суда в открытом море, т.е. суда, находящиеся вне отечественных территориальных вод, принципиально подлежат только юрисдикции своего государства.

Так как над открытым морем ни одно государство не может иметь верховной власти, то в принципе каждое государство имеет в отношении иностранных судов только права самообороны против незаконных нападений последних; в особенности же запрещены: всякая полицейская или юридическая власть, право остановки и визитации судов с целью напасть на след, или даже арестовать преступников, беглецов и пр. Несмотря, однако, на этот общий принцип, Англия неоднократно оставляла за своими военными судами право останавливать в открытом море всякие купеческие суда, и если на последних находились английские подданные, то их силой отдавали на службу во флот. Эта мера

особенно часто практиковалась в отношении торговых судов Северо-Американских Соединенных Штатов. Несообразность подобного права никогда не подвергалась сомнению и уже в свое время встречало со стороны американских и английских публицистов[1] отпор.

Исключение из этого общего правила составляют в военное время крейсеры воюющих государств, которым предоставлено право остановки и обыска встречаемых торговых судов всех государств. Но об этом исключительном праве мы поговорим далее.

Это общее правило, относящееся к торговым судам, касается также тех шлюпок, которые после крушения или вообще потери своего судна, остались в открытом море.

II. Принцип свободы открытого моря и, следовательно, непризнание на последнем полицейской или юридической власти какого-нибудь государства претерпевает следующие два исключения: а) дозволяется преследовать даже вне границ территориальных вод[2] такое судно, команда которого совершила во владе-

---

[1] Из них в особенности см. Филимора (см. Phillimore I. § 320) и Уитон (Wheaton. El. I. стр. 134 и следующие); см. также Wheaton, History, стр. 737 – 746; Lawrence, III. стр. 441 и следующие.

[2] Hefter, § 80, где принимается во внимание, главным образом, практика Северо-Американских Соединенных Штатов (этот писатель, кроме того, говорит, что международное право дозволяет также преследовать преступников, совершивших преступление в открытом море и возвратившихся в страну, если только местные уголовные законы карают преступления этого рода (Более подробные сведения о последнем вопросе см.: «Европейское международное право» А. В. Гефтера, перевод барона Таубе §§ 36,78 II. ***Примечание переводчика.***). Также Блюнчли, § 34 (у Блюнчли этот вопрос разработан точнее; § 342 его руководства по международному праву (перевод г. Комаровского), говорит следующее: «Если экипаж корабля совершит преступление на территориальных водах или на самой земле чужого государства и по этой причине преследуется местными судебными властями, то преследование обратившегося в бегство корабля может продолжаться за пределами территориальных вод в открытом море. Если же корабль ушел от этого преследования, то в другой раз корабли оскорбленного государства уже не могут напасть на него

ниях[1] какого-нибудь государства противозаконное деяние (т. е. преступление); б) на основании принципов частного (партикулярного) морского права, т.е. в силу особых, специально заключенных конвенций, дозволяется иногда останавливать и обыскивать встречное судно с целью преследовать незаконную торговлю невольниками, равно как морской разбой (см. § 16).

Хотя принципиально каждое государство создает свои нормы права и применяет их действие только в отношении собственных подданных и на собственной территории; но вместе с тем международное право признает, что каждое государство своими органами, которыми следует бесспорно считать военные суда, имеет право в открытом море преследовать всякое нарушение принципов международного права; при этом вопрос: кем совершаются эти преступления или нарушения, особенной роли не играет. Требуется только, чтобы военные суда имели достаточно данных для преследования виновных.

К подобным нарушениям принципов международного права, прежде всего, относится пиратство и по смыслу некоторых частных договоров (или статьям партикулярного морского права), а также торговля невольниками.

Строго разбирая, мы придем к заключению, что право военных судов всех наций преследовать пиратство и торговлю невольниками вовсе не есть исключение из общего принципа свободы открытого моря, согласно которому суда здесь подлежат только юрисдикции и полицейской власти своего отечества; не следует упускать из виду, что суда пиратов и их команда не принадлежат к какой-нибудь определенной нации; такие суда вне всякого государства, а потому они считаются вне защиты всякого

---

в открытом море (преследование в открытом море имеет значение как продолжение преследования, начатого на территориальном море, и правомерность последнего дает законную силу первому. Это распространение необходимо для обеспечения силы уголовного права, применение его необходимо кончается, как только прекращается само преследование).

[1] Безразлично на берегу или в море.

флага[1]. Они являются врагами всяких мирных и торговых отношений. Одна из главных обязанностей военных судов, кроме постоянного приготовления к военным действиям, заключается в мирное время в защите национальной морской торговли, которая, вообще говоря, без надлежащей защиты военных судов процветать не может[2]. Допуская полное отсутствие военных судов, открытое море легко сделалось бы притоном морских разбойников; в подтверждение этих слов вспомним прежние времена. Далее и теперь морской разбой еще не вполне искоренен в тех местах, где присутствие постоянной военно-морской власти могло бы оказать надлежащее влияние.

Для защиты от нападения морских разбойников, торговые суда в прежние времена плавали отдельно вооруженными; очень часто они совершали известный переход сообща и подписывали с этой целью особый договор о взаимной защите; справедливость требует сказать, что подобные ассоциации не всегда ограничивались только простой охраной; весьма часто случалось, что такие суда сами занимались в открытом море морским разбоем и, смотря по обстоятельствам, делали из последнего или главное, или побочное занятие. Можно безошибочно сказать, морская торговля защищена в мирное время от пиратов и всяких насилий только с того времени, когда частная инициатива перешла в руки государственной власти и последняя приняла под свое непосредственное покровительство морские торгово-промышленные интересы своих народов. Вот почему в настоящее время весьма трудно найти вооруженное купеческое судно. Оно будет составлять только исключение[3].

---

[1] См.: Twiss, I. § 170: «The maintenance of the peace of the Sea is on of the objects of that Common Law (of Nations), and all offences against the peace of the Sea are offences against the Law of Nations, and of which all Nations may take cognisance».

[2] Этот взгляд признавался уже давно; даже в старых учебниках о морском праве мы можем видеть, с какой энергией восстают против пиратов (см.: Rooles d'Oleron ст. XLVII).

[3] В нашем законодательстве нет ни одного закона, который воспрещал бы торговым судам носить с собой оружие для защиты от нападения разбойников и ловли китов.

Военные суда обязаны в мирное время защитить не только одни отечественные торговые суда; нет, задача морской военной силы шире: она имеет право преследовать все, что противно спокойствию и свободе открытого моря, а, следовательно, и интересам международных торговых отношений народов, прямым врагом которых является пират.

Но не следует упускать из виду, что прежде чем начать преследование пиратов, необходимо убедиться в основательности имеемых подозрений. Правда, что в некоторых морях один внешний вид судов морских разбойников почти не оставит сомнения в характере и назначении этих судов. Но это не всегда может иметь место, а потому, прежде всего, следует принять возможные меры предосторожности и уже тогда только начать действовать, когда в основательности всех подозрений не будет ни малейшего сомнения.

Известно, что, согласно давно принятому морскому обычаю, все суда, встречающиеся в открытом море, и желающие вступить в переговоры, показывают при приближении, прежде всего, свой национальный флаг. Поставленное некоторыми публицистами требование, на основании которого суда могут приближаться друг к другу только на определенное расстояние, т. е. до определенной границы, называемой line of jurisdiction, ligne de respect (линия уважения), которой обыкновенно считается дальность расстояния пушечного выстрела – уже давно утратило всякое значение. Излишне прибавить, что это требование вполне противоречит принципам свободы моря, пользование которым должно быть одинаково предоставлено всем судам, с одним только условием – не мешать свободе плавания других судов[1].

[1] Kent I, с. 27: «Никакое судно не имеет права запрещать другому в открытом море близкий подход к себе, равно как не имеет права требовать от другого судна, чтобы последнее держалось от него на определенном расстоянии. В мирное время каждое судно принимает те меры безопасности и спокойствия, которые оно считает наиболее целесообразными, соблюдая при этом только то условие, чтобы не мешать свободе плавания других судов».

Право военных судов заставить в мирное время торговые суда всех национальностей поднимать свой отечественный флаг (т.е. так называемый enquête de pavillon) было неоднократно предметом многочисленных исследований. Взаимный привет судов, выражаемый опусканием и поднятием флага, хотя и был установлен многими конвенциями, но в настоящее время этот обычай имеет только значение излишнего церемониала. Наша задача заключается в исследовании вопроса о том, имеют ли военные суда право заставить в мирное время все встречные торговые суда поднимать свой национальный флаг и таким образом доказать свою национальность, не обращая внимания на существующие конвенции?

Так как известно, что простое поднятие флага вовсе еще не показывает права носить последний, то и к подозрению, что встречное судно может быть морской разбойник, надо иметь также возможность предпринять другие пути, с целью удостовериться в действительности поднятого флага. Все известные на этот счет принципы могут быть обобщены в следующих двух пунктах: 1) военное судно имеет право и даже обязанность остановить и захватить в открытом море все те суда, которые занимаются морским разбоем; 2) если же на судно падает только подозрение, что оно занимается пиратством, то всякое военное судно имеет полное право удостовериться в национальности и в действительном назначении этого судна. Это право должно быть, однако, выполнено при соблюдении всех возможных правил предосторожности и умеренности. Ответственность за причиненное оскорбление и убытки вполне падают на командира военного судна. В случае, если подозрение оказалось неосновательным, то остановленное судно имеет право требовать удовлетворения, или, смотря по обстоятельствам, даже вознаграждения. Ортолан[1] по этому поводу говорит следующее: «Весьма вероятно, что судно, с которым желаем начать переговоры, будет упорно отказываться от поднятия своего национального флага. В подобном слу-

[1] II. c. 258

чае оно становится тотчас подозрительным. Теперь появляется вопрос: можно ли вообще, после подлежащих угроз, пустить в ход открытую силу? Решение этого щекотливого вопроса зависит от обстоятельств и должно быть всецело предоставлено командиру. Никогда не следует упускать из виду, что к использованию в мирное время открытой силы надобно приступать с величайшей осторожностью, так как она может создать такие печальные последствия, исправить или загладить которые будет чрезвычайно трудно. Командир должен всегда помнить, что ответственность за происшедшее всецело падает на него. Если поведение капитана военного судна не будет носить характера величайшей осторожности, то он может создать для своего правительства значительные затруднения. Впрочем, разбираемый вопрос настолько важен, что командир военного судна, если чувствует под собой некоторую почву, не должен опасаться ответственности».

По нашему мнению, будет только трудно решить вопрос, окажется ли право требовать поднятия национального флага, смотря по важности обстоятельств, достаточно основательным? Если же командир военного судна твердо решился преследовать исполнение своего требования, то он должен впоследствии использовать все меры для того, чтобы это требование было исполнено. В противном случае пострадает как его авторитет, так и авторитет его флага, представителем которого он является. Это же обстоятельство может создать гораздо больше вреда для государства, чем все, даже самые печальные последствия, произошедшие от неосновательного требования поднять национальный флаг.

Требование поднять национальный флаг начинается с того, что на военном судне, при встрече с купеческим, поднимается военный флаг, за которым следует, смотря по обстоятельствам, холостой или боевой выстрел[1], затем в случае необходимости, т.е. в случае, если последует упорное сопротивление (упрямство), то командир военного судна вправе прибегнуть к вооруженной силе.

[1] Coup de semonce, coup d'assurance; affiming gun.

О преследовании судов морских разбойников (пиратов) по территориальным водам иностранных государств см. ниже § 18.

III. В последнее время неоднократно возникал вопрос о необходимости защиты телеграфного кабеля; с этой целью предлагали смотреть на уничтожение или повреждение последнего, как на преступление против принципов международного права.

На полный недостаток обстоятельных сочинений по вопросу о защите подводного телеграфного кабеля обращает особенное внимание Фишер в своем сочинении «Телеграф и международное право»[1]; немного позже за ним занимается тем же вопросом Renault в статье «О защите подводного международного кабеля»[2].

Институт международного права в заседании 1879 г. пришел к тем же выводам и постановил следующие резолюции:

«Было бы весьма полезно, чтобы различные государства пришли бы к общему соглашению и объявили, что уничтожение или повреждение в открытом море подводного телеграфного кабеля есть преступление против принципов международного права и определили бы при этом наказуемость таких преступлений; последнее необходимо в виду противоречивости по этому предмету частных законов уложения о наказаниях:

I. Право захвата виновных лиц могло бы быть предоставлено государственным судам всех держав на основании условий, определенных трактатами; но право их суда должно быть предоставлено только национальным судебным учреждениям захваченного судна.

II. Телеграфный кабель, соединяющий две территории, считается неприкосновенным.

III. Желательно, чтобы в военное время, когда телеграфные сообщения должны прекратиться, воюющие народы ограничивались бы только такими мерами, которые крайне необходимы для

---

[1] См.: Fisher «Uber die Telegraphie und das Völkerrecht», с.43 и след.

[2] См.: Revue de droit international tome XII, page 251 и следующие: статья «De la protection internationale des câbles télégraphiques sous-marins». В этой статье Renault дает весьма основательные выводы, как для мирного, так и для военного времени.

прекращения действия кабеля, и чтобы тотчас по окончании неприязненных действий были бы исправлены все повреждения».

Вопрос о защите телеграфного кабеля был с 1863 г. предметом постоянной заботы правительств всех государств. Особенной энергией в преследовании этой цели всегда отличалась Франция, по почину которой в истекшем 1882 г. была созвана новая международная конференция для обсуждения мер с целью защиты подводного телеграфного кабеля.

Из речи, произнесенной председателем конференции, господином французским министром почт и телеграфов, бывшего единогласно выбранным президентом в первом заседании конференции 6/18 октября, мы узнаем, что возникновение последней обязано электрической конференции 1881 г.

Сам же вопрос определения мер для защиты подводного телеграфного кабеля не нов. Он родился в тот самый день, когда первый подводный кабель был погружен в воду, и таким образом морю были поручены громадные капиталы. Начиная с того же момента, он не переставал обращать на себя внимания народов.

В 1863 г. он в первый раз получил публичную постановку. Несколько государств согласились построить целую сеть подводного кабеля; для защиты же последнего хотели достигнуть международного соглашения. Текст такой конвенции был обсужден многими лицами, которые пришли, наконец, к единогласному решению. Но так как само предприятие не было осуществлено, то и конвенция не могла иметь силы закона. Тем не менее, она все-таки разработала принципы международного соглашения для защиты подводного кабеля.

В 1869 г. правительство Северо-Американских Соединенных Штатов приняло на себя инициативу новой конференции в Вашингноне для разработки того же вопроса. Несмотря на весьма большое сочувствие всех государств, неожиданные политические обстоятельства были причиной того, что конференция не состоялась.

Однако вопрос о защите подводного кабеля продолжал по-прежнему занимать умы, и вот уже в 1872 г., во время заседания

в Риме конференции по вопросам об электричестве, он был снова поставлен на очередь. Но тут же пришли к весьма основательному заключению, что для принятия каких бы то ни было решений в этом важном для народов деле, необходимы особые, специальные полномочия. На этом основании конференция в статье 1 постановила следующее единогласное решение: «Администрации толеграфов обязаны в границах предоставленной им власти всеми от них зависящими мерами способствовать сохранению и защите международных линий.

В то же время конференция выражает желание, чтобы правительства созвали особую конференцию и пришли бы к заключению касательно международных мер для защиты кабеля.

Итальянское правительство тотчас же приняло на себя инициативу и послало всем государствам соответствующие предложения; к несчастью, соглашение не было достигнуто. Но, во всяком случае, все должны были признать, что поставленный вопрос требует скорейшего решения.

Конференция в Берне 1880 г., созванная с целью обсуждения мер для реформы и кодификации прав человека отнеслась также весьма сочувственно к международному соглашению по вопросу о защите подводного телеграфного кабеля.

В последний раз вопрос был поставлен, как уже выше сказано, на электрической конференции 1881 г. одним ученым промышленником.

Работавшая в 1882 г. в Гааге конференция с целью обсуждения мер для урегулирования рыбной ловли в Северном море, поставила на одном из своих заседаний на очередь также вопрос о необходимости защиты подводного кабеля, но вскоре сознала, что она для этого решения вопроса не компетентна. Тем не менее, она все-таки единогласно приняла следующую резолюцию: «Принимая во внимание громадное значение, которое имеет телеграф, конференция выражает весьма сильное желание, чтобы государства приняли действительные меры для защиты подводного кабеля от порчи рыбаками».

Из речи французского министра иностранных дел, открывшего заседания конференции, мы узнаем, что в настоящее время телеграфный кабель тянется на расстояние 60,000 морских миль и представляет собой стоимость нескольких миллиардов.

Последняя международная конференция в Париже, в прошлом 1882 г., имевшая свои заседания от 16 октября по 2 ноября нов. ст. после многих дебатов пришла к окончательному соглашению и разработала особый проект конвенции, который ожидает теперь свою законную ратификацию.

В новейших правилах предупреждений столкновения судов на море особенное внимание было обращено на суда, занятые или служащие при постановке кабеля.

IV. Юридическая власть отечественных законов над судами, находящимися в открытом море, отчасти основывается на особых законах. Так, например, все дисциплинарные взыскания за преступления, совершенные в открытом море, излагался весьма подробно в §100 Положения о германских моряках от 27 декабря 1872 г. Не подлежит сомнению, что даже в тех странах, где нет особого морского уложения о наказаниях, все преступления, совершаемые в открытом море, одинаково строго наказываются. Подобный морской свод уложений о наказаниях не состоит, как некоторые ошибочно полагают, из произвольных, ни на чем не основанных, принципов; наоборот, все в них созданное имеет свою историю и основывается на практике многих юридических вопросов. Эти принципы суть ничто иное, как установленные нормы гражданского права, необходимость которых сознается всяким правом, морским же в особенности. Кроме того, нормы права морского уложения о наказаниях отчасти основываются на том общепризнанном взгляде, что суда, находящиеся в открытом море, составляют собой как бы движущиеся части своего отечества, правами и преимуществами которого они, конечно, также должны пользоваться. Отсюда можно вывести вполне верное заключение, что все иностранцы, находящиеся на палубе судна,

идущего в открытом море, подлежат юрисдикции и уложению о наказаниях того государства, флаг которого носит это судно[1].

Этот принцип был признан Прусским Верховным трибуналом и выражен им весьма ясно в решении от 12 сентября 1855 г. по поводу уголовной ответственности одного американского подданного, обвинявшегося в покушении на убийство во время плавания в открытом море на прусском торговом судне[2]. При этом мотивом вышеупомянутого решения приводилось следующее постановление Прусского Верховного трибунала: «Принимая во внимание, что морское судно Пруссии, находящееся, даже временно, вне территориальных вод отечества, не перестает считаться подвластным прусскому правительству и остается во все время своего плавания подданным последнего, представляя собой как бы часть отечественных владений, следует прийти к заключению, что всякое преступление, совершенное в открытом, море на прусском судне, должно быть также наказываемо сообразно §3 Уложения о наказаниях Прусского королевства». Такое толкование подтверждается тем обстоятельством, что закон говорит: «преступления, совершаемые в Пруссии», но не «в прусских землях»; нельзя допустить, чтобы законодатель не имел намерения не налагать наказания за подобные преступления, а поэтому мы должны признать необходимость применения в данном случае §3 вышеупомянутого кодекса Уложения о наказаниях. §4 этого уложения не может быть применен в данном случае, потому что он исключительно касается преступлений, совершенных в территории иностранных государств, открытое же море никому принадлежать не может, а потому не может быть рассматриваемо и понято словом «иностранный» в смысле §4.

---

[1] Эта юридическая власть простирается настолько, насколько она касается всех вообще преступлений, совершенных иностранцами на территории иностранного государства.

[2] См.: Goltdammers Archiv, том III, с. 658 и следующяя, статья «О наказуемости преступлений, совершенных на палубе, прусских судов».

Разбирая это толкование закона, нельзя не заметить, что §4 теперь понимается немного иначе. В настоящее время §8 немецкого Уложения о наказаниях понятие «за границей» определяет следующими словами: «Под словами «за границей» (Ausland), в смысле силы настоящего кодекса, до́лжно понимать всякую территорию или область, не принадлежащую к владениям Германской империи»[1]. Таким образом, «заграницей» является как бы противоположным понятием «отечественной территории» Прусская же точка зрения была того мнения, что «Ausland» считается всякая территория, находящаяся во владении какого-нибудь чужого государства, но отнюдь не открытое море; как бы то ни было, но главный принцип остается непоколебим[2].

Вышеупомянутый принцип освящен (санкционирован) также и в общегражданских сношениях. Верховная торговая палата Германской империи 26 апреля 1872 г. постановила следующее: «Существуют такие предметы, которые, меняя постоянно свое место, не перестают пользоваться правами и преимуществами того места, откуда они первоначально вышли. Это, в особенности, касается важнейших средств транспортирования, какими бесспорно считаются суда и паровозы. Они вступают только в весьма поверхностные отношения с проходимыми ими местностями при непременном назначении – вернуться рано или поздно к тому месту, откуда они вышли и которое считается местом всех их прав и преимуществ. Признание за подобным местом такого назначения является необходимостью практических отношений народов. Без подобного признания было бы немыслимо регулировать правильные отношения между различными государства-

[1] Прусские законы о наказуемости преступлений касаются всех незаконных деяний, совершенных внутри Пруссии, даже если виновный иностранец. Сообразно этому, § 3 правил Уложения о наказаниях Германской империи определяет: «Германские законы о наказуемости преступлений касаются всех незаконных деяний, совершаемых на территории Германской империи даже иностранцами».

[2] См.: Oppenhoff. Note 3 zu §8; Schwarze, Excurs VIII, c. 52; впрочем, доводы последнего писателя только отчасти справедливы.

ми. Явилась бы такая путаница в определении норм права, которая противоречила бы требованиям науки. Поэтому понятно, что в отношении морских торговых судов этот взгляд уже проложил себе дорогу и давно практикуется[1].

## §13
## Торговые суда в иностранных водах

1. Торговые суда во все время своего пребывания в водах иностранного государства принципиально подчиняются юридической и полицейской власти этого государства. В противном случае пришлось бы неосновательно ограничить верховные права иностранной государственной власти, которая столь необходима для поддержания общественной тишины и порядка. Даже несмотря на последнее обстоятельство, весьма редко встретится, чтобы какое-нибудь государство имело надобность испрашивать для своих торговых судов у надлежащего культурного государства исключения из этого общего правила, так как почти во всех цивилизованных государствах законы о торговом мореплавании и вообще гражданские законы носят тот же отпечаток.

Но не следует думать, чтобы само судно и его команда были бы в иностранных водах вне своих отечественных законов. Действие последних парализуется только на время, так как применение их в данном случае будет невозможно в иностранных водах – на место их явится местная юрисдикция[2].

Исключения из этого общего правила допускаются только в тех случаях, когда на основании принципов «о правах национальностей» на этот счет существует консульская юрисдикция, которая имеет свой raison d'être (т. е. свое основание) вследствие установившихся обычаев, заключенных договоров, конвенций и

---

[1] См. также: решение Прусского Верховного трибунала от 25 октября 1859 г.

[2] См.: Goldammers Archiv. Band VII. Seite 345, rend Bd. XV, Seite 801.

пр. Так, например, такое право выговорено в конвенции с Блистательной Портой, равно как в дружественных и торговых трактатах о мореплавании с Китаем, Японией, Персией и пр.

II. Но принцип о верховных правах над известной территорией, проложив себе раз дорогу, был неоднократно применен в отношении иностранных судов с их командами. Так Прусский консульский регламент от 18 сентября 1796 г. в ст. 5 определяет следующее: «Прусские подданные (находящиеся в иностранных портах) подлежат, даже в случае тяжб между собой, уголовной и гражданской юрисдикции местных судебных учреждений». Начало нынешнего столетия ограничило это правило в том смысле, что местная юрисдикция простирается над иностранным торговым судном только до тех пор, пока это лежит в интересах того морского государства, во владении которого было совершено иностранным судном или его командой известное незаконное деяние. Этот принцип был в первый раз применен на практике во Франции: тамошняя местная юридическая власть не вмешивается в раздоры, имеющие место на иностранных судах, стоящих во французских портах. Исключение допускается только в тех случаях, когда эти ссоры грозят нарушению общественной тишины, порядка и спокойствия порта. Вышеупомянутый взгляд особенно ясно выразился в 1806 году в двух окончательныых решениях французского государственного совета. Первый из этих случаев касался двух матросов команды корабля Северо-Американских Соединеннных Штатов «Newton», поссорившихся между собой в порту Антверпен[1], на лодке принадлежащей к Newton'у; другой случай касается капитана торгового судна «Sally», также Северо-Амер. Соед. Шт., нанесшего в марсельской гавани тяжкое увечье одному из матросов своей команды за то, что он без приказания капитана позволил себе распоряжаться шлюпкой с «Sally». В обоих случаях вышло сильное недоразумение между местной властью и консулами Северо-Американских Соединенных Шта-

[1] Антверпен принадлежал тогда Франции.

***Примечание переводчика.***

тов, которые полагали, что только они компетентны в решении этого вопроса.

Окончательное решение Государственного Совета, от 20 ноября 1806 г. говорит следующее:

«Le conseil d'Etat, qui, d'après le renvoi à lui fait par Sa Majesté, a entendu le rapport de la section de législation, sur selui du grand juge Ministre de la justice, tendant à régler les limites de la jurisdiction que les consuls des Etats-Unis d'Amérique aux ports de Marseille et d'Anvers réclament par rapport aux délits commis à bord des vaisseaux de leur nation étant dans les ports et les rades de France; considérant qu'un vaisseau neutre, ne peut être indéfiniment considéré comme lieu neutre, et que la protection qui lui est accordée dans les ports francais ne saurait dessaisir la jurisdiction territoriale pour tout ce qui touche aux intérêts de l'Etat; qu'ainsi le vaisscau neutre admis dans un port de l'Etat est de plein droit soumis aux lois de police qui régissent le lieu oû il est recu; que les gens de son équipage sont également justiciables des tribunaux du pays pour les délits qu'ils y commettraient, même à bord, envers des personnes étrangères àl'équipage, ainsi que pour les conventions, civiles qu'ils pourraient faire avec elles; mais que si jusque lá la jurisdiction territoriale est hors de doute il n'en est pas ainsi à l'égard des délits qui se commettaient à bord du vaisseau de la part d'un homme de l'equipage neutre envers un autre homme du même équipage; qu'en ce cas, les droits de la puissance neutre doivent être respectés, comme s'agissant de la discipline intérieure du vaisseau, dans laquelle l'autorité locale ne doit pas s'ingérer, toutes les fois que son secours n'est pas réclamé ou quo la tranquillité du port n'est pas compromise, – est d'avis que cette distinction, indiquée par le rapport du grand juge et conforme à l'usage est la seule règle qn'il convienne de suivre en cette matière; et appliquant cette doctrine aux deux espèces particulières pour lesquelles ont réclamé les consuls des Ètats-Unis; considérant que, dans l'une de ces affaires, il s'agit d'une rixe passée dans le canot du navire américain le Newton, entre deux matelots du même navire, et, dans l'autre, d'une blessure grave faite par le capitaine en second du

navire de Sally à un de ses matelots pour avoir disposé du canot sans son ordre; – est d'avis qu'il y a lieu d'accueillir la réclamation et d'interdire aux tribunaux francais la connaissance des deux affaires précitées».

По мнению Ортолана, эти два дела интересны и в другом отношении: они показывают, что американцы тогда требовали к своей подсудности преступления, совершившиеся на борту купеческого корабля в иностранной гавани между людьми его экипажа, даже если при этом не было нарушено спокойствие в гавани.

Приведенные здесь нормы права получили свое постепенное применение как в теории, так и на практике. Так, например, даже Wheaton, который всегда отрицал право торговых судов пользоваться в иностранных портах законами своего отечества, исключая, конечно, те случаи, когда на этот счет существуют особые конвенции, ограничивает свой взгляд следующим замечанием: «Мы думаем, что в этом отношении французское законодательство и французская юриспруденция установили истинные положения, которые должны быть признаны всеми народами, как наиболее соответствующие принципу универсального права народов»[1].

Новейшая практика Северной Америки совершенно разделяет взгляд Wheaton'a; это подтверждает следующий факт. Летом 1870 г. по случаю начавшейся франко-прусской войны северогерманский корабль «Elwine Kreglin» не мог своевременно выйти из Нью-Йорка; команда оставила «Elwine Kreglin» и подала судебный иск на капитана, требуя от последнего известную неустойку. Капитан отказался исполнить требование команды и кроме того, объявил всех их дезертирами (беглецами). Германский консул совершенно одобрил поведение капитана. Несмотря, однако, на отказ команда подала жалобу в местный суд и капитан был присужден к исполнению требований его бывшей команды, но высшая инстанция американского суда кассировала это решение, присовокупив в свое оправдание, что вообще американские

[1] См.: Lawrens, III, с. 435.

суды никогда вполне не признавали своего права вмешиваться в дела иностранных судов, находящихся в американских портах. Исключение суд допускает только в тех случаях, когда подобные распри грозят нарушением общественного спокойствия и порядка порта, а поэтому суд находит, что вышеизложенное дело должно быть передано решению германского консула.

Тот же принцип получил свое надлежащее применение также в многочисленных договорах; в практике германского народа заслуживают внимания договоры отдельных государств Северогерманского Союза[1], равно как многочисленные конвенции Германской империи. К таким документам относятся: дружественный и торговый договор с Сан-Сальвадором от 13 июня 1870 г., ст. 28; договор от 18 мая 1875 г. с Коста-Рикой, ст. 31; тот же взгляд выражен в особых статьях консульских конвенций, заключенных: с Италией от 21 декабря 1868 г., ст. 15 и от 7 февраля 1872 г.; с Испанией от 22 февраля 1870 г., ст. 15 и от 12 января 1872 г.; с Северо-Американскими Соединенными Штатами от 11 декабря 1871 г., ст. 13; с Нидерландами от 11 января 1872 г., представляющая собой исправление конвенций, заключенной Пруссией с Нидерландами 16 июня 1856 г. касательно Нидерландских колоний, в которой впрочем (ст. 12) этот вопрос не был разобран с такой ясностью и определенностью, каким мы видим его в новейшей конвенции с Россией от 8 декабря/26 ноября

[1] Этот взгляд был в первый раз выражен ст. 10 торгово-промышленного договора между Пруссией и Северо-Американскими Соединенными Штатами, где говорится следующее: «Консулы, вице-консулы и торговые агенты имеют право быть судьями во всех недоразумениях и тяжбах, которые могут произойти между командой торговых судов того государства, интересы которых они назначены защищать. При этом устраняется всякое участие местных властей. Только в тех случаях, когда эти недоразумения могут быть причиной нарушения общественного порядка и спокойствия или по особому приглашению консула, надлежащие местные учреждения могут вмешиваться в эти тяжбы. Само собой разумееется, что все недовольные решением местных консулов, вице-консулов и пр. имеют право по возвращении на родину, обратиться с жалобой в подлежащие отечественные судебные учреждения».

1874 г. ст. 11; и, наконец, в торгово-промышленном и дружественном договоре с королевством Гавайских островов[1] от 25 марта/ 19 сентября 1879 г., ст. 22.

III. Наше национальное (немецкое) законодательство вполне согласуется как с этими, так и с им подобными положениями международного права. Согласно с духом Германского свода торговых узаконений (Handelsgesetzbuch, Artikel 357) германский торговый устав от 27 декабря 1872 г., в ст. 105, определяет следующее: «Никто из команды (личного состава) судна не имеет права вызвать своего капитана перед иностранным судом; если же он поступит против этого запрещения, то виновный не только отвечает за все понесенные по этому поводу расходы (убытки), но вместе с тем теряет все ему принадлежащие деньги. В случаях, не терпящих отлагательства, подобное лицо имеет право обратиться к предварительному решению местной торговой палаты. С другой стороны, шкипер подвергается денежному штрафу до 150 марок или заключению в тюрьму[2], если он без особенной важной причины не явится пред торговой палатой по вызову последней. Каждая сторона обязана исполнить решение торговой палаты с правом предъявить свои требования подлежащим судебным учреждениям по возвращении в отечество».

В особом дополнении к общеслужебным инструкциям для консулов Германской империи от 22 февраля 1873 г., в разъяснении § 33 закона от 8 ноября 1867 г.[3], касательно организации и пр. консулов союзных государств, говорится, что в отношении вопроса: которой из юридических властей – местной или отечественной – подчиняются суда, находящиеся в иностранных портах – до сих пор в морских законодательствах согласия еще не

---

[1] Мы также заключили довольно значительное количество таких договоров.

***Примечание переводчика.***

[2] См.: ст. 99 морского устава.

[3] Который предоставляет в иностранных портах право полицейской власти консулам союзных государств в отношении всех торговых судов Северо-германского Союза.

существует. Иные государства признают, что иностранные суда, вместе с их личным составом, находятся по приходе их в порт, в полной и исключительной зависимости местной полицейской и юридической власти, а потому требуют, чтобы всякие преступления, совершаемые личным составом подобных судов на берегу, были подвергнуты решению местных судебных учреждений. То же право такие государства оставляют за собой в отношении преступлений на борту судов против лица, не принадлежащего к составу этого судна. Только в случае, если недоразумения происходят между лицами одного и тоже судна или лицами разных судов, но одинакового национального флага – подобные законодательства считают местные судебные учреждения некомпетентными. По духу же законов других государств местная полицейская и юридическая власть может в последнем случае только тогда вмешаться, когда она получит особое приглашение или же, когда это потребуют интересы общественной тишины и спокойствия. Поэтому не следует упускатъ из виду, что консульский закон отнюдь не имеет намерения решить рассматриваемый вопрос с точки зрения интересов международного права. Предоставляя в § 33 консулам известную полицейскую и юридическую власть, он вместе с тем предостерегает, что эта власть действительна в тех случаях, когда она не противоречит местным законам и обычаям.

Командирам германских военных судов, кроме контроля и наблюдения за точным исполнением правил касательно германского торгового флага, в иностранных портах над германскими торговыми судами никакой другой полицейской власти не предоставлено. Но шкипер имеет право просить защиты командира ближайшего военного германского корабля для поддержания дисциплины на своем судне[1].

IV. Если местная полицейская или юридическая власть считает себя вправе произвести на палубе иностранного судна какой-нибудь служебный акт, то от обстоятельств данного дела и от

[1] См.: Seemannsordnuug § 79.

усмотрения этой власти будет зависеть пригласить ли надлежащего консула или нет.

V. К разбираемому вопросу также относятся §§ 102 и 103 Германского морского устава, которые определяют следующее:

§ 102. Если кто-нибудь из команды судна совершит преступление или вообще какое-нибудь незаконное деяние во время нахождения судна в открытом море или за границей, то капитан должен составить обо всем протокол, приглашая к участию последнего всех офицеров или вообще других достоверных лиц. В случае последовавшей смерти или тяжелого увечья необходимо дать возможно полное описание данного случая; необходимо также упомянуть как долго жил пострадавший, какие ему были даны лекарства, равно как питание больного.

§ 103. Капитан имеет право осматривать во всякое время движимую собственность тех лиц личного состава корабля, которые подозреваются в совершении незаконного деяния, далее капитан имеет также право подвергнуть аресту лиц, обвиняемых в совершении преступления, за которое следует боле или менее тяжкое наказание (§ 57, № 3). Подобное право в особенности касается тех случаев, при которых необходимо предупредить побег преступника. Последний должен быть передан в ближайшую торговую палату.

Если, по каким-нибудь особым обстоятельствам, иностранная торговая палата отклонит от себя принятие упомянутого преступника, то капитан обязан передать его в ту ближайшую торговую палату, которая первая изъявит согласие. В случаях, не терпящих отлагательства, капитан имеет право передать преступника соответствующей иностранной судебной власти, с просьбой препроводить его в первый отечественный порт. Об этом случае необходимо сообщить в первую торговую палату, которая встретится на пути упомянутого торгового судна[1].

Впрочем, не следует забывать, что эта инструкция вовсе не дана с целью решить соответствующий вопрос международного

[1] См. также: die Nachtragsinstruction zu § 35 des Consulatsgeselzes.

права. Писатель Meves совершенно верно говорит следующее: «Шкипер только в таком случае имеет право немедленно принять соответствующие меры, когда известное незаконное деяние совершено не на пути следования в отечественные воды, но во время нахождения судна за границей или в открытом море. Отсюда можно вывести заключение, что шкипер не имеет никакого права насильственной власти во время нахождения судна в отечественных водах или в одном из отечественных портов. В последнем случае шкипер должен обратиться к содействию соответствующей правительственной власти. Затем мы видим, что закон делает строгое различие между деяниями, совершенными на судах, находящихся в открытом море или же деяниями, имевшими место на судах, стоявших или находившихся в иностранных водах. Первый из этих случаев никакого недоразумения не допускает; известное преступное деяние может быть в этом случае только совершаемо или на самом судне, или же на одной из шлюпок последнего. Хотя также и возможно предположение, что известное лицо плавающего судна совершит преступление, во время нахождения в воде, но на практике это вряд ли когда-либо может встретиться. Поэтому, имея в виду, что, согласно основному положению международного права, торговые суда представляют собой движущиеся части территории своего отечества, мы должны прийти к логическому выводу, что законодатель вправе преследовать, на основании отечественных законов, всякое незаконное деяние, совершенное кем бы то ни было на борту этого судна. Вопрос совершенно изменяется в иностранных портах или водах, где судно находится в местах, над которыми имеют неоспоримые верховные права соответствующие морские государства.

Здесь также могут быть два случая, т.е. известное преступление совершено на самом судне или же вне его. Имея в виду, что торговые суда обязаны подчиняться юрисдикции местного правительства, мы должны прийти к заключению, что как в первом, так и во втором случае подобные преступления в германских во-

дах наказываются согласно постановлениям §§ 4 и 5 Германского уложения о наказаниях. Исходя из этой точки зрения, невольно является вопрос, имел ли закон в виду оба случая или же он касался только первого, т.е. когда известное преступление было совершаемо на самом судне. По нашему мнению, законодатель имел в виду только последний случай. Это доказывается, во-первых, тем обстоятельством, что суда имеют одинаковые права как в открытом море, так и в иностранных портах, во-вторых, тем, что сама история возникновения этих параграфов говорит в пользу второго положения. Известно, что вышеприведенный § 102 заимствован из §§ 10 и 11 Прусского закона от 31 марта 1841 г.; последний же § 11 не оставляет никакого сомнения в том, что все приведенные там правила и наказания касаются только преступлений, совершенных на самом судне.

Если же, несмотря на все вышеизложенное, местная юридическая или полицейская власть будет считать своей обязанностью вмешаться в частное дело судна, то могут произойти такие недоразумения, решить которые будет в состоянии только одна открытая сила.

Так как нельзя допустить подобного желания законодателя[1], то необходимо прийти к заключению, что при совершении на судне известного преступления, шкипер имеет только в таком случае права юридической и полицейской власти, когда местная иностранная власть не примет на себя законного преследования преступника.

Этому же выводу вполне соответствует недавнее решение уездного суда в Альтона, которое состоялось по следующему случаю. Команда одного германского торгового судна, в числе которой находился один английский подданный, совершила в одном из американских портов преступление. По возвращении этого судна в отечественный порт, в Альтона против этой команды было возбуждено судебное преследование. Вышеназванный суд

[1] В § 5 Уложения о наказаниях Германской империи отдается полное право юрисдикции иностранного государства.

нашел себя некомпетентным в отношении английского матроса, что также было подтверждено отзывом апелляционного суда в Киле бумагой от 21 декабря 1878 г.[1].

Итак, мы видим, что постановление §10 Немецкого уложения ничего не изменило в отношении разбираемого вопроса.

VI. Подчинение торговых судов юрисдикции местной иностранной власти, в водах или во владениях которых находятся временно эти суда, вызывало неоднократно много недоразумений и нередко было причиной весьма серьезных столкновений. Последнее в особенности справедливо относительно личной свободы гражданина. Так, например, допуская, что торговое судно, отечество которого признает права невольничества, входит в иностранный порт, где права невольничества не признаются, то на основании местных верховных прав государственной власти, мы должны прийти к логическому заключению, что все находящиеся на судне невольники, безразлично принадлежат ли они к личному составу команды или нет, имеют полное право требовать, чтобы с ними обращались, как со свободными гражданами; нам даже кажется, что местная власть обязана настоять на проведении этого взгляда. Наоборот, в местах, где невольничество признается законным, иностранное торговое судно, государство которого отрицает законность невольничества, не имеет права оказывать гостеприимства невольникам, в противном случае местная власть должна требовать выдачи невольников, и в случае сопротивления, может обратиться к содействию открытой силы. При этом конечно не следует забывать, что торговым судам вообще не разрешено оказывать в иностранных водах кому бы то ни было какое-нибудь покровительство.

На основании прежнего государственного права Пусского королевства (п. 5, §§ 198 и след.), временно поселившиеся в Пруссии иностранцы сохраняли все свои права над привезенными ими с собой невольниками, хотя вообще говоря невольничество было строго запрещено (там же § 126); но вследствие много-

[1] О мотивах подобного решения см.: журнал «Hansa», 1879, с. 199.

численных примеров практики законом от 9 марта 1857 г. определено: «Невольники, вступающие в территорию Прусского королевства делаются свободными гражданами. Всякое право собственности господина над своими невольниками с этого момента теряет свою силу».

Для рассматриваемого предмета особенного внимания заслуживает также решение японского суда в Канавага от 27 сентября 1872 г., так как оно вполне согласуется с духом принципов международного права современных цивилизованных государств. Поводом этого решения был следующий случай. Перуанское судно «Maria Luz», нагруженное кулиями должно было, по случаю полученной аварии, зайти в Йокогаму; одному из кулий удалось бежать и попасть на борт английского адмиральского корабля «Iron Duke»; оттуда же он был передан местным японским властям.

Так как впоследствии оказалось, что капитан позволил себе бесчеловечное обращение со своими пассажирами, то местная японская власть распорядилась снять всех пассажиров с «Maria Luz», самый же контракт о перевозке кулиев, заключенных в Макао, японское правительство порешило подвергнуть тщательному рассмотрению и нашло его недействительным; затем собственному усмотрению кулиям было предоставлено: продолжать путешествие далее или вернуться на родину. Так как они выбрали последнее, то и были, на счет Японского правительства, отправлены в Шанхай. Мотивы этого решения[1] выражали, между прочим, следующие справедливые мысли: «На основании заключенного договора с пассажирами «Maria Luz» можно было обращаться так же, как с невольниками; это же обстоятельство до такой степени противоречит всем естественным правам человека, что его законная сила была бы действительна только в том случае, если бы на этот счет существовал закон, что, однако, не признается другими правительствами; далее договор совершенно

[1] Выписки в немецком переводе см. в приложениях к приказам по Морскому ведомству Германии № 5, 1873 года.

противоречит гражданскому праву Японии, где невольничество не допускается, а потому, принимая во внимание все вышеизложенные обстоятельства, японское правительство находит, что действительность *lex loci contractus* должна быть уничтоженной *lex fori* (т.е. что сила местных контрактных условий должна быть уничтожена справедливым решением независимого суда). Этот поступок Японии повел за собой дипломатический разрыв с Перу, дружественные отношения с которым были восстановлены только беспристрастным решением Императора Всероссийского от 17/29 мая 1875 г. в пользу Японии.

Для характеристики рассматриваемого вопроса приведем еще другой случай: до окончательного уничтожения права невольничества в Северо-Американских Соединенных Штатах, местный закон штата Южной Каролины безусловно запрещал свободное пребывание вольных негров в территориальных владениях этого штата; основываясь на таком запрещении весьма часто случалось, что чиновники (агенты) местной полицейской власти забирали свободных негров, принадлежащих к личному составу тех британских торговых судов, которые имели несчастье войти в порт Шарлестон и держали их под стражей до тех пор, пока судно не уйдет в море.

Впрочем, следует заметить, что подобное право штата Южной Каролины над свободными подданными судов, находившихся в территориальных водах этого штата, встретило даже в самой Америке сильное осуждение и было предметом многих противоречивых взглядов[1].

VII. Но особенно важное значение для рассматриваемого вопроса имеют многочисленные исследования о правах британской юридической власти над иностранными судами, вызванные в 1876 г. столкновением германского судна «Franconia» с британским «Strathclyde» в Дувре, на расстоянии трех миль от английского берега. Столкновение это было причиной погибели одного пассажира с «Strathclyde». Юридическая власть Англии возбуди-

[1] См., например, Lawrence, III, с. 436 и след.

ла в английских судах против капитана «Franconia» судебное преследование, объясняя это решение тем, что несчастный случай смерти происходил в английских территориальных водах. Суд первой инстанции вполне признал такое право англичан и признал капитана с «Franconia» виновным, наложив на него соответствующее наказание. Однако высший кассационный суд семью голосами против шести кассировал решение и счел себя для данного случая некомпетентным. Но вследствие того, что данное обстоятельство обнаружило сильный пробел в отечественных законах, правительство вскоре внесло в Парламент следующий проект нового закона: «To regulate the law relating to the Trial of Offences commited on the sea within a certain distance of the Coasts of Her Majestys dominions», который после многочисленных дебатов и был наконец 16 августа 1878 г. утвержден под названием «Territorial Waters jurisdiction Act 1878[1]». Этот закон определяет британским судебным учреждениям право законного преследования всех преступлений, имевших место в британских территориальных водах, т.е. во всех прибрежных морях[2] на расстоянии трех морских миль. При этом вопросы о том, совершено ли данное преступление британским подданным или иностранцем, было ли само деяние на палубе судна или оно происходило каким-либо другим образом, например, при помощи даже иностранного судна – роли никакой не играют. Для возбуждения подобного преследования в пределах Соединенного королевства необходимо предварительно запастись согласием одного из статс-секретарей, для других же британских местностей достаточно разрешения губернатора.

---

1 41 and 42 Vict. c. 73.

2 При внесении этого билля в верхней палате, в заседании от 14 февраля 1878 г., лорд-канцлер в особенности обращал внимание собрания на то, что юридическая власть Британского правительства над всеми бухтами и портами, в противоположность власти над открытыми прибрежными морями, никогда не подвергалась сомнению.

Упомянутый закон вызвал сильное волнение не только в одной Англии, но даже и во многих иностранных государствах; к числу последних в особенности относится Германия, так как причиной появления этого закона был случай с «Franconia», что подтвердил и разъяснил сам лорд-канцлер.

Во время столкновения «Franconia» находилась на переходе из Английского канала в Дуврский пролив, в расстоянии около одной морской мили от английского берега; пользование именно этой частью Английского канала для плавания ничего особенного, т.е. из ряда выходящего, собой не представляет; всемирное движение преимущественно происходит в этой части канала, так как фарватер здесь более глубок и удобен, чем в других местах. Разъяснения лорда-канцлера не оставляют никакого сомнения в том, что Британское правительство действительно считает себя вправе принять соответствующие меры против всех преступлений, которые могут иметь место на иностранных судах, плавающих в Английском канале не далее расстояния одной морской мили от английского берега; лорд-канцлер идет еще дальше: по его мнению, плавание иностранных судов по проливам в этих пределах есть ничто иное, как *особая милость – концессия английского правительства;* такое заключение мы должны вывести из следующих его слов: « It had been suggested, or migt be suggested, that if the high seas immediately adjoining the shore, inasmuch as the right of passage over that part was allowed to foreign ships, it would be unfair to claim such a jurisdiction as against them. He was quite willing to accede the righ of passage contended for, but he had imagined that it was conceded on this fooling and this fooling only – that those who availed themselves of the right of passage should not expose themselves to any complaint of a violation of the rights of those by whom the right of passage was conceded. In truth, any such exemtion would apply to the case of foreign ships coming into one of our bays». При этом лорд-канцлер совершенно игнорирует то обстоятельство, что право свободного плавания по проливу Дувр, равно как по всем водам, соединяющим открытые и свободные

моря, к числу которых, например, относится Гибралтарский пролив, вовсе не может основываться на исключительной концессии какого-нибудь государства, но покоится на принципе свободы плавания по открытому морю[1]; причем государство, через территориальные воды которого проходят суда, вправе издать только такие правила и предписания, которые лежат непосредственно в интересах самосохранения[2].

Нельзя не обратить внимания на такое мнимое право британского правительства. По-нашему мнению, дух этого закона полностью противоречит основным принципам международного права. По новейшему английскому закону, не только суда, стоящие в английских территориальных водах, подвергаются английской юридической власти, но последнее право

---

[1] Уже писатель Valin указывает на такое право (II, с. 688); также Vattel, I. § 292. Даже взимание известного налога за проход судов по подобным водам считается в настоящее время запрещенным. См. также: Twiss I, с. 311 и след.

[2] См.: Cauchy (I. с. 41, 42) и Schiattarella (Del territorio, с. 10-13); последний писатель смотрит на свободу плавания по таким проливам, как на необходимость международных сношений, причем он ставит непременным условием, чтобы иностранные суда во время плавания по этим водам вполне подчинялись правилам общественной безопасности, изданным тем государством, которое имеет верховные права над такими водами. Дальше всех в этом направлении идет писатель Nizze (§ 21), утверждая следующее: «Существуют различные узкости моря, при помощи которых соединяются отдельные части океана или открытого моря и которые, вместе с тем, служат необходимыми путями сообщения для всех народов земного шара. Без подобных частей моря морские международные сношения могли бы происходить только в весьма ограниченных размерах. Так как все морские государства имеют над этими водами одинаковые интересы, то, следовательно, такие воды должны считаться, на основании принципов международного права, свободными и не подчиняться верховенству тех государств, берега которых они омывают. Граница последних простирается только до тех частей, которые становятся необходимыми для безопасного плавания судов (т. е. до фарватера). Такими водами он считает Зунд, Малый и Большой Бельты, Английский канал, Гибралтарский пролив, Дарданеллы, Босфор и Магелланов пролив.

распространяется даже на те суда, курс которых, по необходимости, ведет мимо этих вод. Несмотря на объяснения лорда-канцлера в верхней палате, от 8 марта 1878 г., в которых говорится: «The bill is not one which proposes after to alter the international law, but one which makes profision for applying the machinery of our own law so as to make it work in harmony with the international law», – мы не можем согласиться с этим выводом. В заключение своего разъяснения лорд-канцлер указал на инструкцию о рыболовстве, изданную в свое время германским правительством с целью защиты германских рыболовов от притеснения иностранцев; в ней прямо говорится, что иностранным рыбакам воспрещается производить рыбную ловлю ближе, чем на расстоянии трех морских миль от германского берега. В случае же неисполнения этого правила виновные подвергаются аресту и против них возбуждается судебное преследование в надлежащем германском судебном учреждении. Ссылаясь на эту инструкцию, мы только приходим к заключению, что лорд-канцлер смешивает совершенно противоположные понятия. Ссылка здесь потому не выдерживает критики, что в германской инструкции о рыболовстве говорится о судах, которые, поступая против всех принципов международного права[1], производят в чужих территориальных водах незаконную рыбную ловлю и с этой целью стоят в последних на якоре иногда по целым месяцам и пр., между тем как британский закон, обязанный своим происхождением вышеупомянутому случаю с «Franconia», подчиняет юрисдикции английских судебных учреждений все суда, находящиеся в английских территориальных водах на расстоянии до трех миль от английского берега; таким образом мы легко можем вывести заключение, что этой юрисдикции подлежат даже те десятки тысяч судов, которые, находясь около английских берегов, плавают по водам, открытым

[1] См.: Twiss, Territorial waters: «The established practice of European nations may now be considered to have sanctioned the exclusive right of every nation to the fisheries in the waters adjacent to its coasts within a marine league from law-watermark».

во всякое время всем народам для свободных международных торговых отношений.

Этим незаконным распространением своей юридической власти английское правительство поставило себя в противоречие с принципами международного права, признаваемых не только всеми известными публицистами – авторитетами, но даже и большинством английских коронных юристов. Весьма характерен взгляд известного писателя Роберта Филимора, принадлежавшего к этому *большинству коронных юристов,* и взгляд которого имеет столь большое влияние именно в Англии. В своих «Commentaries upon international law» (I. § 350) Филимор говорит следующее: «Merchant or private vessels have no exemtion from the territorial jurisdiction of the harbour or port, or, so to speak, territorial waters (mer littoral), in which they lie»[1]. В одном разъяснении известных членов Royal commission on fugitive slaves, где обыкновенно говорится о международных обязательствах (international obligations), но отнюдь не о правах юрисдикции Английского адмиралтейства, всегда делается поэтому поводу различие; так, например, там мы находим те следующие мысли (стр. XXVI): «It is universally admitted that the ship and all on board of her are amenable to the law of the country in whose waters she happens to be, although the question may arise (as it has lately arisen) wether that law ought to be held enforceable in the care of vessels navigating within the range of coast water and not lying in port»[2], т. е. вообще признано, что корабль и все находящееся на его палубе, подлежит законам данного государства, в водах которого приходится быть этим судам.

Немецкие публицисты выразили подобную точку зрения еще определеннее. Так, например Гефтер, говорит: «Каждый корабль, вошедший в порт или воды государства, подчиняется местной полиции, судоходным пошлинам и территориальной судебной

[1] Торговые и частные суда в портах, рейдах и территориальных водах, подлежат местной юрисдикции.

[2] См. также Twiss, I. § 173, где объясняется различие между Territorial Seas u Jurisdiclional Waters.

власти государства. От местной юрисдикции изъяты только: 1) корабли, на которых находятся иностранные государи или их представители, или которые предназначены исключительно для службы этим лицам; 2) военные корабли иностранных держав, если они получили дозволение войти в порт страны (дозволение, которое даже в мирное время обыкновенно дается неохотно); 3) корабли, которые только проходят мимо порта или вынуждены искать здесь убежище по независящим от них обстоятельствам, насколько дело касается гражданской юрисдикции[1].

Писатель Nizze[2] следующего мнения: «Существующие в известном государстве нормы права простираются также на его национальные воды; вследствие этого иностранные национальности подчиняются до тех пор местным законам, пока они находятся на территории рассматриваемого государства. Это общее правило допускает, однако, исключение в пользу тех судов, которые только проходят мимо морского прибрежья, посему такие суда *не подлежат местной юрисдикции*». Блюнчли[3] находит: «Если корабль вступает в пределы чужой территории, бросая якорь в чужой гавани или входя в реку и т.п., то он подлежит чужой государственной власти во все то время, пока находится на чужой территории. Корабли, которые только проходят через береговую линию чужого государства, временно подчиняются его верховной власти и притом лишь относительно исполнения военных и политических постановлений, издаваемых государством для защиты своей территории и прибрежного населения»[4].

---

[1] См.: Европейское международное право А.В. Гефтера, перевод барона К. Таубе. ***Примечание переводчика.***

[2] С. 46. § 319, 322.

[3] § 319, 322.

[4] См.: «Современное международное право цивилизованных государств», I. Блюнчли, перевод Ульяницкого и Лодыженского под редакцией графа Л. Комаровского. §§ 302, 310, 319, 322. В последнем параграфе Блюнчли, кроме того, говорит: «Судебная власть прибрежного государства простирается на береговую линию лишь настолько, насколько это необходимо для военного или полицейского управления. Во всех прочих отношениях корабль

В заключение необходимо упомянуть, что утверждение парламентом означенного доклада последовало только после многочисленных дебатов. В нижней палате, в заседании 15 августа 1878 г. против принятия этого закона особенно энергично протестовал сэр G. Bowyer. В отчете об этом заседании в английской газете «Times» мы находим следующее: «Sir G. Bowyer, пользуясь случаем, подверг критическому разбору образ проведения этого Bill'я через предварительные инстанции и доказывал не только его (билля) бесполезность, но даже прибавил, что принципы, выраженные в билле, вполне противоречат законам наций. Он совершенно отрицал, чтобы случай с Франконией мог произвести какое-нибудь изменение в положительном законе только вследствие того обстоятельства, что большинство судей препроводили это решение барону Pollock; по мнению сэра Bowyer, юрисдикция английских судов должна быть для данного случая вполне компетентной. Можно было бы также доказать, что смерть одного из английских матросов в Calais потребовала бы необходимости расширения нашей юрисдикции. Во всех подобных случаях английское правительство всегда может обратиться к заинтересованному государству с подлежащим представлением; в случае же отказа в правосудии мог бы только установиться casus belli. По мнению сэра Bowyer этот билль не согласуется с законом наций и с правами иностранных государств. Оратор готов допустить принцип трех морских миль, но вопрос состоял бы только в том, какого свойства будет подобный принцип. Согласно закону Англии, каждый иностранец, находящийся в этой стране, обязывался в некотором роде быть верноподданным Короне, за что он, в свою очередь, пользовался покровительством последней; но если б этот билль прошел, то неминуемым следствием было бы то, что каждый иностранец, занесенный на иностранном корабле на расстояние трех миль от

---

рассматривается, как будто бы он находился в открытом море, т. е. как плавучая часть отечественной территории».

***Примечание переводчика.***

английских берегов, обязывался бы в подобной верноподданности; между тем нельзя было бы сказать, чтобы он взамен этого пользовался каким либо покровительством. Лорд Bowyer добавил, что создание подобной предполагавшейся верховной власти Англии было безполезно как для спокойствия, так и для безопасности государства. Если бы во время прохода иностранного судна в расстоянии трех миль от берега один из иностранных матросов убил бы другого, то мы не могли бы сказать, что наша безопасность требует того, чтоб преступник был судим по законам Англии. Согласно разуму и справедливости мы должны прийти к заключению, что такие преступники должны быть судимы по законам своего собственного государства. Судья Канцлерского Суда заявил, что этот билль до сих пор еще не был предметом каких-либо переговоров с иностранными государствами; между тем, по мнению сэра Bowyer, обстоятельство это заслуживает внимания. По его убеждению, подчинение легальной юрисдикции судов в районе 3-х мильного расстояния от берега не только посещающими наши порты, но и над проходящими, причинило бы много неудобств и недоразумений с иностранными государствами. Если бы последние отказались подчиняться, то не будет никаких средств заставить исполнить наше требование.

Кроме того, по принципу международного права, субъекты какого-либо государства до тех пор не являются ответственными перед законами другого государства, пока они не войдут в последнее. Практическая сторона этого билля – сколько бы ее не маскировал, все-таки состояла бы в том, чтобы район 3-х мильного расстояния признать за часть британской территории; подобное положение вещей давало бы британскому правительству право запрещать проход иностранных судов через эти воды. Таким образом, мы первые дали бы пример допустить пользование такой привилегией и всем другим державам, не исключая самых варварских. Но этого билль, вероятно, не предполагал. Раньше было сказано, что, ссылаясь на этот Act, ничего не должно быть совершаемо без согласия на то государственного секретаря Его

ответ был таков, что подобным путем не издаются законы. Почему же парламент должен бы был вверить свой авторитет государственному секретарю? Если б юрисдикция, предполагавшаяся биллем, соответствовала законам Англии и других наций, она должна была быть принятой без подобного ограничения, если же она несообразна, то билль был бы отвергнут.

В заключение следует сказать, что вторая статья билля ставит военные суда наравне с торговыми и, следовательно, известное преступление, совершенное даже на иностранном военном судне в пределах 3-х мильного расстояния от английского берега, подсудно английским судебным учреждениям. Хотя Лорд Канцлер и поверенный казны не согласились с подобным взглядом автора, но эта статья, с некоторыми незначительными изменениями все-таки осталась. Лорд O'Hagan совершенно разделял этот взгляд и поэтому он предложил перечесть этот билль в третий раз через три месяца».

Со стороны английского правительства последовал ответ в том смысле, что билль нисколько не противоречит принципам международного права, его утверждение палатой должно только благоприятно повлиять на защиту английских подданных от своеволия иностранцев; представитель правительства еще раз привел узаконения Германской империи касательно защиты национального рыболовства по германскому морскому прибрежью. При дальнейших дебатах несколько других ораторов указали на те печальные последствия и недоразумения с иностранными державами, какие должны неминуемо произойти в случае принятия билля.

В дополнение к этим сведениям о юрисдикции над торговыми судами, находящимися в территориальных водах и портах иностранных государств, переводчик позволяет себе привести еще несколько примеров практики, равно как обратить внимание читателя на взгляд нашего правительства при разных случаях применения принципов международного права.

В 1836 г. один француз, по имени Денешо, ехал, как пассажир, на американском судне «Елизавета» и по прибытии в Бордо

подал жалобу на американского капитана, обвиняя последнего в истязаниях во время пути. Капитан в суд не явился, ссылаясь на то, что он иностранец, и что происшествие случилось в открытом море, а, следовательно, и французские судьи в этом деле некомпетентны. Бордосская судебная палата нашла этот отзыв основательным и отказала Денешо в удовлетворении, предлагая ему обратиться к американским судам.

Но если бы обвиняемый был француз, которого обвинял другой француз в преступлении при тех же обстоятельствах, т.е. на том же американском корабле и в открытом море, и если бы обвиняемый был арестован на берегу, то, согласно французским законам уголовного судопроизводства, он был бы судим французским судом. Точно то же постановляет и наше Уложение о преступлениях и наказаниях; ст. 189 говорит: «Российские подданные, находящиеся вне пределов государства, и там или прежде отбытия за границу учинившие преступление против прав державной власти своего отечества или целости, безопасности или благосостояния России, или же в нарушение прав одного или нескольких из соотечественников своих подлежат действию постановлений сего уложения, и по выдаче или возвращении в Россию на основании приговора, предписанным порядком над ними произнесенного, подвергаются наказаниям, сими установлениями положенным».

Приводим еще пример. Вот что говорит Гелло: «В 1837 году шведский корабль Форсаттинг остановился на реке Луаре в пристани Пембеф; на борту случилось отравление одним из матросов других. Я тогда имел честь управлять юстицией в Реннском округе; я сомневался относительно вопроса о компетенции, во-первых, потому что корабль был купеческий, что он находился на французских водах, а во-вторых, потому что между Францией и Швецией не было в этом отношении взаимности. Я донес правительству. Ответ, данный мне министром юстиции по совещании с министром иностранных дел, состоял в том, что обвиняемого надобно предоставить его корабельному начальству».

В 1844 г. Марсельский исправительный суд объявил себя компетентным и наказал капитана одного американского купеческого корабля, который по поводу назначения места стоянки в гавани нанес побои хозяину одного французского корабля, и, кроме того, сорвал с последнего флаг.

В 1856 г. французский лоцман, взятый американским кораблем, подал жалобу морскому начальству в истязаниях, претерпенных им от лейтенанта. Начальство препроводило жалобу к прокурору. Против всякого ожидания последний объявил, что дело не подлежит ведомству французского суда. Американский консул со своей стороны требовал предоставления этого дела своему ведомству, основываясь на Конвенции 1853 г. между его отечеством и Францией. Но министр иностранных дел, спрошенный министром юстиции, отвечал, что конвенция нисколько не оправдывает требований американского консула, с чем согласился и американский посланник. Вследствие этого определено было предать капитана французскому суду, который и приговорил его к тюремному заключению.

В иностранной гавани (или вообще в иностранных территориальных водах) французские купеческие корабли подчинены полицейской власти консула только в случае отсутствия военного корабля своей нации. Как только такого рода корабль прибудет на рейд, консул немедленно сдает его командиру свою полицейскую власть; последней вправе отказаться от этой власти, если его пребывание не должно продолжаться более восьми дней, и если консул в интересе порядка и дисциплины не найдет к тому препятствий.

Предписания французских законов ограничивают права консулов и командиров военных судов. Они предписывают соображаться с местными законами, равно как действовать на основании трактатов, обычаев или начал взаимности.

Россия держится того начала, что преступления, по крайней мере важные, совершенные на борту купеческого корабля в иностранной гавани подсудны местной юстиции. Это видно, между

прочим из следующего случая. В 1844 г. в Рижской гавани матрос одного английского корабля убил другого на корабле. Местная полиция взошла на корабль и арестовала виновного. Русское правительство предложило английскому выдать виновника под условием взаимности на будущее время. Английское правительство отказалось от условия и убийца был судим русскими судами.

Наш новый Устав о консулах предоставляет военным кораблям полицию над купеческими в иностранной гавани, не делая различия между рейдом и портом. На с. 31 говорится: «По прибытии военного корабля, консул передает ему право полицейского надзора над находящимися там русскими купеческими судами. В случае неповиновения команды или нарушения порядка на коммерческом судне, консул обращается к командиру военного судна о содействии для приведения купеческой команды в должное послушание и для восстановления порядка».

В некоторых трактатах находятся специальные постановления о праве полиции и суда над купеческими кораблями в иностранной гавани. Несмотря на различие их редакций в самых важных и новых заключаются постановления, согласные с изложенными нами принципами. Таковы трактаты: Франции с Америкой 1788 г., с Россией 1857 г. 14 июня, с Бразилией 1861 г. 9 марта, с Испанией 7 января 1852 г., с Италией 1862 г.

Когда существуют трактаты, то дело решается их постановлениями. При отсутствии подобных соглашений обыкновенно принято поступать по началам взаимности. По мнению Ортолана, это начало не составляет абсолютного права, но оно дает большой вес требованиям, потому что смысл его следующий: «Посмотрите, как мы поступаем с вами; вот какими льготами вы пользуетесь у нас; поступайте таким же образом и относительно нас». Это начало в особенности получает решительную силу, когда его предъявляют такому государству, которое не только пользовалось подобными льготами, но и предъявляло требование на них, как на законно должное.

Настоящее исследование о правах купеческих кораблей в иностранных водах переводчик считает самым удобным окон-

чить подлинными словами Ортолана, из которого были почерпнуты почти все вышеприведенные сведения.

Он говорит, что льготы, установленные международным правом в пользу военных и купеческих кораблей в территориальных водах иностранного государства, существуют только при предположении мирных отношений, и когда корабли сами соблюдают и уважают международное право. Если же корабль совершает в территориальных водах иностранного государства неприязненные действия против него, или публичные насилия против жителей, тогда дело идет не о юрисдикции, а о необходимой обороне, а поэтому атакованное государство имеет без сомнения право принять необходимые меры защиты не только в территориальных водах, но и в открытом море. Так, например, такое начало было приложено решением французского кассационного суда в 1832 г. к сардинскому купеческому кораблю *Carlo Alberto*, который подошел к Марсельскому берегу для высадки герцогини Беррийской и ее партизанов, имевших намерение разжечь во Франции междоусобную войну[1].

С другой стороны, права полиции и юрисдикции, признаваемые за территориальной властью, в водах которой стоят военные или купеческие корабли, само собой разумеется, признаются только относительно стран цивилизованных, где существует организованное правительство и где следуют началам международного права. Но если дело касается стран варварских или полуварварских, не представляющих никаких судебных гарантий, тогда

[1] Подобное дело было в 1857 г. с кораблем Калиари. Пассажиры этого сардинского парохода завладели им, вышедши из Генуи, высадились на острове Понце при входе в Неаполитанский залив, разбили гарнизон, освободили 400 человек политических заключенных и отправились к Капри. Нет сомнения, что Неаполитанское правительство имело право, как оно это и сделало, отправить военные корабли для преследования Калиари и захвата его даже вне черты территориального моря. Сомнение заключалось в том, имело ли право Неаполитанское правительство конфисковать Калиари, когда капитан и экипаж его действовали по насилию пассажиров.

право суда и власть тех государств, к которым принадлежат корабли, не терпит умаления.

Хотя различные страны, находящиеся под властью или зависимостью Оттоманской Порты, и не могут быть отнесены к таким, о которых мы только что говорили, хотя Порта и находится в международных сношениях с другими нациями, но мусульманские верования, обычаи и учреждения так различны с христианскими, что христианские правительства должны были глубоко изменить, посредством трактатов, обыкновенные правила о международной юрисдикции. Эти изменения в особенности были необходимы во времена прошедшие, когда различие в религиозных идеях было глубже, когда различные части Турецкой империи были в таком состоянии, что их называли варварскими владениями.

Франция заключила с Портой множество трактатов, начало которых восходит к XVI ст., о подсудности французов, находящихся в части Турецкой империи, известной под именем Леванта, как в гражданских, так и в уголовных делах, не местным властям, а судам своего отечества. Хотя в трактатах говорится только о преступлениях между французами, но обычаем сделано распространение сказанного изъятия и на преступления, совершенные французом против подданного Порты, и в этом никогда не было отказываемо требованиям французских консулов. Эдиктом 1778 г. и законом 28 мая 1836 г. определен порядок суда и следствия консулов над французскими подданными. Консул и двое старшин, избранных из числа находящихся на месте французов, составляют суд первой инстанции; суд второй инстанции принадлежит палате города Экс. Капитаны купеческих (французских) кораблей обязаны за вознаграждение отвозить во Францию подсудимых по требованию консула. Такого же рода договоры заключены Францией с Китаем в 1844 г., с Маскатом в 1846 г., с Сиамом в 1856 г., с Японией в 1859 г.

Россия по трактатам с Персией и Турцией выговорила себе право: русские подданные, совершившие преступление в этих

странах не только против других русских, но и против подданных этих государств и даже против подданного другого государства, не подлежат местному суду, но только суду своей нации. Первую судебную инстанцию составляет для них посланник или консул. Эти агенты вершат только преступления, за которые следует по русским законам наказание не свыше тюремного заключения. При обвинениях в более важных преступлениях эти агенты, произведя следствие, отправляют подсудимого вместе со следственным делом в суд ближайшей русской губернии. По трактатам с Китаем и Японией существует взаимная выдача учинивших преступление, т.е. русские, совершившие преступление в Китае не судятся местными властями, а отсылаются для суда в Россию, а Россия так же поступает с китайцами. Следственно здесь есть взаимность, которой не существует относительно Персии и Турции[1]. Само собой разумеется, что если русские подданные не подлежат за преступления, совершенные в Турции, Персии, Японии, Китае на суше, действию законов этих стран, то тем более это относится к преступлениям, совершенным в территориальных водах этих государств.

## § 14
## Военные суда в иностранных водах

### А. Права военных судов для входа в иностранные воды и пребывания в иностранных портах

I. Отдельные части сухопутной вооруженной силы могут переходить границы известного иностранного государства только в силу существующих конвенций или же получив на это особое разрешение надлежащего правительства. Подобного ограничения относительно военных судов в смысле посещения иностранных вод, не существует. Суда всех наций пользуются в иностранных водах и портах следующими нормами права:

[1] Свод. Зак. Т. XV, кн. 1, ст. 188, 191.

1) территориальные воды, служащие путями сообщения для беспрепятственного производства международной торговли, открыты во всякое время как военным, так и торговым судам всех наций (см. § 13, VII)[1];

2) морские порты всех наций в мирное время открыты военным судам всех государств. Но не следует забывать, что это правило отнюдь не может считаться для всех обязательным; всякое государство имеет полное право закрывать все свои порты или некоторые для входа военных судов известного государства, объявлять условия, на которых разрешается вход в эти порты, равно как назначить срок большего или меньшего в них пребывания[2]. Только в случае крушения или вообще морского бедствия вход в ближайший порт никогда не может быть запрещен[3].

---

[1] О праве закрывать в военное время вход в Орезунд и в оба Бельты военным судам воюющих государств см. § 33 III.

[2] Об этих принципах см.: Surland, § 580; von Canarin, 10 Abhandlung §§ 15 и 34; Wheaton, El. с. 124: «В мирное время порты дружественного государства считаются всегда открытыми. Исключение может быть только при существовании особого трактата или конвенции».
Twiss, I. § 158: «Отношения морской вооруженной силы к законам иностранного государства не бывают такими же, какими они являются относительно сухопутной вооруженной силы. Согласно общепринятому теперь международному принципу военные суда известного государства имеют в мирное время право свободного входа в воды дружественного государства. Противное может быть только вследствие особого запрещения. Каждое государство вправе, по особым соображениям государственной политики, закрывать свои порты для военных судов известных государств, но для пользования таким правом должно сначала воспоследовать для каждого раза особые публикации. При несуществовании же запрещений вход в порт дружественных государств свободен для всех военных судов».
В докладе королевской комиссии об облегчении участи бежавших невольников (Royal commission on fugitive slaves) 1876 г., выражается тот же взгляд; в одном месте этого доклада прямо говорится: «Правительство Ее Величества не может признать ни за каким иностранным государем (т.е., вернее, представителем верховной власти) права запрещать вход в спои порты военным судам Англии».

[3] Ortolan, I, с. 145.

Подобные запрещения зависят от политических обстоятельств; основательность их должна быть в особенности признана в тех случаях, когда они лежат в интересах собственной безопасности государств. Так, например, австрийские законы во время войны запрещают всем вообще судам в ночное время вход на такие австрийские рейды, где находятся одно или бóльшее число австрийских военных судов.

В сообщениях английских Royal commission on fugitive isaves такое запрещение права входа на иностранный рейд или вообще в иностранные воды называется мерой крайне необходимой в интересах национального или частного права. Впрочем, необходимо принять к сведению, что санитарные интересы могут быть нередко причиной запрещения входа военным судам в известный порт, равно как запрещения сообщения с берегом[1], наблюдения за судном и пр.

С целью урегулирования вопроса о взаимном допущении военных судов были заключены многочисленные договоры, в которых обыкновенно определялось число судов, могущих быть одновременно допущенными в порты известного государства[2]. Гавань Антивари и все вообще воды Черногории совершенно исключены от посещения военных судов всех наций[3].

II. Правила и обычаи, какие существуют относительно пребывания военных судов в иностранных портах[4], в особенности касаются следующих пунктов.

---

1 См.: Calvo, I § 542; Ortolan, I, с. 192.

2 В договорах Пруссии с Мексикой от 28 августа 1869 г. ст. II; с Сальвадором от 13 июня 1870 г. ст. XVШ; с Costa-Rica от 18 мая1875 г. ст. XXI (из более древних см.: трактат 1663 г. 2/14 февраля между Францией и Данией, подтвержденный в 1813 г. См.: Ортолан, пер. Лохвицкого с. 13).

3 См.: Берлинский конгресс от 13 июля 1878 г., ст. 29.

4 Некоторые государства издали на этот счет особые предписания; так, например, поступила Австрия 20 мая 1866 г. См. далее: для Копенгагена Marine-Verordnungsblatt 1875, с. 112, 113 и 221; из этого положения мы узнаем, что часть Копенгагенского рейда, находящаяся внутри Trecroner, вообще говоря, запрещена военным

1) Количества военных судов одного и того же государства, которые могут иметь одновременное пребывание в иностранном порту; это правило отчасти, заключается в конвенциях, отчасти его же можно встретить в государственных законах страны[1].

2) Срока пребывания иностранных военных судов в известных портах; в военных портах этот срок ограничивается временем, необходимым для удовлетворения всех нужд судна при полном содействии со стороны местного порта для скорейшего удовлетворения этих нужд; далее могут быть известные ограничения относительно выбора якорного места.

3) Обязательства сообщать, тотчас после прихода на рейд военного судна, все сведения касательно его флага, типа, его имени, вооружения, числа команды, чина капитана, цели его прихода, и приблизительно время, которое намерено известное судно оставаться в этом порту.

4) Салюта.

---

судам и может быть только посещена последними в тех случаях, когда на них находятся члены правительственной власти или же для нагрузки углем; в последнем случае допускается только одно судно на время нагрузки; для Бразилии см.: Allgemeiner Marine-Befehl п. 132 и Marine-Verordnungsblatt 1877, с. 127; о стоянках на рейде Рио-де-Жанейро см.: Marine-Verord, 1870, с. 55, 56 и 1875 г., с. 105; для гавани Сан-Томас см.: Marine-Verord. Bl. 1876, с. 93; для Нидерландской Индии см.: Allg. Mar. Befehl п. 105.

[1] Так, например, в прежних договорах количество это ограничивалось 3, 4, 5, 6, 8 (Трактатом России с Францией 1787 г., ст. 19 положено не более 5 кораблей. Три корабля: трактат Дании с обеими Сицилиями 1748 г., Дании с Генуей 1789 г. Обыкновенно же у нас принято допускать не более трех кораблей того же государства (без особо уважительных причин). По этому поводу Ортолан совершенно верно замечает: «Эти мудрые ограничения совершенно согласуются с принципами предусмотрительной политики; не говоря о тех многочисленных случаях неожиданного нападения (см.: рассказ об атаке англичанами Копенгагена в сентябре 1807 г.), присутствие в отечественной территории многочисленной военной силы может сделаться источником многих неприятных обстоятельств, предупредить которые было бы весьма полезно для страны».

5) Запрещения не производить измерения глубин в территориальных водах иностранных государств, в особенности в местах, находящихся в горизонте действия артиллерийских орудий морской крепости. Исключения могут касаться только измерения глубин с целью безопасного входа и выхода из порта.

6) Вооруженные части команд военных судов не могут быть, без предварительного согласия местной власти, отпущены на берег, в равной степени не следует производить, без надлежащего разрешения, пальбу[1], или же какие бы то ни были шлюпочные маневры (высадка десанта и пр.). При этом советуем испрашивать вышеупомянутое разрешение только в тех случаях, когда можно ожидать вполне любезный и удовлетворительный ответ.

7) Отпуска команды на берег и ее возвращение на судно. В настоящее время общепринято, что люди, отправляемые на берег не по делам службы, надлежащего оружия не имеют. Но так как на этот счет не существует особого запрещения, то людей можно также увольнять и при оружии. Это в особенности справедливо при тех обстоятельствах, когда ношение оружия необходимо в интересах личной безопасности[2].

---

[1] См.: приказ прусского адмиралтейства от 17 апреля 1853 г. (Allgemeine Marine-Befehle № 47); далее см.: Queens Regulations § 420, которые вместе с тем запрещают увольнять на берег сразу много людей, наконец австрийский регламент (Oeslerreichisches Reglement) III. п. 1005.

[2] В 1864 г. между прусским правительством и Португалией состоялось соглашение, в силу которого матросы и морские солдаты одной из договаривающихся сторон увольняются без оружия на берег к порту другой стороны; исключение допускалось только в случае охраны личной безопасности или при совершении какого-нибудь торжественного акта. См.: Allgemeines Marine-Verordnungs-Blatt и №№ 106 и 139 § 12 австрийского предписания от 20 мая 1866 г. касательно допущения и обращения с военными судами дружественных держав, входящих в австрийские воды; там говорится следующее: «за исключением унтер-офицеров 1 класса, которым ношение бокового оружия вообще всегда разрешается, команда иностранного военного судна должна быть увольняема на берег без оружия».

8) Починки, заготовления разных предметов по вооружению, заготовке провизии, свежей воды, очищения таможенных пошлин, свободного беспошлинного провоза и пр. Касательно последнего случая существует общепризнанный обычай, что военные суда, при условии взаимности, освобождаются от всякой таможенной ревизии[1].

9) Освобождения от всех портовых, гаванских и пр. сборов.

10) Исполнения карантинных правил (см. § 22, IV и V).

III. Право входа военных судов в иностранные порты не касается права подниматься со стороны моря вверх по каким-нибудь внутренним водам или водным системам иностранного государства; касательно такого права вполне применяются

---

[1] См.: Ortolan, I. с. 201 и приложение. В отношении таможенных пошлин с иностранных военных судов, находящихся в германских портах, союзный совет постановил 12 октября 1878 г. следующее:

a) таможенная ревизия, или вообще посещение иностранных военных судов в интересах таможенных пошлин, не может иметь места;

b) все привезенные на берег с этих судов предметы (товары, съестные или материальные припасы) подлежат уплате следующих таможенных пошлин на общем основании; с этой целью прежде их отправки на берег, необходимо об этом дать знать таможенной службе порта.

c) Отправка товаров и пр. с берега на борт судна не подлежит контролю таможенной службы; противное может иметь место только в тех случаях, когда перевозимые предметы оплачиваются таможенной пошлиной на общем основании. В этих случаях необходимо руководствоваться надлежащими предписаниями. В особенности следует принять все меры к тому, чтобы убедить служащих в таможне, что известные предметы действительно назначаются на борт военного судна (См.: Central-Blatt für das deutsche Reich 1878, с. 632).

О пошлинах, платимых за проход Суэцким каналом, см.: Marine-Verord. Blatt 1877, с. 153, 154. Согласно этим правилам военные суда, равно как торговые суда, назначенные или зафрахтованные для перевозки войска (также суда, идущие с одним балластом) освобождены от всякой дополнительной пошлины. Вся подать таких судов назначена по 10 франков за каждое число регистрированных тонн.

принципы, соблюдаемые при переходе вооруженной силы границ иностранного государства. Отсюда мы можем вывести заключение, что для права входа во внутренние воды или водные системы, необходимо сначала запастись разрешением соответствующей власти[1].

Германская инструкция командиров военных судов и пр. обращает на это обстоятельство особенное внимание и в § 9 допускает, что в случаях, не терпящих отлагательства, т.е. там, где невозможно обождать разрешения подлежащей власти, необходимо обратиться за этим разрешением даже по занятии известной позиции[2].

IV. Особенное значение для германских военных судов, плавающих на дальнем востоке и в южных морях Тихого океана имеют следующие договоры, конвенции, предписания и т.п. о заходе в иностранные порты и пр.

1) Отношения с Китаем вполне выяснены торговым и дружественным договором, с одной стороны, с государствами немецкого таможенного союза, обоими Мекленбургами, Ганзейскими городами: Любек, Бремен и Гамбург и с другой – Китаем,

[1] Когда в 1879 г. заказанное для Дании в Англии военное судно пришлось провести чрез канал реки Эйдер, то Датское правительство обратилось об этом с просьбой к Германскому правительству, которое с своей стороны весьма любезно исполнило желание Дании.

[2] См. также: Oesterreichisches Reglement. III. 1005. – С точки зрения международного речного права иностранные военные суда во всем сравниваются с отдельными частями вооруженного войска, т.е. плавание по внутренним водам или по внутренним водным бассейнам им безусловно запрещается. Германские канонирские лодки, плавающие по реке Рейну, должны таким образом ограничиваться только германской частью этой реки. Летом 1873 года австрийский дунайский монитор «Leitha» совершил свое плавание до Штраубинга (в Баварии); на последовавший протест австрийские власти объявили, что монитор «Leitha» делает только учебное плавание с целью дать команде возможность практически изучить иностранные воды. Но в конце концов австро-венгерское правительство сочло своей обязанностью просить извинения, и так как баварское правительство не соглашалось на дальнейшее пребывание монитора «Leitha», то последний был отозван.

от 2 сентября 1861 г., ратифицированный 14 января 1863 г.; на основании статей этого договора командирам германских военных судов, крейсирующих для защиты торговли или с целью преследования морских разбойников, разрешено заходить во все, без различия, порты Китая.

Касательно освобождения от таможенных пошлин, заготовления провизий и пр. см. также договоры.

2) Отношения германских военных судов в водах Японии определены дружественным и торгово-мореплавательным договором, с одной стороны, между Северогерманским Союзом и государствами германского таможенного союза и Японией с другой стороны, заключенным 20 февраля 1869 г. Согласно этому договору, германским судам открыты порты Хакодате, Хиаго, Канагава (Йокагама), Нагасаки, Ниегата, Эбисуминато (на острове Садо, и Осака) (ст. 3); относительно заготовления провизии для военных судов см. ст. 18; касательно же льгот по таможенной ревизии, равно как правил нагрузки и выгрузки см. №№ 2 и 4 определений торгового права.

3) Дружественный договор между Германским императором и королем Тонга от 1 ноября 1876 г.[1] в ст. V определяет следующее: «Военные суда обеих высоких договаривающихся сторон имеют взаимное право входить во все воды и порты, принадлежащие другой стороне, равно как бросать там якорь, оставаться более или менее продолжительное время, запасаться всем необходимым, починяться, предполагая при этом полное соблюдение местных законов и предписаний. Для лучшего достижения этих целей, в особенности же для создания угольного склада, король Тонга разрешает германскому правительству права свободного пользования необходимой для этой цели земли в группе островов Wawan, но во всяком случае без всякого ограничения верховных прав короля Тонга на эти владения».

[1] См.: Reichs-Gesetzblatt 1877.

4) Дружественный и пр. договор, между Германией и королевством Гавайских островов от 25 марта/19 сентября 1879 г.[1] разрешает в ст. VII свободный вход военных судов во все порта, реки или прочие места, открытые для свободной иностранной торговли, с правом рассчитывать на содействие местных властей в случае починки, необходимости заготовки запасов, провизии и пр.

5) Дружественный договор с королевством Самоа от 24 января 1879 г.[2] определяет в ст. V следующее: «Германским военным судам предоставляется право свободного входа в порт Салуафата, бросать там якорь, оставаться более или менее продолжительное время, принять необходимые запасы и починяться; кроме того, германскому правительству предоставляется право предпринять все постройки или издавать распоряжения, лежащие в интересах германских военных судов и их команд.

Германское правительство, кроме того, вправе поднять на берегу свой флаг над теми зданиями, над которыми оно заблагорассудит это сделать с условием, однако, чтобы этим актом ни в чем не были нарушены верховные права королевства Самоа. Со своей стороны, последнее обязуется ни в чем не уменьшать права и льготы, которые даются германскому правительству настоящим договором над портом Салуафата. Этим договором также ни в чем не уменьшаются прежние права и обязанности, которые правительство Самоа в свое время предоставило военным и торговым судам разных национальностей в порту Салуафата, но правительство последнего обязуется не давать другим нациям, как в самом порту, так и по его берегам прав, одинаковых с германскими. Далее германские военные суда имеют право свободного посещения и других вод, портов и пр. правительства Самоа, равно как бросать в этих водах якорь, сделать запасы, починяться на основании особых правил, которые должны быть разработаны;

[1] См.: Reichs-Gesetz Blatt, 1880 (первое число, т.е. 25 марта, вероятно, обозначает день подписания договора, второе же – 19 сентября – день его ратификации).

[2] См.: Reichs-Gesetz Blatt, 1881.

наконец правительство Самоа обещает, что оно в порту Апиа и над его берегами не даст каких бы то ни было особых прав и преимуществ другой нации, и что даже в этом отношении германское правительство будет иметь одинаковые права с другими иностранными государствами».

Принимая во внимание то важное значение, какое имеют для наших судов, плавающих в Тихом океане, хорошо выясненные отношения с государствами дальнего Востока, переводчик считает своей обязанностью поделиться об этом предмете кое-какими сведениями.

Наши отношения с *Китаем* регулируют: Айгунский договор от 16 мая 1858 г., трактат, заключенный в Тянь-Цзине 1/13 июня 1858 г., дополнительный договор от 2 ноября 1860 г, и, наконец, С.-Петербургский трактат 1881 г.

При сношениях же с Японией главными руководящими положениями служат следующие договоры: 1) Трактат о торговле и границах, заключенный в Симоде 26 января 1855 г., 2) Трактат о торговле и дружбе, заключенный в Иеддо 7/19 августа 1858 г., 3) Конвенция, заключенная в Иеддо 11/23 декабря 1867 г. в изменение и дополнение трактата 7/19 августа 1858 г. и 4) Трактат от 25 апреля (7 мая) 1875 г. об обмене части острова Сахалина на гряду Курильских островов и дополнительная статья, подписанная в Токио 10/22 августа 1875 г.

Из других же мелких государств дальнего Востока, Россия, насколько известно по крайней мере пишущему эти строки, имеет только вполне выясненные отношения с королем Гавайских островов, которые регулируются Конвенцией о торговле и мореплавании от 19 июня 1869 г.

Рассмотрим отдельно каждый трактат и договор.

В Айгунском договоре с Китаем от 16 мая 1858 г. говорится следующее:

Ст. 1.

Левый берег реки Амура, начиная от реки Аргуни до морского устья р. Амура, да будет владением Российского государства,

а правый берег, считая вниз по течению до р. Усури владением Дайцинского государства; от р. Усури далее до моря находящиеся места и земли, впредь до определения по сим местам границы между двумя государствами, как ныне, да будут в общем владении Дайцинского и Российского государств. По рекам Амуру, Сунгари и Усури могут плавать только суда Дайцинского и Российского государств; всех же прочих иностранных государств судам по сим рекам плавать не должно. Находящихся по левому берегу р. Амура от р. Зеи на юг, до деревни Хормолдзинь, Маньчжурских жителей оставить вечно на прежних местах их жительства, под ведением Маньчжурского правительства, с тем, чтобы русские жители обид и притеснений им не делали.

Ст. 2.

Для взаимной дружбы подданных двух государств дозволяется взаимная торговля, проживающим по рекам Усури, Амуру и Сунгари подданным обоих государств, а начальствующие должны взаимно покровительствовать на обоих берегах торгующим людям двух государств.

Имея в виду недостаток места, переводчик ограничится в других трактатах только перечисленем содержания каждого из них.

Краткое резюме содержания

1) *Трактата с Китаем от 1/ 13 июня 1858 г. Тянь-Цзинь.*

Ст. I. Подтверждение мира и дружбы. II. О сношениях правительств. III и IV. Открытие китайских портов для русской торговли. Морская торговля. V. О консулах и сношениях с ними. VI. Условия на случай кораблекрушений и аварий. VII. О тяжебных и спорных делах. Преступления. VIII. Покровительство христианской вере со стороны китайцев. IX. Условие касательно русско-китайской границы. X. О Русской Духовной миссии. XI. О сношениях между Кяхтой и Пекином. XII. Обязательство предоставить русским подданным все те преимущества и права по торговле и политике, какие будут даны какой-либо другой нации.

2) *Дополнительного договора, заключенного 2/14 ноября 1860 г. с Китаем. Пекин.*

Ст. I и II. О выяснении точных границ между обоими государствами. III. О съезде комиссаров обоих договаривающихся сторон. IV. О свободной и беспошлинной торговле в границах, определенных ст. I и II настоящего договора. V. О праве русских купцов ездить для торговых целей из Кяхты в Пекин[1]. О праве китайских купцов в русских владениях. VI. О торговле в Кашгаре. О грабежах и насилиях. VII. О правах русских и китайских купцов. VIII. О покровительстве, оказываемом русским и китайским купцам. IX. О толковании и юридическом значении настоящих правил. X. О юрисдикции разных преступлений. XI. О письменных сношениях между начальниками различных частей. XII. О почте. XIII. О соглашении между Генерал-Губернатором Восточной Сибири и пограничными сановниками Китайской империи касательно дополнительных условий по настоящему трактату.

3) *Трактата, заключенного в С.-Петербурге 2/14 февраля 1881 г. и ратифицированного Китайским Императором 3/15 мая, Русским же Императором 4 августа того же года*[2].

Этот договор преимущественно касается прав и преимуществ русских купцов, торгующих в Китае, равно как китайцев в русской территории. Только одна ст. 19 касается торгового мореплавания. Поэтому интересующихся отсылаем к подлиннику.

4) *Трактата о торговле с Японией 26 января 1855 г. Симода.*

Ст. I. Постановление о мире и дружбе. II. Границы между Россией и Японией. Открытие портов для России. IV. О судах, претерпевших крушение. V. Допущение меновой торговли в портах Симода и Хокодате. VI. Назначение консула в Симоду или Хокодате. VII. Обязательство японского правительства на случай

---

[1] При этом сделано следующее ограничение: «Русские купцы имеют право ездить для торговли в Китай во всякое время, только в одном и том же месте их должно быть не более 200 человек».

[2] См.: Собрание узаконений и распоряжений нашего правительства за 1881 г., № 89.

возникновения какого-либо вопроса. VIII. О свободе русских в Японии и японцев в России. Преступления. IX. Обязательство со стороны Японии предоставить России одновременно все те права и преимущества, какие будут даны какой-либо другой нации.

5) *Трактата с Японией о торговле и дружбе от 7/19 августа 1858 г. Иеддо.*

Ст. I. О трактате, заключенном в Симоде 26 января (3 февраля) 1855 г. II. О дипломатических сношениях. III. Открытие новых портов для России и закрытие порта Симоды. IV. О назначении консулов и консульских агентов. V и VI. Права русских в открытых портах Японии. Исключительное положение городов Иеддо и Осаки. VII. О правах русских в Японии. Свобода вероисповедания. VIII. Определение пределов свободного посещения местностей, прилегающих к открытым портам. IX. Условия касательно свободы торговли и взаимных отношений. X. Постановление о продаже оружия и вывозе из Японии риса и пшеницы. Продажа меди. XIII. Об употреблении монеты в торговле с Японией. XIV. Разбирательство спорных дел между русскими и японцами. Преступления. XV. О трактатах.

6) *Трактата, заключенного 25 апреля (7 мая) 1875 г. с Японией об уступке части острова Сахалина за гряду Курильских островов. С.-Петербург.*

Ст. I. Об уступке Японским правительством остальной части о-ва Сахалина и о новых границах между Россией и Японией. II. О передаче русским правительством 18 островов из Курильской группы японцами и о новых границах между обоими государствами. III. О сроке передачи и обмены ратификаций. IV. Об оценке всех государственных зданий и уплате за них оценочной суммы тем правительством, к которому переходит владение уступленной территорией. V. О сохранении национальности местных жителей уступаемых территорий и об оказании им всякой льготы и поощрения. VI. О праве японских судов беспошлинно ввозить в продолжении десяти лет всякие товары в порт Карсакова (Куссун-Котан). О рыбной ловле и судоходстве в портах Охот-

ского моря и Камчатки. VII. О составлении особого протокола по получении японским уполномоченным своих полномочий.

В дополнительной же декларации к ст. 4 вышеозначенного трактата, заключенной 10/22 августа 1875 г. в Токио, преимущественно определяются более подробные условия оценочной суммы разных построек, зданий и пр., которые должны перейти японскому правительству, а также определяются более подробные права и обязанности всех жителей уступленных территорий.

7) *Конвенции о торговле и мореплавании, заключенной с Гавайским королевством 19 июня 1869 г. Париж.*

Ст. I и II. Общее постановление касательно свободы торговли и мореплавания. III. Пояснения к I и II статьям. IV. О назначении консулов и их правах и обязанностях. V. Условия на случай кораблекрушений. VI. Продолжительность действия конвенции.

Срок этой конвенции истек 19 июня 1879 г., но по смыслу последней статьи она могла быть продолжена.

Более же подробные сведения о всех действующих теперь договорах см. в книге: «Сборник действующих трактатов и конвенций, касающихся военного мореплавания»[1], издание Гидрографического департамента Морского министерства.

Цель этого сборника лучше всего определяется подлинными словами его предисловия, где говорится следующее: «Командиры военных судов, посещающих иностранные воды, часто не имеют полных и точных сведений об установленных политических и социальных отношениях между отечеством и иностранными государствами, а также о правах и преимуществах, какие на основании трактатов и других международных актов, предоставлены мареплаванию. Будучи разбросаны в разных собраниях законов, распоряжений и постановлений правительства и нередко являясь даже библиографической редкостью, эти акты не всегда доступны лицам, имеющим в них надобность. Помимо того, пользование ими представляется крайне затруднительным, с од-

[1] Эта книга только что окончена составлением и в непродолжительном времени должна поступить в печать.

ной стороны, вследствие тех изменений, какие они претерпели с течением времени и с изменением обстоятельств, с другой стороны, вследствие обилия вопросов, составляющих часто предмет одного и того же договора. Специальных же систематических изданий по рассматриваемому вопросу в морской литературе нет.

Желая восполнить этот пробел и устранить вышеупомянутые затруднения, Гидрографический департамент Морского министерства, при содействии Департамента внутренних сношений Министерства иностранных дел, предпринял настоящее издание «Сборника действующих трактатов и конвенций, касающихся военного мореплавания».

Согласно намеченной цели и сообразно с характером излагаемых документов распределен и сам материал. Так, вслед за оглавлением договоров по государствам, с которыми эти договоры заключены, следуют сами договоры, в подлинниках, в хронологическом порядке, причем каждому договору предпосылается краткое содержание. Изложением последнего имеется в виду устранить необходимость прочитывать целый трактат, иногда очень пространный, с целью найти в нем лишь краткое указание на искомый предмет. Наконец, в конце книги помещаются приложения к трактатам. При составлении этих приложений имелось в виду указать на целость изменений того или другого договора и пополнить и пояснить современными официальными документами тот или другой вопрос международных отношений.

### B. Права и обязанности военных судов в иностранных водах

V. Военные суда представляют собой за границей часть вооруженной силы того государства, которое их отправило; командир судна есть представитель этого государства. Поэтому военные суда имеют не только права на оказание им особых почестей, но они в то же время должны пользоваться всеми верховными правами и независимостью своего правительства.

На основании этого взгляда, военные суда не могут подлежать какой бы то ни было иностранной власти, так как в противном случае последняя должна была бы неминуемо посягнуть на авторитет и достоинство верховной власти иностранных военных судов.

Но, высказывая этот взгляд, мы вовсе не хотим военным судам придать то особое значение, какое имеют в иностранных государствах представители дипломатической власти. К числу особенных прав последней в особенности следует отнести их полную экстерриториальность (т.е., иначе говоря, внеземельность). Военные же суда должны представлять собой практическое осуществление военной власти, авторитета и самостоятельности их отечественного правительства. Это в особенности должно касаться права *«защиты»* (см. ниже VIII), причем это понятие должно пользоваться в последнем случае гораздо бóльшими льготами, чем дома посланников. Хотя, с точки зрения международного права, дома посланников считаются экстерриториальными (внеземельными), но это положение, на основании современного взгляда, касается только личной безопасности посланника и его свиты[1].

Так как военные суда, где бы они не находились, представляют собой отдельные части своего государства со всеми правами и преимуществами (прерогативами) последнего, то они везде экстерриториальны. Ни одна иностранная государственная власть не имеет права вмешиваться в распри, происходящие как на палубе военных судов, так равно и на их шлюпках; органы иностранной власти, без разрешения командира, не имеют права входить на борт иностранного военного судна.

Хотя это положение в открытом море и не подлежит никакому сомнению, но принципиально должно, кроме того, признать

---

[1] См.: решение правительственного суда от 26 ноября 1881 г (Entsch. in Sirafsachen, т. III, с. 71). По нашему мнению, Calvo ошибается (I. § 538), сравнивая военное судно, в некотором смысле, с домом посланника (Hotel eines Gesandten).

полную неприкосновенность военного судна во все время его пребывания в иностранных водах.

Само собой разумеется, что неприкосновенность военного судна не может служить для полной безответственности командира последнего; но командиры военных судов отвечают за свои поступки только своему правительству. Все возникающие недоразумения между военным судном и местной властью иностранного государства должны быть улажены, за невозможностью исполнить это на месте, только дипломатическим путем.

Впрочем, в тех случаях, когда военные суда позволяют себе в иностранных водах акты насилия или применения открытой вооруженной силы, надлежащая иностранная власть имеет полное право принять немедленно соответствующие меры, касающиеся безопасности и неприкосновенности собственной свободы и независимости[1].

Но вместе с тем каждое военное судно обязано уважать в иностранных водах местные законы в особенности же оно должно подчиняться портовому порядку[2]. Только в этом смысле, но отнюдь не в другом, следует толковать известную статью, встречаемую в многочисленных государственных договорах, согласно которой военные суда, вступающие в разрешенные им воды, обязываются подчиняться во все время их пребывания в этих водах всем законам и предписаниям местной иностранной власти[3].

---

[1] См.: Calvo, I. § 543.

[2] Oesterreichishes Reglement III, № 1005; Queens-Regulations § 416. De Cussy, I, стр. 146: «Военные суда, также как коммерческие, обязаны подчиняться местным правилам в отношении всего того, что может касаться власти морской полиции».

[3] Так, например, такое требование мы встречаем выраженным в ст. 2 договора между Северо-германским союзом и Мексикой от 26 августа 1869 г.; в австрийских предписаниях касательно допущения и прав иностранных военных судов в австрийских портах и водах говорится: «Иностранные военные суда, равно как австрийские военные суда, обязаны в австрийских портах сообразоваться с местными санитарными и финансовыми порядками» (§ 4).

VI. Но не следует упускать из виду, что неприкосновенность (экстерриториальность) военных судов была признана далеко не всеми писателями. Иные публицисты уровняли во всех отношениях военные суда с торговыми. Из них особенной крайностью воззрения отличается Lampredi[1], который прямо объявляет, что в национальных водах может иметь авторитет только представитель этих вод, а потому всякая юридическая власть принадлежит только одному ему. Azuni[2] и Pinheiro-Ferreira[3] говорят не прямо, но косвенно почти то же; но из них первый, признавая только авторитет военной власти командира иностранного судна, смотрит на военное судно так же, как на вооруженную силу иностранного государства (часть его армии) и поэтому приходит к результату: «Исключая воинскую дисциплину и служебные отношения, остающиеся в силу смысла и характера военного судна, неприкосновенными, само судно и его команда во всех прочих отношениях должны считаться подлежащими юрисдикции того порта».

Этой точки зрения, которая как по своему существу, так равно и на практике народов, до новейшего времени всегда противоречила всем основным положениям государственного права, присвоено весьма недавно большое значение в Англии. Вопрос заключался в праве английских военных судов оказывать защиту тем невольникам, которым во время пребывания английских военных судов в государствах, где принцип невольничества признается законным, удалось скрыться на английские военные суда[4]. Не подлежит сомнению, что этот вопрос находится в тесной связи с вопросом неприкосновенности (экстерриториальности) военных судов в иностранных портах. Для его решения королевским указом от 14 февраля 1876 г. была назначена комиссия под именем «Royal commission on fugilive slaves» в протоколах которой подвергалось сильному нападению учение об экстерриториальности (неприкосновенности) военных судов. В этом

[1] I. с. 111 и след.
[2] I. с. 96 и след.
[3] См. ниже VII. 3.
[4] См. ниже VIII.

смысле особенного внимания заслуживает памятная записка от 2 мая 1876 г. (Pгememoria) председателя Верховного суда лорда Александра Кокбурна[1].

По нашему мнению, все старания пошатнуть основы учения о неприкосновенности военных судов в иностранных водах потерпели полное поражение.

Для того, чтобы иметь более или менее точное понятие о взглядах лорда Cockburn (Кокбурн) достаточно привести следующую выписку из его записки: «Если бы местным жителем было совершено какое-либо преступление против местных законов и этому лицу удалось бы скрыться на одно из британских военных судов, то командир судна выдал бы, вероятно, преступника местным властям. Он поступил бы, вероятно, так же даже в том случае, если б кто-либо из его собственных матросов совершил преступление на берегу».

Мы позволяем себе думать, что ни один морской офицер какой бы то ни было национальности, в особенности же ни один командир английского военного судна, не позволит себе поступить таким образом. Что же касается командиров германских военных судов, то им в настоящем случае необходимо руководствоваться § 9 Уложения о наказаниях Германской империи, который говорит, что германский подданный не может быть выдан иностранному правительству для наказания или для судебного преследования.

Имея в виду попытки английского правительства затмить (обессилить) выраженную нами точку зрения о праве неприкосновенности (экстерриториальности) военных судов в иностранных водах, посмотрим, что говорят на этот счет известные публицисты новейшего времени.

Вот что говорит по этому поводу английский историк Harcourt в письме к редактору газеты «Times» от 4 ноября 1875 г.: «Я положительно полагал, что в целом составе гражданских за-

[1] № III этого отчета, с. XXVIII до LVI. См. также дополнения и разъяснения Rothery № V отчета, с. LXII до LXXXV.

конов не существует положения более окончательно установленного авторитетом, более всеобще допускаемого правительствами и неоспоримо принятого во взаимных сношениях государств. Я думаю, что ныне ни один государственный деятель не поднимет вопроса и никто из юристов не будет сомневаться в том, что всякое военное судно настолько же изъято из юрисдикции местного закона, как если бы оно находилось в открытом море. Всё это подтверждается бывшими примерами, практикой, авторитетами науки и здравым смыслом».

Phillimore[1] в отношении военных судов объясняет: «Продолжительная практика и всеобщий обычай дали право рассматривать каждое военное судно как часть того государства, которому оно принадлежит и поэтому ставит его вне иностранной юрисдикции. Основана ли эта привилегия на строгих началах международного права или же она произошла вследствие требования *вежливости*, которое, привившись практически, облеклось в форму права (закона) – это вопросы, которые не имеют практического значения. Допуская преобладающее и, как кажется, вернейшее мнение, что изъятие военного судна из местной юрисдикции есть следствие требований вежливости, может случиться, что какое-нибудь государство, вследствие дурного толкования этого обычая, откажется от присоединения к такому взгляду, чего, однако, не могло бы случиться, если б эта привилегия имела силу естественного права. Но бесспорно то, что в отношении иностранного судна, также как и в отношении иностранных монарха и посла, всякое государство, формально не уведомившее о непризнании или отрицании этого обычая цивилизованного мира, своим молчанием считается связанным к предоставлению этой привилегии иностранным военным кораблям, находящимся в его гаванях. Само собой разумеется, что такими же льготами пользуются все шлюпки и принадлежности военного судна».

[1] I. §§ 344, 346.

Разбирая права военных судов посещать порты дружественного государства, Twiss[1] приходит к следующему выводу: «Военное судно совершенно изъято из-под юрисдикции местного правительства. Такое судно представляет собой верховную власть той нации, по поручению которой оно плавает и флаг которой оно носит. Когда оно оставляет открытое море, эту международную дорогу наций, и вступает в морскую территорию какой-нибудь дружественной державы, то оно имеет право на те же привилегии, которыми бы пользовалась особа монарха. На военное судно принято смотреть как на продолжение территории той нации, которой оно принадлежит, не только во время нахождения его в открытом океане, но и тогда, когда оно находится в одном из иностранных портов. В этом отношении военное судно походит на армию, которая, получив на то согласие, проходит через нейтральную территорию. Ни военные суда, ни армия, пользующаяся правом прохода через иностранную территорию, не находятся под юрисдикцией иностранного государства».

Гефтер[2] говорит следующее: «Каждый корабль, вошедший в порт или воды государства подчиняется местной полиции, судоходным пошлинам и территориальной судебной власти государства. От местной юрисдикции изъяты только (в обоих отношениях): военные корабли иностранных держав, если они вообще пользуются правами входа в порт страны».

Писатель Nizze[3], подобно Гефтеру, считает военные корабли в иностранных территориальных водах также вне юрисдикции местного государства. То же говорит Бишоф[4] и фон Кальтенборн[5]; далее Блюнчли[6] утверждает: «В виде исключения свободны от местной государственной власти, вследствие экстерриториальности, военные корабли, если они вошли в воды государства

[1] I. § 158.
[2] § 79.
[3] § 28.
[4] § 20.
[5] II. § 215.
[6] § 321.

с его дозволения». По мнению Блюнчли, внеземельность военных судов есть уступка, делаемая морскими державами друг другу согласно международным обычаям и основана не столько на обоюдной вежливости, сколько на фактическом неудобстве и опасности применять местную полицейскую и государственную власть к хорошо вооруженному экипажу чужого военного судна. Это освобождение, говорит он далее, от местной полицейской и судебной власти касается только порядка на самом корабле, а не простирается на те противозаконные деяния, которые совершаются экипажем против других кораблей и местного населения. В этом случае местное начальство вправе принимать необходимые меры для защиты порта и может даже предложить чужому судну удалиться из последнего.

Кениг[1] же говорит: «Так как военные суда пользуются правами экстерриториальности, то они очевидно изъяты от таможенной ревизии; кроме того, местная полицейская и судебная власть не могут делать на корабле никаких обысков без предварительного разрешения командира судна».

По мнению Неймана[2], в иностранных водах подлежат местной юрисдикции только торговые суда; военные же пользуются везде правами экстерриториальности.

Бернер[3] присоединяется к мнению Ортолана (см. ниже); но в другом месте своего сочинения он определяет отношения между иностранным военным судном и местной властью следующими словами: «Если вообще какая бы то ни была экстерриториальность вытекает из самой природы вещей, то это та экстерриториальность, которой пользуются, иностранные войска. Войско известного государства есть не только его представитель, но оно представляет вместе с тем действительную силу иностранного государства. Подчинить же эту силу иностранной власти значило бы совершить величайшее противоречие, так как там, где госу-

[1] § 63.
[2] § 23.
[3] §§ 38 и 53.

дарство раз помещает свое знамя и собирает свои боевые силы, ему бесспорно принадлежат также все права и обязанности верховной власти. Прежде же всего этому государству принадлежит юрисдикция над всеми его подданными. Таким образом мы видим, что воины подсудны своей собственной верховной власти не только во враждебных местах, но даже в дружественных странах. Отсюда также следует, что отдельные части иностранного военного флота, т.е. военные суда, не могут быть иначе поставлены, чем войска».

Атльмайер[1] доказывает, что все преступления и вообще незаконные деяния, совершенные кем бы то ни было на военном корабле, подчиняются юрисдикции государства последнего. Только в тех случаях, когда преступник и жертва подданные местного государства, командир военного судна, вероятно, предпочтет передать виновных местной полицейской власти, так как при обыкновенных обстоятельствах и между цивилизованными государствами ему, как представителю дружественного иностранного государства, неудобно вмешиваться в распри местных подданных; кроме того, трудно предположить, чтобы в интересе кого бы то ни было лежало возиться с иностранными преступниками. Из принципа экстерриториальности также следует, что никакая местная власть не имеет права производить на виновном иностранном военном корабле какой бы то ни был акт юридической власти. Даже в тех случаях, когда лица иностранного военного корабля (будь то матросы, офицеры или даже пассажиры) совершили на берегу чужого государства преступление и своевременно успели убежать на свой военный корабль или на шлюпки последнего, местной власти иностранного государства остается только просить, если возможно, выдачи виновных, или же о их надлежащем наказании.

Германская судебная практика всегда стояла за полную экстерриториальность военных судов[2].

---

1 I, с. 33.

2 См.: Goltdammers Archiv, Band III, Seite 651.

Ортолан[1] весьма энергично защищает полную экстерриториальность военных судов; все касающиеся этого предмета исследования он выразил следующими словами: «Эти суда должны всецело пользоваться независимостью и верховенством той державы, которая их вооружила; эти суда представляют собой часть своего государства и поэтому им должно оказывать такое же уважение, каким пользуются их государства. Вследствие этого, в каких бы иностранных водах не находились военные суда, никакая местная власть не имеет права вмешиваться в то, что происходит на корабле; в особенности же эта власть не может войти туда силой. Такое право военного корабля обыкновенно выражают словом экстерриториальность. Принято считать, что всякий военный корабль представляет собой часть территории того государства, которому он принадлежит. Отсюда выводят заключение, что во время нахождения военного судна даже в иностранном порту, все офицеры, его команда и вообще всякое лицо, находящиеся на этом военном корабле, рассматриваются как находящиеся на собственной территории».

Затем Ортолан, разбирая ошибки известного писателя Пинейро-Феррейра, старается восстановить истину и оканчивает свое исследование следующими меткими словами: «После всего разобранного разве возможно будет остаться недовольным той мыслью, которая выражает, что военное судно должно быть везде рассматриваемо, как продолжение отечественной территории, или, даже вернее, что военное судно, есть часть территории. Но это положение выражает собой только ту мысль, что все совершающееся на судне; должно быть рассматриваемо, как факты, совершающиеся на его отечественной территории. Имея в виду, что военное судно с точки зрения международного права есть движущаяся часть своего отечества, подчиняющаяся законам последнего, то отчего же не допустить подобного выражения (т. е. энстерриториальность)? Слово это, как нельзя более удачно, выражает именно эту мысль полной внеземельности военного

[1] I. с. 178 и след.

судна. Оно понятно как людям науки, так равно и матросам, и офицерам. Кроме того, не забудем, что это слово постоянно напоминает находящемуся на нем лицу ту связь, которая его соединяет с отечеством и глубоко врезает в сердце матроса инстинктивное чувство, что судно – это его отечество. Если бы это не слово приобрело себе давно права гражданства, то его необходимо было бы выдумать».

Коши[1] (Cauchy) совершенно придерживается этой точки зрения; он прямо говорит следующее: «Для оправдания того, чтобы на борту военного корабля имела действие только юрисдикция отечественного государства нет никакой необходимости в особом доказательстве. Военная эскадра представляет собой часть вооруженной армии, т.е., иначе говоря, всякая эскадра служит выражением отечественной верховной власти. Такой характер военной эскадры сопровождает ее повсюду, так как где бы ни находилось военное судно, везде оно служит выразителем могущества своего повелителя. Между военным судном и посланником существует в отношении экстерриториальности много сходства».

Феликс[2] говорит следующее: «Преступления, совершенные на судах, находящихся в открытом море, равно как на военных судах, находящихся в иностранных водах (портах) подлежат юрисдикции того государства, под флагом которого плавает данное судно. То же касается всех преступлений, совершаемых командой военных судов».

Итальянский писатель Скиаттарелла[3] (Schiatarella) высказывает на этот счёт следующие мысли: «Неограниченная юрисдикция составляет только исключительное достояние военных судов, которые, представляя собой часть вооруженной силы, рассматриваются, как представители того государства, флаг которого они носят. Я думаю, что основание этого изъятия военных судов следует искать в том уважении, которое должны ока-

---

1 II, с. 157.
2 § 544.
3 Del territorio, с. 22 и след., также с. 35.

зывать друг другу разные независимые государства; желать же того, чтобы военные суда иностранного государства подчинялись местным законам и властям, было бы равносильно желанию подчинить одно государство другому, что, в свою очередь, сделало бы невозможным всякие международные сношения при помощи военных судов». Скиатарелла признает, что неприкосновенность военных судов теряется, если их команда совершит на берегу или в гавани против команды другого судна преступление, но тут же (вместе с Блюнчли) делает оговорку, что в подобном случае местным властям предоставляется только право предпринять некоторые меры безопасности против нарушения тишины и спокойствия и в крайнем случае пригласить иностранное судно оставить порт.

Из американских писателей интересны выводы Уитона[1] (Wheaton): «3. Армия или флот, принадлежащие иностранному государству и находящиеся в территориальных водах дружественного государства изъяты из местной гражданской и уголовной юрисдикции. Отсюда выводится заключение, что все лица и вещи, находящиеся на этих судах, подлежат законам своего отечества. Если не существует особого запрещения, то порты дружественного государства всегда открыты для военных судов. Эти последние по входе в иностранный порт совершенно не подлежат юрисдикции его судебных учреждений и властей».

То же говорит Кент[2]: «Суда известной нации во многих отношениях рассматриваются как части своей отечественной территории; все лица, находящиеся на борту этих судов, состоят под защитой отечественных законов последних. Они могут быть наказываемы за преступления, совершенные как на военном, так и на частном судне против отечественных законов, равно как за преступления, совершенные на военных судах во время их пребывания в иностранных водах».

---

[1] El. I, c. 119; № 1 трактует об иностранных государях, № 2 – о посланниках.

[2] I., c. 27.

Кальво[1] (Calvo) делает также большую разницу между торговыми и военными судами и на последних смотрит как на часть своей отечественной территории не только в открытом море, но даже и в иностранных портах; по его мнению, командир вместе со всем личным составом судна суть представители вооруженной силы своего государства и поэтому они должны пользоваться независимостью последнего. Отсюда он приходит к заключению, что всякое военное судно имеет право пользоваться всеми правами и преимуществами внеземельности (экстерриториальности). Ни одна иностранная власть не имеет права вмешиваться во все то, что происходит на борту корабля; в заключение он говорит следующее: «Со времени прихода судна в иностранные территориальные воды, каковыми считаются: гавани, рейды, прибрежное или территориальное море, оно находится под ведением двух различных властей и поэтому, естественно, является вопрос – будет ли судно подлежать отечественной или местной юрисдикции? Те соображения и доводы, которые везде заставляют торговое судно подчиняться местной юрисдикции не могут быть применимы к военному судну, характер, организация и употребление которого весьма существенно расходится с торговым судном; поэтому, в какой бы местности не находилось военное судно, оно везде будет подлежать своей отечественной юрисдикции. Государство, в водах которого находится иностранное военное судно, вступает с последним только в международные сношения, порученные компетентным властям данного места».

VII. Если в принципе признать внеземельность (экстерриториальность) военных судов, то для них можно вывести следующие специальные правила:

1) на палубе военного судна ни одна местная иностранная власть не имеет права произвести какой бы то ни было акт полицейской или юридической власти[2].

---

[1] I., §§ 371, 538-545.

[2] См.: австрийский регламент III № 1007, где говорится: «Вообще не до́лжно терпеть, чтобы чужие органы предпринимали на палубе корабля такое действие, которое могло бы быть сочтено за

2) все незаконные деяния, совершенные на палубе военного судна одним из лиц, находящихся на последнем, подлежат юрисдикции и законам того государства, флаг которого поднят на судне. Это положение одинаково справедливо даже для тех случаев, когда виновный не принадлежит к лицам личного состава военного судна или же когда он даже подданный того государства, в водах которого стоит иностранное военное судно[1]. Но в последнем случае усмотрению командира предоставляется право передавать виновных для судебного преследования местным полицейским и юридическим властям; тот или другой образ действий вполне зависит от обстоятельств. Если, например, допустить, что на германском военном судне, во время стоянки в одном из португальских портов, совершена кража португальским боцманом, то, само собой разумеется, что командир германского военного судна предпочтет передать виновного в руки португальской судебной власти, чем ждать случая сдачи этого виновного под юрисдикцию германского уголовного суда.

3) Особенное значение имеет вопрос о неприкосновенности военных судов в отношении тех лиц их личного состава, которые, будучи на берегу, провинились чем-нибудь против местных законов.

По мнению Ортолана, эти лица могут быть арестуемы местными полицейскими властями и переданы для судебного разби-

---

оскорбление собственных верховных прав. Поэтому всякой попытке подобного рода до́лжно оказывать самое крайнее противодействие».

[1] В этом последнем случае характер полной экстерриториальности военного судна значительно выделяется из ограниченной экстерриториальности дома посланника. Жилище посланника всегда считается как бы находящимся внутри данного государства; всякое преступление, совершенное в этом доме, подлежит местной юрисдикции даже в том случае, когда виновный иностранец. Исключение может быть только тогда, когда его особа, подобно особе посланника и лиц его личного состава, вследствие особых условий, считается лично неприкосновенной. Об этом см. также выше, решение Германского Государственного суда (Reichsgericht V, с. 183) и «Del Territorio», с. 35 сочинение писателя Schiatarella.

рательства местным судебным учреждениям только в тех случаях, когда им не удастся своевременно скрыться на свои военные суда или же на шлюпки последних[1].

В свое время следующий случай возбудил всеобщее внимание морского мира: во время нахождения британского фрегата «La Forte» в порту Рио-де-Жанейро, три лица, принадлежащие к личному составу «La Forte», священник, лейтенант и один мичман отправились на берег в статском платье и по какому-то недоразумению вошли в столкновение с бразильской караульной стражей, а затем были арестованы местной полицейской властью (полицейским патрулем). Английское правительство объявило подобный поступок местной полицейской власти несогласным с верховными правами английского правительства. Последовавшее затем между обоими правительствами столкновение было окончательно решено третейским судьей – Бельгийским королем – в пользу Бразилии. «На сновании рассмотренных обстоятельств, говорится в решении, Бельгийский король, пришел к заключению, что в том смысле, в каком против английских офицеров были применены бразильские законы, они не выражают собой ни умышленного оскорбления виновных лиц, а тем не менее оскорбления всего английского военного флота. Мотивами такого вывода служат следующие обстоятельства:

a) не доказано, чтобы причиной столкновения были бразильские должностные лица.

b) офицеры находились в статском платье, а потому не имели права требовать, чтобы с ними с первого взгляда обращались так, как с английскими морскими офицерами в военном порту, где масса различных людей пребывает ежедневно.

c) поэтому полицейские власти были вполне вправе обращаться с ними так же как с другими обыкновенными нарушителями порядка.

d) как только была доказана принадлежность этих лиц к составу английского военного флота, они были тотчас освобождены из-под ареста.

[1] I., с. 268 и след.

Но не следует упускать из виду, что главный пункт разбираемого вопроса все-таки прямо не упоминается. Между тем решение его не трудно. Прежде всего, необходимо в подобных случаях решить вопрос: были ли арестованные на берегу по делам службы или по собственной надобности[1].

I. Лица личного состава военного судна, находящиеся на берегу по служебной надобности.

Такие лица остаются во все время пребывания на берегу иностранного государства по служебным делам под защитой своих отечественных законов. Данное таким лицам письменное или устное разрешение для свободного пребывания на берегу по делам службы связано, на основании принципов международного права, обыкновенно с правом какой-нибудь юридической или полицейской власти. Foelix[2] определяет эту точку зрения следующими словами: «Строевые военные чины, находящиеся в иностранном государстве, рассматриваются как находящиеся в собственном отечестве. Поэтому все преступления, совершенные этими лицами на территории дружественного и нейтрального государства подлежат юрисдикции отечественных законов». Этот принцип одинаково касается как отдельных лиц, так и целых боевых единиц иностранного государства. Но неприкосновенность как отдельных лиц, так и этих боевых единиц предполагает, со своей стороны, что будут строго соблюдаться только полученные разрешения; так, например, требуется, чтобы эти лица или отделения не посещали тех мест иностранных портов (берега), посещение которых им вообще не разрешается. Далее экстерриториальность не касается лиц, отставших от своих отделений. Но в

---

[1] Это различие, однако, многими писателями не принято во внимание; так, например, König (§ 83) прямо говорит, что весь личный состав военного судна во время нахождения на территории иностранных государств подлежит местной юрисдикции; то же самое говорит и Philimore (I. § 346) в следующих словах: «The commander of vessels are entitled to be apprised of the circumstances attending and causes justifying the arrest of any one of their crew, and to secure to them, through the agency of diplomatic or concular ministers, the administration of justice».

[2] § 547

последнем смысле следует понимать только такие лица, которые больше не находятся под фактическим авторитетом своего начальства.

Во всех остальных случаях разбираемое нами правило может быть применяемо только при самозащите, где, также как при нападении военных судов, местная власть может немедленно принять соответствующие меры предосторожности.

II. Лица, находящиеся на берегу не по служебной надобности.

В отношении этих лиц иностранная государственная власть имеет полное право применить свое полицейское и юридическое право в такой же степени, как оно это делает в отношении всех прочих иностранцев. Но практика народов доказывает, что в большинстве случаев местная власть не пользуется этим безусловным правом; виновные лица обыкновенно арестовываются и затем при надлежащей бумаге отправляются к командиру военного судна[1]. Командир, со своей стороны, употребит все свои усилия, чтобы начать законное преследование виновных и о результате сообщит надлежащим иностранным властям. Общим правилом можно, однако, считать, что иностранной государственной власти всегда предоставляется право начать судебное преследование против виновных в местных судебных учреждениях; такое право может перейти командиру военного судна только в том случае, когда местная власть каким-нибудь фактом доказала свое нежелание принять дело под свою юрисдикцию. Если же последнего предположения не существует, то местная власть имеет право начать судебное преследование даже против того лица, которому, после совершенного на берегу преступления, удалось скрыться на свое военное судно, но которого в другой раз, во время нахождения его на территории этого государства не по служебной надобности, местным властям удалось своевременно арестовать[2].

---

[1] См.: Schiattrela, Del Torriturio, с. 24 и 25.

[2] Вследствие одного недоразумения, возникшего в 1878 г. в Santos между командой германского военного корвета «Vineta»

Преследование убегающих преступников в их военных шлюпках или, что еще хуже, до самого борта их судов считается, при всех обстоятельствах, безусловно запрещенным, так как, допуская подобное право, пришлось бы посягнуть на независимость (неприкосновенность) иностранного военного флага.

VIII. Относительно права военных судов оказывать покровительство (гостеприимство) существует до сих пор много противоречивых мнений. По мнению Calvo[1], такое право безусловно существует, Бар также скорее склонен признать это право, чем его отрицать[2]. Последний находит, что военное судно должно пользоваться гораздо бóльшими правами неприкосновенности (экстерриториальности), чем дом посланника. В первом случае неприкосновенность касается всего судна, между тем как экстерриториальность дома посланника, в смысле современного международного права, касается этого дома только настолько, насколько это необходимо для личной безопасности посланника и его свиты. Таким образом преступления, совершенные лицами, не пользующимися правами экстерриториальности, в доме посланника, должны судиться на основании местных законов. Противоположной точки зрения придерживается, между прочими писателями, Pinherio-Ferreira[3], который все учение об экстерриториальности военных судов старается выразить следующими словами: «По сравнению дома посланника с его отечественной

---

и местным бразильским населением, при котором один бразильский полицейский был убит, местная полицейская власть тотчас арестовала двух матросов с «Vineta» и передала их в руки бразильского окружного суда, который, однако, обоих их оправдал. Точно таким же образом в 1880 г. английской полицией в Плимуте был за драку арестован один матрос с германского военного корвета «Hertha», затем допрошен и судим в английском суде, который также оправдал матроса. В обоих случаях германское правительство не сочло себя праве протестовать против образа действия Бразилии и Англии.

1 I, § 263.

2 См. соч. Bar, § 154 и примеч. 7 к § 115

3 Cours de droit public II., 18. § 56.

территорией, они (т.е. публицисты) вместе с тем думали, что военные суда должны быть также рассматриваемы, как отдельные части своей отечественной территории и что, следовательно, во время нахождения на якоре в одном из иностранных портов местные преступники должны находить на этих кораблях такое же убежище, каким они могут пользоваться в доме посланника или даже на территории того иностранного государства, к которому принадлежит военный корабль. Применение этого химерического положения к военным судам менее основательно, чем в отношении домов посланников».

По нашему мнению, право военных судов оказывать покровительство должно быть непременно признано; допуская существование полной неприкосновенности военных судов, мы неминуемо должны прийти к логическому заключению, что в случае, если преступнику удастся бежать на палубу военного судна, то он имеет полное право на защиту и покровительство отечественных законов военного судна; не забудем, что последнее есть ничто иное, как движущаяся часть отечественной территории, следовательно, должно пользоваться всеми правами и преимуществами независимого государства. В настоящем случае вопрос сводится только к тому: существует ли в государстве, флаг которого носит военное судно, подобное право или нет? Если существует, то придется, во всяком случае сообразоваться с этим правом и с заключенными на этот счет договорами[1].

Во всяком случае, никогда не следует упускать из виду, что предоставление подобного права в тех случаях, когда на этот счет не существует особого договора или же когда право не касается подданных того государства, флаг которого носит военное судно, вполне зависит от личного усмотрения командира, или от особых инструкций его правительства. При этом нельзя не упомянуть, что ни одному благоразумному командиру военного суд-

[1] Противное с этим взглядом воззрение новейшего времени см. выше, VI.

на никогда не вздумается взять под защиту своего флага обыкновенных (простых) преступников чужого государства[1].

[1] См. также: Ortolan, I, с. 191; далее Queens Regulations § 422 (Ортолан говорит следующее: «Капитаны военных судов и купеческих кораблей не должны принимать людей осужденных или преследуемых за общие преступления, противные нравственности всего человечества, обозначаемых в трактатах именем уголовных преступников или злодеев. Корабли не назначены служить убежищем для подобных лиц; один народ не должен делать преград для действия уголовной юстиции другого. Многие трактаты заключают определенное запрещение капитанам принимать таких людей, и такое запрещение существует даже независимо от трактатов. Но если дело идет о людях, осужденных или преследуемых за легкие проступки или за такие преступления, которые имеют только местный характер, вследствие несовершенства цивилизации или вследствие религиозного фанатизма, как, например, у мусульман против их ренегатов, или если дело идет о политических преступниках во время междоусобных войн и волнений, тогда можно согласиться на прием. Хотя капитан не имеет обязанности принимать их, но честь флага, благородство, человеколюбие того народа, которому принадлежит военный корабль, составляют для него в этом случае нравственный долг. Он должен действовать сообразно с обстоятельствами, с тактом и благородством, соединенными со справедливостью и обязанностями одного народа к другому.

Относительно политических беглецов, во время волнений и междоусобных смут, командир должен помнить, что пока его правительство сохраняет нейтралитет, он не должен приставать ни к той, ни к другой стороне, а только довольствоваться выполнением, безразлично относительно обеих, действий, требуемых человеколюбием. Он также должен избегать, чтобы его действия не обратились бы в помощь одной стороне против другой. Так, например, принявши политических беглецов на одном пункте, он не должен высаживать их на другом, вооруженных или безоружных, где бы они могли снова начать борьбу. Если такого рода лица вошли на корабль без согласия или даже против воли командира, то последний имеет несомненное право выпроводить их. Впрочем, в пользовании этим своим правом командир должен сообразоваться с началами чести и человеколюбия.

Так, например, если командир и согласился принять беглецов, но согласие было дано им вследствие обмана, например, когда обыкновенные преступники назвались политическими, командир,

Но кроме вопроса о праве азиля (убежища) тех преступников, которым удалось скрыться на военные суда, в публицистике подвергался также многим весьма серьезным исследованиям вопрос о праве военных судов над теми невольниками, которые бежали на военные суда во время их нахождения в государствах, где принцип невольничества считался законным. С особенной энергией принялись за решение этого вопроса после 1870 г., когда британское правительство сочло себя обязанным отнять это последнее право у командиров своих военных судов. Еще в 1856 году лорд Кларендон (Clarendon) нотой от 19 июня сообщил британскому посланнику в Рио-де-Жанейро: «Дóлжно принять к сведению, что если какой-нибудь невольник скрылся (нашел убежище) на одном из британских военных судов, то обязанностью командира считается, как это и прежде водилось, не выдавать такого невольника». Но с 1870 г. начал устанавливаться другой взгляд. В бумаге от 6 января этого года Министерство иностранных дел обратилось с жалобой в английское адмиралтейство за то, что некоторые командиры английских военных судов выходили из территориальных вод острова Мадагаскара с невольниками, которые бежали в этих водах на английские военные суда; Министерство иностранных дел полагало, что местные жители Мадагаскара не должны быть лишены своей собственности. При этом необходимо принять во внимание, что согласно ст. IX Трактата, заключенного в 1865 г. между Великобританией и Мадагаскаром, мадагаскарские невольники действительно не

---

узнавши истину, имеет право их выслать. То же право имеет командир, если присутствие беглецов на корабле может причинить беспорядок, помешать работам и пр. Словом, командир должен иметь в этом случае самое широкое право для решения, как следует поступать.

Но это право прекращается, если беглецы были присланы на корабль посланником, консулом или другой властью его страны. Тогда он не может разрешать требований территориальной власти, а должен предложить ей обратиться к его правительству. Он не может даже прогнать с корабля присланных лиц по своей воле, разве в случае крайности.

должны были быть допущены на военные суда английского флота[1]. Но раз они вступили на палубу военного судна, то вопрос принимает совершенно иной характер, так как на основании английских законов невольники, переступающие границы английских владений, становятся вольными гражданами. Поэтому очевидно, что командиры военных английских судов поступали вполне согласно с принципами, как международного, так и частного английского права, оставляя бывших невольников свободными гражданами и не возвращая их более в прежнее состояние рабства. Но, несмотря на вышеупомянутый британский закон, руководители английской политики его нередко вполне игнорировали. В ст.ст. 147 и 148 приказов по ост-индской английской станции за 1871 г. предписывается командирам военных судов возвращать невольников – на основании решения Министерства иностранных дел – своим бывшим владельцам. Впрочем, нечто другое говорит приказ правительства в Бомбее от 29 ноября 1871 г.: «Командиры британских военных судов уполномочены не только отказаться от выдачи невольников, нашедших на их судах убежище, но они навлекли бы на себя очень серьезную законную ответственность, если бы пытались такого невольника заставить возвратиться к своему хозяину».

Но в другом позднейшем приказе от 7 января 1874 г. даже индийское правительство требует возвращения невольников. В заключение адмиралтейство занялось разбором этого вопроса и в двух весьма распространенных циркулярах от 31 июля и 5 декабря 1875 г. определило исключительные условия, по которым беглые невольники допускаются иногда на борт военных судов; в этих циркулярах, кроме того, помещены условия, на основании которых может иметь место выдача невольников по просьбе их владельца. Назначенная для изучения разбираемого вопроса ко-

[1] Вот текст этой статьи: «Никому из подданных Мадагаскарской королеве не должно быть позволено перебраться на британские суда, за исключением однако же, только тех, которые снабжены паспортами от Малагазских (Malagasy) властей».

ролевская комиссия определила 30 мая 1876 г.[1] следующие принципы, долженствующие служить соответствующими статьями для инструкций командиров военных судов:

I. Хотя, с одной стороны, морские офицеры и должны воздержаться от активного вмешательства в делах невольничества в странах, где таковое представляет законное учреждение, но вместе с тем командиру военного судна не воспрещается удержать бежавшего невольника на своём судне; причем безразлично: пришел ли таковой на судно тайком или же очутился на последнем каким-либо иным путем.

II. Случаи, которые представляются морским офицерам столь разнообразными по характеру, что было бы несообразно предписать какие-либо строгие правила для руководства при всех различных обстоятельствах.

III. Корабли королевского флота не должны быть превращаемы в общие приюты для убегающих невольников и поэтому командир, прежде чем оставить невольника на судне, должен удостовериться, есть ли удовлетворительные причины к его удержанию. Такой причиной (в стране, с которой не существует договора об отпущении невольников на волю), не может считаться одно только желание невольника избавиться от рабства, но кроме того для права его удержания до́лжно иметь и некоторые другие более основательные причины.

IV. В делах такого рода офицер, прежде всего, должен руководствоваться требованием гуманности. Офицер вправе оставить невольника на судне, когда, по его мнению, этого требует чувство человеколюбия, а также и в том случае, когда раб находился или еще находится в опасности жестокого с ним обращения. Во всех же других случаях офицер вправе оставлять у себя невольника только при особенно важных обстоятельствах.

---

[1] Некоторые сведения об этом циркуляре см. также Морской сборник, 1876, № 11, с. 27 – 28.

***Примечание переводчика.***

V. Если окажется, что бежавший невольник обращен недавно в рабство, или же нарушен наемный договор, равно как в тех случаях, когда невольник имеет право на свободу вследствие особенного договора, каковой, например, заключен в Занзибаре в 1875 г., то невольник должен быть оставляем на суде.

VI. Если местные власти требуют выдачи оставленного на военном судне невольника на основании совершенного невольником преступления, за которое виновный согласно местным законам, наказуем наравне со свободным человеком, то офицер, прежде чем подчиниться такому требованию властей, должен убедиться, во-первых, в том, что подобное обвинение не есть лишь благовидный предлог для получения обратно невольника, а во-вторых в том, чтобы в случае выдачи невольник не был бы подвергнут бесчеловечному обращению.

VII. Если невольник явился на судно по поручению своего господина, т.е. не по своей воле (например, провожая своего владельца при посещении последним военного судна, или являясь по его поручению с какими-нибудь товарами, или, наконец, находясь при нагрузке угля), то он не должен быть оставляем на судне; противное может быть допущено только в особо исключительных случаях.

VIII. Офицер должен во всех случаях, когда он решается оставить беглеца, обсудить ход дела именно в том смысле, что могло бы быть более всего в интересах самого невольника: высадить ли его силой на берег, позволить ли ему съехать на берег или же выдать его ближайшему британскому дипломатическому или консульскому должностному лицу или же местным властям.

Но офицер до тех пор не должен принуждать невольника к оставлению им корабля, пока он не убедится в том, что такая мера не послужит причиной плохого обращения с невольником.

IX. При удобстве сообщений с какой-либо дипломатической или консульской властью Ее Величества, офицер должен во всех случаях безотлагательно уведомить таковые власти о принятых им мерах.

Один член этой комиссии предложил следующую инструкцию:

I. В открытом море беглые невольники могут быть принимаемы и отпущены на волю.

II. В территориальных водах иностранных государств, в которых невольничество допускается законом, командующий офицер не должен принимать на судно беглого невольника не уверившись, что в данном случае его (т.е. невольника) жизнь в опасности или что он находится в опасности от жестокого обращения, или, наконец, имеется основательная причина предположить, что данное лицо находилось в невольничестве вопреки договорам; то же можно сказать про те случаи, когда существуют какие-либо другие особенные и удовлетворительные причины к удержанию невольника.

III. Не до́лжно возвращать допущенного на судно невольника тому, кто его требует обратно как невольника, а также не до́лжно принуждать невольника к оставлению им корабля при таких обстоятельствах, когда он (т.е. невольник) неминуемо опять попадет в невольничество. Командующий офицер только тогда должен выдать его (невольника), когда убедится, что невольником совершено уголовное преступление, в силу которого он был бы выдан или выгнан даже в том случае, если бы был свободным человеком.

Правила, изложенные во II и III пунктах, отвечают, по нашему мнению, более других, принципам международного права в тех случаях, когда соответствующие военные суда принадлежат государству, по законам которого невольники, по вступлении в пределы этого государства, становятся вольными гражданами.

Новейшие инструкции командирам британских военных судов от 1876 г., отменившие все предшествующие инструкции говорят относительно рассматриваемого вопроса следующее:

1) In any case in which you have received a fugitive slave in to your ship and taken him under the protection of the British flag, whether within or beyond the territorian waters of any State, you will

not admit or entertain any demand made upon you for his surender on the ground of slavery.

2) It is not intendid, nor it is possible, to lay down any precise or general rule as to the cases in which you ought lo receive a fugitive slave on board your ship. You are, as to this, to be guided by considerations of humanity, and these considerations must have full effect given to them whether your ship is on the high seas or within the territorial waters of a State in which slavery exists; but in the latter case you ought, at the same time, to avoid conduct which may appear to be in breach of international comity and good faith.

3) If any person, within territorial waters, claims your protection on the ground that he is kept in slavery contrary to Treaties with Great Britain, you should receive him until the truth of his slatelment is examined into. This examination should be made, if possible, after communication with the nearest British Consular authority, and you should be guided in your subsequent proceedings by the result.

4) A special Report is to be made of every case of a fugitive slave received on board your ship.

IX. Капера, находясь под непосредственным авторитетом центральной власти морского ведомства и рассматриваемые поэтому как законно вооруженные силы государства (см. §34), пользуются такими же правами экстерриториальности, какие имеют военные суда[1] только в том случае, если они снабжены законными каперскими письмами и будут соблюдать все военные принципы международного права; в противном случае с ними поступают, как с пиратами.

Впрочем, необходимо также упомянуть, что новейшая практика нейтральных государств запрещает каперам иностранных государств вход в свои порты (см. §§34 и 39, IV).

[1] См.: Lawrence, III, с. 435.

## § 15
## Особые льготы и преимущества для некоторой категории судов

I. Суда невоенного флота, назначаемые исключительно для перевозки Высочайших особ иностранного правительствующего дома, или же для их представителей, имеют право на экстерриториальность[1] в продолжении всего времени нахождения на них Высочайших особ.

II. Внеземельность тех судов, которые, не принадлежа морскому ведомству, применяются для государственных целей[2], безразлично, составляют ли они частную собственность или государственную, не может быть в принципе признаваемой, если на них не находятся лица иностранного правительственного дома или их представители. Но, несмотря на это, подобные суда часто пользуются в иностранных водах особыми преимуществами, которые или даются им на основании существующих конвенций, или же по каким-нибудь другим соображениям. Эти преимущества в большинстве случаев касаются портовых и таможенных сборов. Последними, в особенности, пользуются почтовые пароходы, которые, на основании особых конвенций, нередко сравнены со всеми правами военных судов. Так, например, подобные права выговорены этим судам почтовыми договорами между Великобританией и Францией от 3 апреля 1843 г., ст. 7; Великобританией и Бельгией от 19 октября 1844 г., ст. 7, и в новейшее время в правилах плавания между Дувром и Остэнде, изданных 17 февраля 1876 г., ст. 6[3]; в договорах между Францией и Италией от

---

1 См.: Heffter, § 79; Bluntschli, § 321.

2 Geffken в примечании к § 79 говорит: «Государственные суда пользуются, во всяком случае, правами военных судов».

3 Эта статья говорит следующее: «Почтовая корреспонденция между Остенде и Дувром будет перевозиться на пароходах достаточных размеров для назначений им службы. Они будут принадлежать государству или зафрахтованы последним за счет государственного казначейства. Эти суда будут пользоваться в порту Дувр и во всех

3 марта 1869 г., ст. 6[1] и между Великобританией и Данией от 26 июня 1846 г. ст. 3 [2].

На основании своевременно заключенных договоров[3] все почтовые пароходы Дании, Швеции и Норвегии, совершающие рейсы в германских портах и все германские портовые пароходы, плавающие между портами вышеупомянутых государств, уравниваются в своих правах относительно очищения портовых, таможенных и лоцманских сборов, равно как в отношении

---

других портах, куда они должны будут временно заходить всеми правами и преимуществами военных судов.

Они будут изъяты в этих портах как при входе, так и при выходе от всех портовых, маячных и пр. сборов. Впрочем, суда, зафрахтованные правительством, должны производить уплату всех этих сборов в тех портах, где они эксплуатируются в пользу разных обществ, пайщиков и частных лиц.

Никакая власть (в смысле начальства) не имеет права изменить или остановить плавание этих судов, равно как подвергать их аресту, ангарии или эмбарго».

1 Которая говорит: «Когда пакетботы почтового ведомства Франции или Италии, совершающие почтовые рейсы в портах Средиземного моря, будут принадлежать правительству, равно как зафрахтованы или субсидируемы последним, то они в портах договаривающихся государств будут пользоваться всеми правами и преимуществами военных судов.

Эти пакетболы освобождаются в названых портах от всяких навигационных, портовых и маячных сборов, исключая только те случаи, когда они платят одинаковые с прочими судами сборы. Эти суда не могут, ни под каким видом, быть остановлены в продолжении своего плавания, равно как подвергаться репрессалии, эмбарго или ангарии».

2 Которая определяет: «When the service is performed by Vessels employed solely for the conveyance of Mails and Passengers and their baggage and effects these Vessels shall be considered as Vessels of war, and shall be entitled in Denmark to exemption from those tonnages and other dues which are collected on account of the Danish Government. But when the service is performed by contract, by private persons, who at the same time undertake to convey merchandize, the said privilege and exemptions shall not be claimed».

3 См.: договоры между государствами Северогерманского Союза и Данией, Швецией и Норвегией от 17 февраля 1868 г. ст. 2, от 23-24 февраля 1869 г. ст.2, от 7-9 апреля 1868 г. ст. 4.

мест якорной стоянки, с правами местных национальных почтовых судов. В 12 статье Почтового договора от 19 июня/1 июля 1843 г., заключенного Пруссией с Россией с целью установить правильное почтовое движение между Штетином и Свинемюнде и С.-Петербургом, устанавливается полное взаимное освобождение от всяких портовых или таможенных сборов[1]. Законы некоторых государств предоставляют иностранным почтовым пароходам, независимо от заключенных конвенций, особые права и преимущества[2].

III. Правительственные суда, назначаемые для морского промысла, в принципе, не имеют права на какие бы то ни было льго-

---

[1] Подлинная (русская) статья также вошла в сборник статей Таможенного устава (ст. 1324), где прямо сказано: «Российские и Прусские почтовые пароходы, плавающие между С.-Петербургом (Кронштадтом) и Штетином (Свинемюнде) для перевозки пассажиров, товаров и прочих предметов, удобоперевозимых на пароходах, пользуются взаимно совершенным освобождением от гаванных пошлин. Груз их подлежит таможенным правилам Российского и Прусского государств.

***Примечание переводчика.***

[2] Так, например, португальский Почтовый закон от 7 июля 1880 г. определяет почтовым пароходам в ст. 76 следующие права и обязанности: «Иностранные суда, получившие патент почтовых судов, обязаны перевозить бесплатно почту всякого веса. За это они пользуются следующими преимуществами:

1) полное предпочтение при внесении в список приходящих и отходящих в данный порт судов;

2) такие суда имеют право требовать, чтобы их вносили в список в какое угодно ночное время;

3) выпуск с судов пассажиров даже во время занесения в список;

4) право погрузки и выгрузки в любое время дня и ночи;

5) освобождение от таможенной ревизии; противное может быть предпринято только в особо исключительных случаях;

6) весьма скорое освобождение как при входе, так и при выходе из порта, от всяких портовых формальностей под личную ответственность агентов или доверенных этих судов;

7) право капитанов этих судов посылать для очищения таможенных пошлин и урегулирования прочих портовых формальностей вместо себя агентов или доверенных фирмы, или владельца судна;

8) гаванский сбор в портах всего королевства и соседних островов уменьшается для этих почтовых судов на одну треть».

ты с точки зрения международных сношений; это даже справедливо в тех случаях, когда разбираемые суда плавают под государственным военным флагом[1]; таким образом, все фрахты таких судов, идущие даже за счет их государственного бюджета, подлежат так же, как прочие товары обыкновенных торговых судов, законной уплате установленных корабельных сборов. Такие сборы платили, например, все военные суда датского и шведского флота при входе и выходе из прусских и русских портов, куда они посылались своими правительствами за грузом корабельного строительного леса. Наоборот, английские, французские и голландские правительственные суда не платили установленного сбора при входе с балластом чрез Орезунд в Балтийское море, но на обратном пути имея у себя надлежащий груз должны были платить этот сбор[2].

Разные соображения, однако, привели к тому, что этим судам предоставлялась известная льгота при очищении таможенных пошлин, при разгрузке и погрузке, при починках и проч.

---

Греческий закон от 15 ноября 1873 г. предоставляет почтовым пароходам относительно карантина права одинаковые с правами иностранных военных судов.

[1] Впрочем, не следует забывать, что подобные суда, как, например, суда Русско-Американской торгово-промышленной компании, Датской Гренландской компании, Прусского Общества торгового мореплавания носили всегда государственный флаг с каким-нибудь отличительным знаком и только в исключительных случаях имели право на ношение вымпела.

[2] По поводу таких судов наше законодательство (см.: Сб. Рос. Зак., т. VI, уставы таможенные ст. 1130-1131) говорит следующее: «Если для торговли даны будут купечеству военные корабли или суда, то они считаются наравне с купеческими, хотя бы на них были воинские чины. Командирам и шкиперам военных кораблей и судов поставляется в непременную обязанность, при отходе из порта, не принимать на корабли и суда никаких товаров без предварительного объявлениям таможням, и не грузить без очистки их пошлиной и без письменного таможенного вида. В случае же неисполнения этого, командиры и шкиперы подвергаются взысканию на основании статьи 1085».

***Примечание переводчика.***

Следующий интересный случай послужил видимым доказательством того, какими льготами могут иногда пользоваться рассматриваемые нами правительственные суда. Принадлежащее прусскому обществу торгового мореплавания (preussische Scehandlungs-Societat) судно «Prinzess Luise», вооруженное 12 орудиями для защиты от пиратов, стояло в июне 1827 г. в перуанском порте Arica, т.е. как раз в то время, когда местная власть наложила на *все*[1] находившиеся в порту торговые суда эмбарго с целью перевозки на этих судах войска в Панаму. Но вследствие протеста командира «Prinzess Luise», указавшего на то, что командуемое им судно причисляется к прусскому военному флоту, доказательством чего служит вооружение 12 артиллерийскими орудиями, «Prinzess Luise» было одно освобождено от обязательства перевозки перуанского войска в Панаму.

Само собой разумеется, что этот поступок Перу вполне согласовался с принципами уважения неприкосновенности иностранной военной силы.

Что же касается вопроса о том, могут ли правительственные суда, занимающиеся морским торговым промыслом, быть подвергнуты в иностранных портах местному гражданскому аресту, то, по нашему мнению, такое право положительно должно существовать так как в настоящем случае государство является не более, как гражданским владельцем, которому принадлежит это судно[2]

IV. Здесь может быть также кстати упомянуть о тех льготах, которыми пользуются во многих иностранных портах, также и в прусских, суда королевского британского яхт-клуба[3].

---

[1] Как национальные, так и иностранные торговые суда.

[2] Т.е. по-немецки: «Insofern hierbei der Staat nur als Fiscus in Betracht kommt». Подобный взгляд согласуется также с английской практикой. См.: соч. Mardsen «A Treatise on the Law of collisions at sea», с. 93.

[3] Наше законодательство по этому поводу говорит следующее: «Суда Императорского С.-Петербургского яхт-клуба освобождаются во всех российских портах от взимания сборов: ластового, якорного, на маяки и от всяких вообще сборов, собственно с судов, в пользу казны и разных ведомств взимаемых. (См.: Уст. Тамож. ст. 1096).

# ГЛАВА IV
# Пиратство

## § 16
## Общие положения

I. Под словом «пиратство»[1] понимают незаконное деяние, совершенное на море без надлежащего дозволения какой-нибудь правительственной власти и направленное исключительно для целей личной наживы; средствами последней являются воровство, незаконное, насильственное присвоение чужой собственности, нередко соединенные с уничтожением ограбленного судна и убийством личного состава последнего.

Не подлежит сомнению, что пиратство так же старо, как и само судоходство. История нам указывает, что еще во времена финикиян, Карфагена, Древней Греции и римлян уже существовали знаменитые пираты, наводившее страх и смущение на прибрежных жителей и мореплавателей. Слава известных морских разбойников Спарты и Фокии была в свое время такой же, какой пользовались в средние века норманны, готты, баски, ускоки и пр. О морском разбое около берегов северной и южной Африки см. ниже.

О законах против пиратов см. § 12, II. Однако, не всякое незаконное деяние на море носит характер пиратства. В особенности необходимо всегда делать строгое различие между береговым разбоем и разбоем на море; но на практике это не всегда имело место, а потому рассматриваемые понятия неоднократно смешивались. Прежде всего, не следует забывать, что береговой раз-

Примечание. Суда иностранных яхт-клубов освобождаются в российских и финляндских портах от портовых маячных и ластовых сборов, под условием совершенной взаимности.

[1] Слово «пират» происходит от греческого πειραυ, что значит испытать, испытать счастье; в частном смысле περιαυ τήυ ζάλαδδαυ: заниматься морской добычей, впоследствии – заниматься морским разбоем.

бойник не считается, подобно морскому разбойнику, вне всякой национальности. Хотя береговой разбойник является также врагом международных торговых отношений, но не следует упускать из виду, что последний занимается своим ремеслом преимущественно в территориальных водах известного государства, между тем как поле деятельности морского разбойника происходит, в большинстве случаев, в открытом море, не подлежащем никакой верховной власти. Кроме того, береговой разбойник может иметь право поднять известный национальный флаг, тогда как морской разбойник вне всякой национальности и потому не может нести никакого национального флага.

Факт пиратства нисколько не умаляется, если он даже имел место на судне, которое было первоначально построено для морских целей. Так, например, взбунтовавшаяся команда судна, если она после убийства капитана и офицеров завладела последним с целью заниматься морским разбоем, считается вне защиты всякого флага. Впрочем, рассматриваемое не относится к тем военным судам, которые вместо того, чтобы ограничиться разными военными задачами, злоупотребляют своей силой с целью совершить известные неприязненные акты против нейтральных и дружественных судов. Личный состав таких судов нельзя считать пиратами.

II. Следующие суда с бóльшей или меньшей основательностью сравнивались с пиратами:

1) согласно принципам некоторых морских держав, суда, занимавшиеся торговлей невольниками[1];

2) в некоторых случаях капера (см. § 34);

[1] К числу таких договоров, бесспорно, принадлежит Лондонский договор об уничтожении торговли африканскими невольниками от 20 декабря 1841 г., заключенный между Пруссией, Австрией, Россией, Францией и Великобританией и ратифицированный всеми договаривающимися державами, за исключением Франции; обязательства прежней Пруссии, с некоторыми дополнениями и примечаниями, согласно требованию времени, приняла на себя Германская империя, что и изложено в Конвенции от 29 марта 1879 г. между последней и Великобританией, ратифицированной после

3) суда, плавающие без флага, или имеющие флаг, не санкционированный ни одной из признанных самостоятельных держав или, наконец, суда, совершающие под защитой национального флага разные акты насилия (см. § 7, I).

Случаи последнего рода имели неоднократно место в гражданских (внутренних) войнах. Так, например, президент Линкольн, Декларацией от 19 апреля 1861 г. объявил каперов южных штатов пиратами и приглашал все великие державы сообщить с этой целью командирам своих военных судов надлежащие инструкции; но этого на самом деле не случилось; напротив, Великобритания торжественно объявила южные штаты Северной Америки воюющей державой. В июне 1869 г. правительство Соединенных Штатов Венесуэла объявило пароход «Telegrafo» пиратом, потому что последний, под прикрытием незаконно присвоенного себе военного флага Венесуэлы, совершил разные акты насилия. Дело в том, что один генерал на острове Сан-Доминго, восставший против законного правительства, купил пароход «Telegrafo», поднял на нем военный флаг Венесуэлы и напал на города Puerto Plata и Samara. Много заставил о себе также говорить Декрет центрального правительства в Мадриде от 20 июня 1873 г., согласно которому с личным составом военных кораблей «Almansa», «Viktoria» и «Mendes Nune», пароходом «Fermando el Catolico» и со всеми другими судами восставшего департамента Картахена необходимо было поступить, как с пиратами; к этому приглашались как все испанские, так и все иностранные военные суда.

Для предупреждения недоразумения в таких и подобных им случаях, командующие военными судами нейтрального (неприкосновенного) государства, вероятно, до тех пор не последуют приглашению заинтересованного государства, пока объявленные

---

предварительного согласия Австро-Венгрии и России, обоими государствами.

О других подобных договорах см.: Phillimore, I, § 307; далее исторические исследования о праве осмотра судов с целью уничтожения торговли невольниками, Wheaton Histoire, с. 261 – 343.

последним пиратами не совершат поступков, противных общим принципам международного права[1]. Эту точку зрения тем более

[1] Но не так понимал свою обязанность весьма талантливый и образованный командор германского флота Вернер, который 20 июля 1873 г., во время восстания в Испании получил от германского посольства в Мадриде приказание отправиться со своим отрядом к Картахене для оказания покровительства германским интересам на случай, если бы им грозила какая-либо опасность от происходивших там беспорядков. Узнавши пред самым выходом в море, что мадридское правительство отклоняет от себя всякую ответственность за действия военных судов, находившихся во власти картахенских инсургентов, что оно ставит эти суда вне закона и представляет их, подобно пиратам, в полное распоряжение каждого встречного военного судна, он, по дороге в Картахену, 22 июля, в Аликанте приказал спросить через своего офицера, что означают собой три флага: обыкновенный испанский, трехцветный и красный, развевавшиеся на мачтах стоявшего там броненосца «Victoria», пришедшего из Картахены для возбуждения к восстанию; сам же Вернер немедленно стал приготовляться к бою. Видя решительные движения Вернера, испанский броненосец «Victoria» спустил все флаги, кроме национального. Не довольствуясь этим, командор Вернер вышел на «Friedrich Karl» ночью в море и стал лавировать перед входом в Аликанте, наблюдая за броненосцем «Victoria», который рано утром оставил Аликанте и отправился к западу. На приличном от него расстоянии начал следовать за ним «Friedrich Karl»; через некоторое время на испанском фрегате снова подняли два спущенных вчера флага, но лишь только полный ход «Friedrich Karl'a» поровнял оба фрегата, они пошли вниз и под покровительством одних испанских цветов «Victoria» было позволено спокойно дойти до Картахены. Эту ночь «Friedrich Karl» провел в дрейфе перед Картахеной.

На другой день, т. е. 23 июля, с фрегата увидели небольшой колесный пароход, шедший в море под одним красным флагом. Его немедленно остановили, опросили и затем командор Вернер потребовал к себе командира. Оказалось, что судном начальствует депутат Гальвец, который рассказал, что его партия отделилась от правительства, основала свободный и независимый штат Мурцию, с городами; Мурцией, как столицей и Картахеном, как главным приморским городом, и что эта партия избрала своим национальным цветом красный флаг. Выслушав, командор Вернер ответил, что при таких обстоятельствах дозволить плавание он не может и считает своей обязанностью арестовать капитана и весь экипаж, как пиратов. На

необходимо иметь в виду, что часто приходится затрудняться: на

«Vigilante» же была отправлена немецкая команда с целью отвести его в Гибралтар.

Все это происходило в виду Картахены, куда германский фрегат, по удалении «Vigilante» со своими пассажирами тотчас и отправился. Такое неслыханное бесцеремонное отношение германского офицера к местным испанским жителям взволновало весь город. Жизни германского консула и его семейства грозила опасность, и они должны были выехать. По словам английского корреспондента газеты «Times», вооруженного столкновения удалось избежать только тем, что командир стоявшей там английской канонерской лодки «Pigeon», услыхав, что броненосцы инсургентов готовятся выйти и начать бой с «Friedrich Karl», решился стать на сторону последнего для отражения пиратов. Поэтому картахенцы вынуждены были помириться с фактом захвата «Vigilante»; командор же Вернер пошел на уступку, освободив депутата Гальвеца и его команду и вступил в переговоры с представителями картахенского правительства. Как указывается в «Морском сборнике» (1873 г., № 11), этот документ навсегда останется замечательным примером, до чего обстоятельства могут иногда доводить отдельных командиров военных судов, если они в самом начале в своих сношениях с иностранцами сделают ошибку. Чтобы поправиться, им приходится затем рисковать всем. Капитан Вернер был настолько счастлив, что вызвал сочувствие к своему поступку в английском капитане и только благодаря этому обстоятельству, нам кажется, он мог не только поправиться сам, но и обрушить всю невыгоду своего положения на своих противников.

Упомянутый нами договор, вызванный решительными движениями «Pigeon'а», заключал в себе следующие три статьи:

1) до 28 июля ни одно из картахенских военных судов не имеет права выходить в море. После же этого числа выход из гавани допускается, если только командирами судов, германского и английского, не будут получены инструкции в противном смысле;

2) картахенские инсургенты отвечают за жизнь и имущество всех иностранных представителей в городе;

3) пароход «Vigilante» признается законным призом вследствие подъема в море неизвестного флага.

Но если рассмотреть это дело хладнокровно и на основании принципов международного права, то нельзя не прийти к заключению, что в нем главную роль играла только сила. Интересно видеть ту букву закона, которая была бы в состоянии оправдать германского офицера? Вспомнив, что несколькими часами позже капитан Вернер заключил с непризнаваемым им правительством

какую из данных враждующих партий одного и того же государства смотреть, как на законное правительство. В этом же смысле ст. 423 английских Queens Regulations говорит следующее: «In the case of an attack by a ship in the possession of insurgents against their own domestic Government, upon merchant Ships belonging to its subjects, or upon its cities, ports, or people within the territorial limits of their own Nation, Her Majesty's ships have no right to interfere, except in the case mentioned in Art. 421[1] and in any such

---

формальный договор, мы должны прийти к заключению, что столь похвальная для другого случая энергия может в данном случае быть оправданной только одной грубой силой. Зато общественное мнение осудило должным образом поведение Верненра и английского капитана «Pigeon». По поводу последнего был в парламенте сделан запрос правительству, которое немедленно поспешило отправить инструкцию своим командирам; последним было предписано не считать картахенские суда пиратами, пока по отношению к английским подданным, они не совершили ничего разбойничьего и пр.

Инструкции английского правительства и сделались путеводной нитью поведения иностранных военных судов, присланных почти всеми державами для наблюдения за картахенскими броненосцами. Но прежде чем эти инструкции достигли Испании, капитан Вернер позволил себе еще худший поступок с испанскими инсургентами; так, например, в глаза ругал их вооруженной сволочью, ворами, мошенниками и с презрением, достойным лучшей участи, относился даже к представителям восставших городов. Благодаря только дипломатической способности английского военного капитана, у командора Вернера был отнят прекрасный случай попробовать таран «Friedrich Karl'a» о суда и крепости испанских инсургентов, которых он грозил перевешать на ноках рей. Наконец в Германии поняли всю неспособность для данных обстоятельств командора Вернера и он был отозван. (Более подробные сведения см.: Мор. сб., 1873 г., № 11.).

***Примечание переводчика.***

[1] Эта статья предписывает следующее: «Protection to British subjects is, as a general rule, to be limited to affording them an asylum on board ship, and to securing them by boats an escape from the shore, when their departure may be a measure of necessary precaution: interposition by the landing of an armed force is only to be had recourse to when the lives or property of British subjects are actually in danger from violence which cannot otherwise be controlled».

case the operation must be restricted to such acts as may be necessary to attain the precise object in view».

III. Вопрос, можно ли считать пиратством правильно организованный правительством грабеж на море, как, например, грабеж жителей морского прибрежья, в настоящее время больше не имеет практического значения. Можно только разве что упомянуть, что многие европейские государства заключали с этими государствами договоры, благодаря которым, за известную плату освобождали свои суда от опасности быть ограбленными; следовательно, можно прийти к тому заключению, что договаривающиеся государства[1] смотрели на подобные договоры, как на нечто неизбежное для собственного спокойствия и безопасности.

Такие договоры очень часто имели значительное влияние на безопасность жизни и имущества людей, спасавшихся на ближайший берег во время кораблекрушения. Из таких случаев вспомним только крушение «Москвы» у берегов Африки в южной Гафунской бухте, на расстоянии около 20 миль от мыса Гафун. В донесении командира о крушении, между прочим, говорится следующее:

---

[1] О подобных договорах см.: Nau, §§ 129 и 180; также Cauchy, I. с. 152 и следующие. К стыду современного цивилизованного мира следует сказать, что долгое время европейские морские государства унижали себя оплатой дани пиратским кораблям хищных государств северного берега Африки. Этой данью они покупали безопасность от разбоя для своих торговых кораблей. С открытием Америки появилось новое поле для их грабежей. Знаменитые в XVIII в. флибустьеры, действующие на Антильских водах, должны быть отнесены к пиратам. Лишь в наше время Средиземное море освободилось от этой опасности, и европейские государства уже не унижают себя до того, чтобы терпеть на нем пиратов. Впрочем, даже и теперь морские разбои делают опасными для торговых судов плавание по Индо-Китайским морям и Азиатскому архипелагу. Малайские островитяне составляют правильно организованное разбойничье племя с весьма значительными флотилиями (О случаях ограбления судов малайскими пиратами см.: Мор. сб. 1859 г., № 4, с. 116-121). Только европейские и другие часто посещаемые моря совершенно безопасны от пиратов.

«Я остановлюсь здесь на объяснении причины почему Султан старался всеми мерами обезопасить нас от нападения своих подданных, поставлял провизию и охотно способствовал нам достигнуть Адена. С открытием Суэцкого канала частые случаи крушения пароходов у восточного берега Африки южные мыса Гвардафуй обратили на себя особенное внимание Англии, которая в этих крушениях теряла более других наций. Каждое крушение сопровождалось полным разграблением парохода, а иногда убийством экипажа и пассажиров. Англия потребовала на будущее время от правителя края (Султана) безопасность экипажа и пассажиров с разбившихся судов, с обязательством способствовать им достигнуть Адена, взамен чего обещала ежегодно платить ему 15,000 долларов. В случае же неисполнения договора султан терял право на пенсию и, кроме того, впереди ожидало его наказание, которому Англия умеет подвергать провинившихся.

Надо правду сказать, что султану чрезвычайно трудно сдерживать необузданность своих подданных, которые, видя впереди возможность наживы, перестают слушать увещевания и угрозы. Мне несколько раз предлагалось *султаном и его советниками убить* пойманного в воровстве, но я уверен, что такая мера скорее могла бы привести к общей резне, чем отучить дикарей от воровства».

## § 17
## Наказуемость пиратов

I. Уже с древних времен за занятие морским разбоем (пиратством) назначалась смертная казнь[1]. В средние века смертная казнь приводилась в исполнение через потопление, затем через повешение на ноке реи. Некоторые законодательства, как напри-

[1] Еще Цицерон говорит, что морские разбойники являются врагами всего рода человеческого и уничтожение их почитается правом и обязанностью всех цивилизованных государств. (См.: de office. 1, 3, 29 pirata communis hostis omnium est).

***Примечание переводчика.***

мер, австрийское, еще теперь назначают за подобное преступление смертную казнь. На основании германского законодательства пират приговаривается к смертной казни в тех случаях, когда против него имеются улики в совершении убийства; во всех остальных случаях виновный подвергается заключению в тюрьму от пяти до десяти лет[1]. Само же судно пирата и все принадлежащее личному составу такого судна конфискуется в пользу того государства, к которому принадлежит судно, взявшее пирата. От усмотрения этой правительственной власти зависит распределение известной премии между личным составом такого судна за взятие пирата. Это распределение обыкновенно производится по основаниям распределения призовых денег. Похищенные предметы (товары) возвращаются их прежним владельцам[2] и конфискуются в случае невозможности отыскать последних[3].

II. Пират, будучи вне всякого государства (т.е. вне нормы государственных законов), может подвергаться преследованию

---

1 См.: Strafgesetzbuch für das Deutsche Reich §§ 250, №№ 3 и 251.

2 Не следует забывать, что этот принцип («a piratis capta dominium non mutant») не соблюдается всеми народами; так, например, Любекское морское право говорит (lib. VI. stat. tit V. Art. II): «Если незаконно присвоенная морскими разбойниками собственность будет у них отнята в море частными судами (крейсерами), то одна половина этого имущества поступает в пользу лиц, взявших это имущество, другая же половина возвращается законным владельцам. Если же имущество будет у пирата отнято городскими крейсерами (т.е. крейсерами, плавающими под Любекским флагом), то владельцу возвращается все отнятое. Не подлежит сомнению, что требование вознаграждения за отбитое от пирата имущество вполне основательно; оно вполне может быть сравниваемо с тем вознаграждением, которое дается за спасение имущества с судов, терпящих крушение. Особенного порицания заслуживает испанское морское право, согласно которому отнятый у пирата товар поступает в пользу судна, взявшего пирата, в тех случаях, когда пират владел товаром более 24 часов. На основании договора, заключенного между Италией и Северо-Американскими Соединенными Штатами от 26 февраля 1871 г., ст. 11, владельцу предоставляется право получить обратно в течение года весь отнятый у пирата товар».

3 См.: v. Cancrin, 14 Abhandlung, § 53.

всех. Об этом см. выше § 12 II. Только в таком смысле можно вообще объявить пирата вне всякого права. Но из этого еще не следует выводить заключения, что пират может подвергаться уничтожению от всякого лица, во власти которого он находится. Подобный образ действий одинаково противоречит как современным понятиям о праве вообще, так равно и новейшим предписаниям отдельных цивилизованных государств о порядке судебного преследования пиратов. Только пират, уличенный *на месте преступления в совершении насильственных актов*, т.е. пойманный с оружием в руках, может быть немедленно убит[1]. Но на последнее обстоятельство следует смотреть только как на исключение из общего правила, вызываемое необходимостью самозащиты; никогда не следует забывать, что права над жизнью и смертью преступника принадлежат только законной правительственной власти. Собственная расправа капитана судна над побежденным им пиратом никогда не должна быть терпима и не может быть признана законным актом правосудия.

Побежденные пираты сначала помещаются на судне победителя, но затем при первом удобном случае должны быть переданы местной береговой судебной власти[2]. Только крайние обстоя-

---

[1] По русскому закону разбой на море наказывается каторжной работой до 15 лет. См.: Уложение о нак., ст. 2211 – 46; также морск. Уг. Св., ст. 486.

***Примечание переводчика.***

[2] Ortolan, I., с. 211 и следующая. Этот писатель говорит о рассматриваемом вопросе следующее: «В некоторых классах общества существует ложное мнение, что те, которые захватят пиратов, могут, не представляя их суду, после короткого допроса повесить на мачте. Это обыкновение, черезчур жестокое и могущее привести к злоупотреблениям, вероятно, было дозволено в прежнее время. Это доказывает один английский закон XVIII ст. Но теперь не употребляется ни одним цивилизованным народом такого быстрого суда. Захваченные пираты представляются в суды. Только относительно ареста их не требуется по самому свойству преступления соблюдения форм, предписанных относительно других преступников. «Право на жизнь пиратов, – сказал Пардессю в докладе депутатов (1825 г.), – прекращается с того же момента, с которого прекращается право убивать неприятеля; с той однако

тельства и необходимость самозащиты могут оправдать самоуправство капитана над пиратами.

III. Правительственная власть всякого государства компетентна для произнесения надлежащего приговора над пиратами. Филимор[1] по этому поводу говорит: «To whatever country the Pirate may have originally belonged, he is justiciable every where». Wheaton[2] же резюмирует свои выводы так: «Pirac y under the law of nation may be tried and punished in the courts of justice of any nation, by whomsoever and wheresoever committed».

Вопрос имеет ли командир военного судна право произнести приговор над пиратами, зависит от полученных им инструкций; если подобное право ему дано, то он приводит приговор в исполнение тут же на судне. Во всех остальных случаях капитан употребит все усилия для передачи пиратов в руки правосудия своего отечества, или же если это по каким-нибудь причинам будет невозможно исполнить, то он передает с этой целью пиратов в первый иностранный порт[3].

---

разницей, что они не считаются военнопленными, а предаются суду. Некогда, по крайней мере, очень давно, во Франции не предоставлялось каперу судить пиратов, как бы ни очевидно было преступление. Впрочем, кажется, что при Людовике XV эта власть предоставлялась командирам военных кораблей». По закону 1825 г., действующему и теперь во Франции, обвиняемые в этом преступлении судятся морскими портовыми судами. Весьма основательно суд предоставлен морским офицерам, потому что для суждения о пиратстве требуется знакомство с морским делом».

1 См.: El I. c. 164; также Ortolan, I, c. 211 и след., Heffter, § 104; Bluntschli, § 346

2 I, § 356.

3 De Cussy, I, c. 289 говорит: «Пиратство преследуется всеми правительствами и люди, занимающиеся им могут быть казнены смертью после суда командирами военных судов или, еще лучше, местными морскими (портовыми) судами. (Имея в виду важные последствия правильного суда, мы еще раз напоминаем читателю, что суд над пиратами должен происходить непременно перед лицом портовых судов по той причине, что для произнесения надлежащего приговора необходимо иметь полное знакомство с морским делом). ***Примечание переводчика***.

IV. Современное морское право не может требовать от капитанов и команды торговых судов обязательной защиты при нападении морских разбойников. Если подобное требование существовало в некоторых средневековых и даже новых законах морского права, то вместе с тем не следует забывать, что в то время почти каждое торговое судно имело надлежащий личный состав и было соответствующим образом вооружено. Согласно с духом новейших законов морского международного права, подобная обязательная защита может быть требуемой только в тех случаях, когда имеются шансы успеха[1].

---

Инструкции командирам германских военных судов не заключают в себе указаний как поступить со взятыми пиратами. Но в отношении преследования морских разбойников в китайских водах инструкция от 20 августа 1877 г. (см. приложение I) дает довольно подробные указания, на основании которых китайские пираты должны быть переданы для судебного приговора местным китайским властям; если же взятие в плен пиратов происходило при содействии английских военных судов, то они должны судиться на ближайшем вице-адмиральском суде. Согласно духу современных германских законов, германской юрисдикции не могут подлежать иностранцы, обвиняемые в совершении морского разбоя в открытом море против иностранного мореходного судна (§§ 4 и 8 Немецкого улож. о нак.); но если подобное преступление совершается даже иностранцами против германских судов, то оно подлежит ведению германских судебных учреждений, так как, в силу общего принципа германского морского права, каждое германское судно считается в открытом море за часть территории германской империи. Не подлежит сомнению, что подобное право должно быть предоставлено уже только потому, что германское судно является в подобном случае как бы частью своей территории, на глазах которой совершаются незаконные деяния на море. (См. также: Oppenhoff Strafgesetz, Noten 8 und folgende zu § 3 und Olshausen Commentar zum Strafgesetzbuch, I. Anmerkung 2 bis 4 zu § 3). О порядке делопроизводства в подобных случаях см.: § 10 der Strafprozessordnung.

[1] См.: Kaltenborn, I, 69. Blunlschli, Anmerkung zu § 348. Немецкое морское право касается также этого предмета. § 32 Мор. устава требует, чтобы при нападении на корабль иди груз шкипер принял все зависящие от него меры для сохранения судна и груза. Кроме того, торговый устав германского флота предоставляет шкиперу, потерпевшему увечье при защите своего корабля, известную

По поводу этого требования Блюнчли говорит следующее: «Если корабль, принадлежащий частному лицу, подвергается нападению со стороны разбойничьего корабля, но берет верх над ним, и если он далее не в состоянии удержать пиратов и доставить их в гавань, лежащую на его пути, то он вправе немедленно судить пиратов и исполнить над ними смертный приговор. Но в этих случаях необходим подробный протокол о составе и действиях судна, показаниях свидетелей и защиты обвиняемых. Далее в примечании к тому же (348) параграфу этот писатель находит, что «защита торговых кораблей против морских разбойников, если только предвидится надежда на успех, представляет собой не только право, но и обязанность их экипажа. Это есть случай законной самообороны (см. также § 243) в котором капитан получает даже судебную власть. «Пираты должны быть повешены на реях» – говорит старая морская пословица. Но если самообороне дается здесь такое широкое значение, то на лицах, которые пользуются ею, лежит юридическая обязанность внимательно и верно констатировать необходимость ее применения в каждом отдельном случае, что представляет в тоже время гарантию против злоупотреблений правом необходимой обороны.

---

награду (ст. 523 и 524), не считая, конечно, права бесплатного лечения в госпитале и пр. Такое же право, в случае смерти шкипера, предоставляется его законным наследникам. Подобные же права и обязанности существуют также и в отношении прочих лиц личного состава торгового судна. (см.: с. 49 и 57, Seemannsordnung).

Во всяком случае решение вопроса: необходимо ли при данных обстоятельствах начать энергичную защиту или нет, зависит вполне от усмотрения шкипера (ст. 1056, т. XI, ч. 2 нашего законодательства говорит об этом предмете следующее: «Если неприятель или разбойник нападает на корабль, где бы то ни было: корабельщик и без ведома начальства должен защищаться всеми силами; и ежели в таком случае корабельщик овладеет кораблем или судном нападателя и возьмет его в плен, то должен отвезти со всей добычей, и не прикасаясь к ней, в порт и представить в призовую комиссию, или отдать российскому военному судну, которого встретит, а за храбрость имеет право требовать награды по Военному морскому уставу»).

## § 18
## Столкновение государственных верховных прав при преследовании пиратов

I. Вопрос о возможности преследования пирата (морского разбойника) в водах иностранных государств, без надлежащего разрешения правительств последних, до настоящего времени еще не вполне выяснен. Наблюдение за порядком и спокойствием национальных вод предоставляется, по существу, только владетелю последних, равно как законным органам его власти. Но мы склонны думать, что в тех случаях, когда преследование известных незаконных деяний в пределах территориальных вод будет производиться иностранной властью только в интересах мирных международных морских сношений, то местная власть, вероятно, не воспротивится этому и не будет смотреть на подобное преследование, как на деяние, парализующее его верховные права над этими водами. Но во всяком случае преследование пиратов в национальных водах без разрешения местного правительства не может быть оправдываемо, если последнее имело фактическую возможность принять на себя дальнейшее преследование[1].

II. На основании 30 ст. договора от 2 сентября 1861 г., ратифицированного 14 января 1863 г., между государствами германского таможенного союза и Китаем: «Военным судам германских договаривающихся государств, крейсирующим для защиты торговли и для преследования морских разбойников, предоставляет-

[1] В 1869 г. вооруженные матросы одного испанского военного судна преследовали кубанских инсургентов, которые, по мнению испанцев, считались наравне с пиратами, до британских владений, (Западная Индия), куда инсургенты старались скрыться от своих преследователей. На протест британских властей, испанский генерал-капитан (адмирал, командующий эскадрой) ответил, что преследование происходило по его личному приказанию и что он в этом не находит ничего противозаконного, так как уничтожение морских разбойников лежит в интересах цивилизации и порядка. Чем окончилось это недоразумение нам неизвестно.

ся право входа во все, без различия, китайские порты». После уничтожения в 1869 г. китайскими пиратами германской барки «Apenrade», китайское правительство позволило, при содействии военной команды с корвета «Medusa», произвести осмотр китайских деревень, бывших местом притона морских разбойников. В настоящее время права и обязанности командиров судов германского военного флота в отношении морских разбойников определяются изданной в 1879 г. временной инструкцией для командиров военных судов касательно уничтожения морского разбоя в китайских водах[1].

[1] Vorläufige Instruction für die Commendanten deulscher Kriegsschiffe betreffend der Unterdrückung der Seeräuberei in den chinesischen Gewässern. Наши командиры судов имеют такие же инструкции (см. приложение I).

## ГЛАВА V
## Морские полицейские отношения

### § 19
### Морское дорожное право

1. В старинных морских узаконениях можно уже встретить некоторые отдельные предписания с целью предупредить столкновение судов, как в открытом море, так и в отдельных территориальных водах. Независимо от этих специальных правил, в морских международных отношениях установились известные обычаи, которые, в силу времени, сделались как бы обязательными для их соблюдения. Это в особенности касается правил предупреждения столкновения судов на море. Но более или менее определенную форму эти обычаи получили только при издании приложений к ст. 25 и 26 Vict. c. 63. британского закона от 29 июля 1862 г. под названием «Regulation for preventing collisions at sea». Эти предписания заключают в себе правила касательно огней, использования туманных сигналов и управления судами; они вступили в законную силу 1 июня 1863 г. Закон угрожает взысканием за каждое несоблюдение этих правил и прямо говорит, что в случае столкновения та сторона будет, безусловно, признана виновной, которая, поступила против означенных правил, равно как та, которая их своевременно не исполнила; вместе с тем определялся контроль содержания в исправности огней и аппаратов для туманных сигналов, причем, воспрещалось иметь такие, которые не упомянуты в рассматриваемом предписании. Прочие государства, вполне сознавая необходимость существования на этот счет однообразных правил, издали подобные же наставления, причем для руководства принимали буквальный перевода английских правил предупреждения столкновения судов на море[1].

[1] Для Пруссии см.:Verordnung vom 24 Juni 1863 und das Gesetz vom 23 Februrar 1864.

Германское уложение о наказаниях, основываясь на том же прежнем уложении Северо-германского союза, определяет в §145 следующее: «Кто поступит против Высочайше утвержденных правил касательно помощи при кораблекрушениях и призыва лоцмана, тот подвергается штрафу до 1500 марок. В первый раз подобные правила были изданы 23 декабря 1871 г. Но после значительного усовершенствования и пополнения первоначальных британских правил, были изданы 7 января 1880 г. новые Высочайше утвержденные правила предупреждения столкновения судов на море[1], которые отменили правила 1871 г. Эти правила имеют в настоящее время почти международный характер, так как почти все культурные государства приняли исправленные правила. Их законная сила началась 1 сентября 1880 г.

Главнейшие пункты этих правил[2] касаются следующих вопросов: правила относительно огней; правила относительно туманных сигналов во время тумана, пасмурной погоды или во время метели; уменьшение скорости во время тумана, пасмурной погоды или метели; правила для управления судами; особые правила предосторожности при всех обстоятельствах; особые огни для эскадр и судов, плавающих под конвоем.

Действие ст. 10 закона 1880 г. касательно огней, которые необходимо иметь на рыбачьих судах, было вследствие международного соглашения отсрочено, что и объявлено в приказе Императора от 16 февраля 1881 г.[3] (см. также § 21).

II. Вышеупомянутый британский закон от 29 июля 1869 г. обязывает в §33 капитана каждого судна, в случае последовавшего столкновения, оказывать другому погибающему судну сколь

---

[1] Наши правила предупреждения столкновения судов на море см. в приложении

***Примечание переводчика.***

[2] В германских правилах предупреждения столкновений судов на море, также как в наших, всякое паровое судно, идущее под парусами без паров, считается за парусное и всякое паровое судно, идущее под парами, будет ли оно нести паруса или нет, принимается за паровое.

***Примечание переводчика.***

[3] См.: Reichs-Gesetzblatt 1881, Seite, 28.

возможно большую помощь для спасения пассажиров и команды. В случае неисполнения этого предписания виновные подвергаются законной ответственности и от них отбираются патенты на право командования судами. Согласно этим правилам, ответственность за несчастье падает на того капитана, который не будет иметь возможности доказать, что данное столкновение произошло не по его вине. Эти правила были также пополнены 16 ст. Merchant Shipping Act[1], 1873 г.

Изданные Высочайшим указом от 11 августа 1876 г. правила об обязанности капитанов столкнувшихся судов, согласно §145 германского Уложения о наказаниях, совершенно согласуются с британскими правилами только с той разницей, что не предполагают виновности того капитана, который не мог бы доказать, что несчастье произошло не по его вине.

[1] Которая говорит: «In every case of collision between two vessels it shall be the duty of the master or person in charge of each vessel, if and so far as he can do so without danger to his own vessel, crew, and passengers (if any), to stay by the other vessel until he has ascertained that she has no need of further assistance, and to render to the other vessel, her master, crew, and passengers (if any), such assistance as may be practicable and as may be necessary in order to save them from any danger caused by the collision; and also to give to the master or person in charge of the other vessel the name of his own vessel, and of her port of registry, or of the port or place to which she belongs, and also the names of the port and places from which and to which she is bound. If he fails so to do, and no reasonable cause for such failure is shown, the collision shall, in the absence of proof to the contrary, be deemed to have been caused by his wrongful act, neglect, or default. Every master or person in charge of a British vessel who fails, without reasonable cause, to render such assistance or give such information as aforesaid shall be deemed guilty of a misdemeanor, and if he is a certificated officer an inquiry into his conduct may be held and his certificate may be cancelled or suspended».

## § 20
## Сигналы на море

I. По примеру ст. 18 и 19 британских Merchant Shipping Act 1873 г., рассматривающих все сигналы бедствия и требования лоцмана и другие морские державы издали подобные же постановления.

II. Для Германской империи этот вопрос подробно разработан в указе германского Императора от 14 августа 1876 г.[1], где, подобно английским правилам, даются определенные указания касательно сигналов бедствия и лоцманских как днем, так и в ночное время. Злоупотребление этими сигналами или использование сигналов, не предписанных на этот счет, наказывается на общем основании § 145 германского Уложения о наказаниях[2].

В нашем флоте руководством для сигналов о бедствии должен служить приказ Е. И. В. Генерал-адмирала от 12 декабря 1873 г. № 150, где говорится, что «Государь император по всеподданнейшему докладу предложения английского правительства об употреблении на наших военном и коммерческом флотах сигналов бедствий и для призыва лоцманов по международному своду морских сигналов, в 3-й день сего декабря, Высочайше разрешить изволил принять это предложение».

Поэтому в настоящее время сигналами о бедствии должны считаться: днем: 1) пальба из орудий, с промежутками около одной минуты, 2) сигнал о бедствии по международному своду, обозначаемый буквами ПВ, 3) отдаленный сигнал, состоящий из

---

[1] Noth und Lootsensignalordnung fur Schiffe auf See und auf den Kustengewassern vom 14 Augurt 1876.

[2] Ст. 18 Merchant Shipping Act 1873, определяет следующее наказание за злоупотребление сигналами о бедствии: «Any master of a vessel who uses or displays, or causes or permits any person under his authority to use or display, any of said signals except in the case of a vessel being in distress, shall be liable to pay compensation for any labor undertaken, risk uncured, or loss sustained in consequence of such signal having, been supposed to be a signal of distress, and such ccompensation may, without prejudice to any other remedy be recovered in the same, manner in which salvage is recoverable».

четырехугольного флага, поднимаемого над или под шаром, или чем-нибудь похожим на шар. Ночью же: 1) пальба из орудий с промежутками около одной минуты; 2) пламя на судне, как, например, от горящей бочки со смолой, маслом и проч.; 3) ракеты или снаряды какого-либо цвета или вида, выбрасываемые по одной, в короткие промежутки времени.

Сигналы для призыва лоцманов следующие. Днем: 1) поднимать на фор-брам-стеньге гюйс или другой национальный купеческий флаг, имеющий кругом белую кайму, шириной в 1/5 ширины флага, или 2) лоцманский сигнал по международному своду обозначаемый буквами PX. Ночью: 1) сжигание фалшфейеров через каждые 15 минут, 2) выставление яркого белого огня над самым планширем, или махание им через короткие промежутки, каждый раз в продолжение около минуты.

Все означенные сигналы делаются или поднимаются вместе или по одиночке. Что же касается производства лоцманских сигналов в наших портах, то об этом предмете читатель найдет весьма подробные сведения в брошюре «Правила для производства лоцманских сигналов в русских портах, утвержденные Е. И. В. Генерал-Адмиралом 9 марта 1861 г.» изд. Гидрографического департамента Морского министерства. В приложении к этой брошюре имеется краткая выписка из существующих законоположений о наказаниях за порчу, снятие или перемещение предостерегательных знаков, обеспечивающих безопасность мореплавания или судоходства, за каковые преступления наш закон, без корыстной цели, подвергает виновных аресту не свыше трех месяцев или денежному взысканию не свыше 300 рублей. За преступления же с корыстной целью виновные подвергаются лишению всех прав состояния и ссылке на каторжную работу в крепостях на время от десяти до двенадцати лет; в случае же смягчающих обстоятельств[1], виновные приговариваются

[1] Как, например, с целью не причинять убийства, крушения и пр., но только для использования в свою пользу употребленных для установки или постройки материалов.

***Примечание переводчика.***

к лишению всех особенных, лично и по состоянию присвоенных прав и преимуществ и ссылке на житье в Сибирь или отдаче в исправительные арестантские отделения, смотря по степени причиненного вреда жизни и имуществу потерпевших.

## § 21
## О рыболовстве в открытом море

I. Рука об руку с принципом о свободе моря идет также вопрос о предоставлении каждому права беспрепятственной рыбной ловли в открытом море[1].

Так как ни одно государство, вследствие этого последнего принципа, не имеет права издавать для открытого моря такие правила, которые были бы обязательными для судов других государств, а между тем создание этих правил лежит в интересах свободной международной рыбной ловли, то подобные правила могут только истекать из признанных принципов морского международного права.

Уже несколько столетий руководящей нитью в этом случае служит ряд правил, т.е. ряд норм о праве, источниками которых частью служили установившиеся обычаи, частью же отдельные государственные договоры о рыболовстве.

II. К этим нормам права, касающимся как отношений рыбачьих судов одной и той же национальности, так равно и рыболовных судов разной национальности, принадлежат:

1) предписания с целью предупреждения столкновений как между отечественными рыбачьими судами, так равно и между последними судами иностранных государств. Статья 10 Императорского указа от 7 января 1880 г. содержала на этот счет самые подробные инструкции, которые, однако, в настоящее время, вследствие указа от 16 февраля 1881 г., отменены.

В § 2 этого указа говорится только: «Беспалубные суда рыбаков, равно как прочие беспалубные лодки, обязаны только де-

[1] См.: Valin, II, с. 684 и след.; v. Cancrin, III, с. 67 и след.

ржать яркий белый огонь. Кроме того, им дозволяется также держать мгновенный огонь».

2) Правила свободной рыбной ловли. Рыбаки обязаны не мешать друг другу. Никто не имеет права вытеснить другого из однажды им занятой местности; воспрещается также выставлять свои сети и неводы в местах уже занятых, равно как прочими какими-либо действиями мешать соседу при производстве рыбной ловли[1].

3) Обычаи касательно взаимной помощи, в особенности при кораблекрушениях, при терпении бедствия, при недостатке съестных припасов, при предупреждении в случае приближения к опасности и т. д. Эти обязанности были весьма подробно разработаны в XVII в. в правилах производства рыбной ловли у берегов Гренландии.

## § 22
## Карантины

### А. Общее понятие о карантинах и их цель

Под словом «карантин» подразумевают запрещение своза на берег известных предметов с целью предупреждать развитие заразных болезней, соединенное с известным санитарным надзором над входящими в данный порт кораблями, их грузом и пассажирами.

Институт карантинных правил перешел, насколько известно, от Венецианской республики, где после эпидемии, известной под именем «черной смерти» (в первой половине XIV в.) все приходившие из Турции корабли подвергали, до всякого с ними сообщения, сорокадневному изолированию от местных жителей.

Такое распоряжение Венецианской республики приобрело с течением времени право гражданства почти во всех морских государствах; были образованы целые системы мер для предупреждения распространения эпидемии и заразных болезней.

[1] См.: Surland, §§ 695 и след.

Такие меры в особенности принимались против занесения чумы, холеры и желтой лихорадки[1].

Правильно устроенные карантинные учреждения мы уже находим во второй половине XV ст. почти во всех главных морских портах Средиземного моря, как например в Венеции, Генуе, Марселе и пр.

Главная цель этих учреждений заключалась в следующем: 1) предупреждение сообщения с берегом или с прочими судами; 2) дезинфекция судов; 3) отправление на более или менее продолжительное время команды судов после восьмидневной стоянки в госпиталь; пребывание в последнем продолжалось обыкновенно до 60 дней. Впрочем, в случае заболевания этот срок иногда значительно увеличивался; 4) дезинфекция груза на берегу, в особенно устроенных для этой цели местах; 5) в случае неисполнения предписаний карантинного начальства виновные подвергались весьма значительному денежному штрафу.

Смотря по местности, откуда приходило данное судно, различали пять случаев: 1) если судно приходило из чистого места, то оно могло свободно входить и выходить из порта, т. е. совершенно освобождалось от карантина; 2) если судно приходило даже из чистого места, но имевшего сообщение с местностями зараженными, то полагался 20 дневной карантин; 3) из подозрительного места – 21 день; 4) из зараженного места – 30 дней; 5) если на судне была чума, то с ним на 60 дней прекращалось всякое сообщение.

Впоследствии эти карантинные сроки были значительно сокращены, равно как были изданы всевозможные облегчения для удобства приходящих судов. В новейшее время вопрос об однообразном устройстве карантинных учреждений был неоднократно предметом многих научных исследований и международных съездов; особенно деятельное участие в разработке этого вопро-

[1] См.: статью Dr. Höring в журнале Epidemiologie, т. I, тетрадь 6; тут же целая литература этого предмета.

са принимали государства Средиземного моря[1], но до сих пор еще не пришли к определенному заключению; таким образом, даже в настоящее время, каждое государство имеет свои карантинные правила.

### B. Меры, принимаемые для предупреждения распространения заразных болезней

Суда, назначенные для выдержки карантинного срока, поднимают на топе фор или грот-мачты желтый флаг (иногда даже зеленый или национальный[2]).

### C. Карантинный патент (или паспорт)

Исходной точкой для применения соответствующих карантинных правил служит карантинный патент (паспорт), т.е. документ официально удостоверяющий санитарное состояние порта, который судно оставило последним. Он необходимо должен быть на судне во всех тех случаях, когда судно отправляется из портов, в которых свирепствуют заразные болезни. Но некоторые государства требуют карантинный патент от всех приходящих судов[3]. Этот патент, кроме того, свидетельствуется в порту консулом того государства, на территорию которого направляет-

---

[1] Первая конференция с этой целью имела свои заседания в Париже в 1851 – 1852 гг., вторая, в которой участвовали девять государств, была затем в 1859 г. опять созвана в Париже; другие конференции созывались: в Константинополе в 1866 г.; в прениях последней приняли участие представители 17 европейских государств и, наконец, последняя конференция имела свое заседание в 1874 г. в Вене и состояла из представителей Германии, Австрии, Англии, Нидерландов, России и Скандинавских государств (в первой конференции, имевшей 48 заседаний, с 23 июля 1851 г. по 19 января 1852 г. был выработан проект международной санитарной конвенции и проект международного карантинного устава. Отчет об интересных совещаниях этих заседаний издан в двух томах)

[2] См.: Nizze, I, с. 324. Queens Regulalions § 1939; испанские декреты от 18 июля 1817 г. и 17 мая 1880 г.; Австрийск. регламент, III, № 1026, и др.

[3] См.: Nizze, I. с. 293 – 295.

ся судно или же уполномоченным для этой цели консулом другого государства[1].

**D. Льготы военных судов в отношении карантинных правил**

Для судов Императорского Германского военного флота соблюдаются следующие карантинные правила: «Каждый раз перед уходом из германского или иностранного порта в море, судовой врач обязан, по приказанию командира, заручиться карантинным патентом от портового начальства, формально засвидетельствованным консулом того государства, куда предполагает зайти военный корабль. Только такие свидетельства, которые выданы не более 48 часов пред уходом в море, действительны. В тех случаях, когда в порту нельзя было получить вышеупомянутых свидетельств вследствие, например, того, что нет надлежащего консульства или портового начальства, или же если известно, что такого свидетельства не потребуется иметь в первом порту назначения, то можно их не брать. Во всяком случае, командиры военных судов обязаны при входе в порт дать удовлетворительный ответ на вопросы местного карантинного начальства».

Некоторые иностранные государства представляют военным судам отдельных дружественных наций особые льготы в карантинном отношении; так, например, шведское правительство издало 8 апреля 1854 г. в отношении национальных и иностранных военных судов следующие карантинные облегчения:

«1) За неимением на военном судне законного карантинного патента, объяснения командира о плавании и состоянии здоровья команды должны быть приняты совершенно достаточными;

2) если местное карантинное начальство признает необходимым подвергнуть известное военное судно карантину на определенное время, то местом якорной стоянки такого судна назначается не общий карантинный порт, но известное место, удаленное на бóльшее или меньшее расстояние от берега; но, впрочем, для

[1] См. русские карантинные правила от 9 ноября 1866 г. См. ниже дополнение переводчика о правилах нашего карантинного устава. ***Примечание переводчика.***

пользования такими правами необходимо словесное удостоверение командира в том, что он в продолжении карантина не будет иметь сношения как с берегом, так и с прочими судами;

3) военные суда освобождаются от платежа всех карантинных пошлин».

Греческие карантинные предписания дают военным судам и почтовым пароходам также известные облегчения; к числу таких предписаний относится распоряжение греческого правительства от 15 ноября 1873 г. То же можно сказать и о турецких карантинных правилах касательно военных судов, проходящих из Эгейского моря через Дарданеллы.

Те военные суда, которые, почему бы то ни было не желают подчиниться местным карантинным правилам, могут быть приглашаемы оставить данное место. При этом всякие жалобы и протесты против такого приглашения карантинного начальства оставляются без последствий.

Имея в виду важность знания главных принципов наших карантинных правил, переводчик позволяет себе сделать маленькое отступление от немецкого оригинала и прежде чем приступить к переводу следующего параграфа, сказать несколько слов о главных статьях нашего карантинного устава.

**Е. Устав о русских карантинах**

Для охраны государства от внесения чумы, желтой горячки, азиатской холеры и некоторых других особенно опасных по своей заразительности болезней учреждены постоянные карантины.

Карантинные учреждения разделяются на морские и сухопутные. К морским причисляются и карантинные учреждения, расположенные при устьях судоходных рек.

Морские карантинные учреждения разделяются на карантины и карантинные агентства.

Морские карантины пользуются правом принимать и очищать суда, людей и товары без всякого ограничения, какого бы рода ни был нечистый патент судна и как бы ни были неудовлетворительны условия, в которых пришло судно.

Карантинные агентства разделяются на два класса. Агентства первого класса принимают лишь те суда, которые могут быть очищаемы во время обсервации проветриванием и мерами гигиеническими. Прием в них судов с нечистым по чуме патентом, или в равных с таким патентом условиях, а также с патентом хотя и чистым, но возбуждающим опасения насчет чумы, не допускается: такие суда должны быть немедленно отправляемы в карантины. Исключения допускаются в случаях, изложенных ниже.

Агентства второго класса, состоя на путях сообщения, пропускают лишь суда с чистым патентом и в совершенно удовлетворительном состоянии находящиеся; все же прочие суда направляют к другим карантинным учреждениям, за исключением особо указанных случаев.

Каждый карантин разделяется на две части: наружную, или практическую и сомнительную, или внутреннюю. Наружная часть предназначается для людей, пользующихся свободной практикой, а внутренняя или сомнительная для людей, товаров и проч., подлежащих карантинным обрядам. Эта последняя разделяется на четыре квартала: 1) квартал пассажирский, 2) квартал товарный, 3) чумный квартал и 4) квартал для очищения животных.

Морские карантины состоят из карантинного порта и карантинного дома.

Каждый карантинный порт должен иметь, сообразно своему назначению, некоторые специальные устройства, а именно: 1) брандвахту, 2) комнату для опроса, для медицинского освидетельствования и для переводчиков, 3) окурную для бумаг, 4) переговорные и 5 ) помещения дли тех из чиновников стражи, служителей, маркитантов или маркитантской прислуги, которые по обязанности должны оставаться внутри карантина.

Агентства первого класса имеют, кроме помещений для служащих, по небольшому пассажирскому отделению, а агентства второго класса только помещения для служащих.

В тех местах морской границы, где нет карантинных учреждений, обязанности карантинного надзора исполняет погранич-

ная стража, которая наблюдает лишь за тем, чтобы заграничные суда не приставали к берегам и чтобы люди не имели с теми судами сообщения, а также чтобы на границе между обывателями обеих сторон не происходило никаких сообщений и никакие товары или вещи через карантинную линию из заграницы провозимы и передаваемы не были.

Обязанность карантинной брандвахты заключается в словесном опросе каждого приходящего судна и в указании ему места для стоянки, а также в надзоре, чтобы находящиеся в порту суда исполняли в точности карантинные и портовые правила.

Продовольствие лиц и снабжение судов, находящихся под карантинным надзором, производится через особых маркитантов или трактирщиков, которые допускаются к этому или с торгов, или иным образом, какой по местным обстоятельствам признан будет наиболее удобным подлежащим карантинным начальством. Это последнее получает по этому предмету соответственные инструкции от министра внутренних дел и заботится, со своей стороны, о достаточном количестве жизненных припасов и других потребностей, а равно об отпуске их потребителям без остановки и по возможно дешевым ценам, установленным таксой.

Каждое судно, приходящее в порт, платит, без различия флага, карантинную пошлину по количеству поднимаемых ластов.

От платы карантинной пошлины освобождаются: 1) военные суда всех наций; 2) суда и пароходы, невольно зашедшие в порт, хотя бы они и были допущены к сообщению, если только не приступят в этом порту к коммерческим операциям; 3) суда и пароходы, освобожденные от обязанности запасаться карантинным патентом, и 4) суда, поднимающие не более десяти ластов.

Карантинные меры, состоят: 1) в выдаче карантинного патента; 2) в исполнении обрядностей опроса и дознания; 3) в принятии мер гигиенических; 4) в обсервации и карантине, и 5) в различных способах карантинного очищения.

Карантинный патент есть документ, официально удостоверяющий о благополучном или неблагополучном состоянии здоро-

вья, как в порту и его окрестностях, откуда судно отправляется, так и на самом судне.

Патент выдается на печатных бланках по установленной Министерством внутренних дел форме, карантинным управлением, а где такового нет, общим по карантинному делу советом консулов, или консулом, на которого эта обязанность советом будет возложена, или, наконец, в случае невозможности составить консульский совет, консулом той державы, которой судно принадлежит, а за неимением такого агента, кем-либо из консулов дружественных держав.

Свидетельствование патентов производится консулом того государства, куда судно отправляется; в случае отсутствия такого консула, патенты свидетельствуются консулом той страны, которой судно принадлежит, или, за неимением сего консула, кем-либо из консулов держав, участвовавших в международной карантинной конвенции.

Патент должен быть составлен в выражениях определенных, не возбуждающих никакого недоразумения, без подчисток; помарки же или приписки между строк, сделанные по описке, должны быть оговорены в самом патенте.

В патенте, кроме точных сведений о судне, экипаже, пассажирах и грузе, должно быть положительным образом выражено, или что в порту и его окрестностях, или в местах, имеющих с ним непосредственные сношения и вообще принадлежащих к одному карантинному округу, нет ни чумы, ни желтой горячки, ни азиатской холеры, или что та или другая из этих болезней там существует. Если же в порту и его окрестностях появились болезни, имеющие сходство или сродство с одной из упомянутых болезней, что указывает на возможность появления таковых, хотя бы и не было еще случаев их обнаружения, то и это обстоятельство должно быть непременно отмечено в патенте.

Каждому судну выдается только один патент на весь его рейс, т.е. от места выхода до места назначения.

Карантинный патент допускается только двух родов: чистый и нечистый. Патент чистый означает отсутствие чумы, желтой

горячки и азиатской холеры в местности, откуда отправилось судно; патент нечистый означает существование в этой местности какой-либо из поименованных болезней, а также болезней по ним сомнительных или имеющих с ними сходство или сродство.

Если судно, получившее карантинный патент, не отправится из порта в течение сорока восьми часов, считая этот срок со времени выдачи патента, то патент снова должен быть помечен тем же карантинным управлением, от которого он выдан с объяснением перемен, какие могли произойти в промежуточном времени. Без такой пометы, которая, впрочем, не требует консульского засвидетельствования, патент считается недействительным.

От обязанности запасаться карантинным патентом освобождаются в благополучное время парусные суда и пароходы, плавающие между внутренними портами, суда рыболовные, лоцманские, таможенные и вообще береговые и каботажные.

Военные суда не освобождаются от обязанностей брать карантинный патент, но если бы по обстоятельствам, требовавшим поспешного отплытия, по распоряжению подлежащего начальства, они таковым не запаслись, то письменное объявление командира о состоянии общественного здоровья в той местности, из которой он вышел, заменяет для судна карантинный патент.

Опросу подвергается всякое приходящее судно для уяснения общих карантинных условий, в которых оно пришло.

Опрос производится назначенным для того карантинным чиновником, по установленной министром внутренних дел форме; причем подробно рассматриваются патент судна и прочие судовые бумаги и соблюдаются меры предосторожности, устанавливаемые особыми инструкциями Министерства внутренних дел.

В обыкновенных случаях опрашивается только шкипер или командир судна, в случае же какого-либо сомнения или недоразумения производится дознание о состоянии судна, причем опрашиваются все судовые люди и пассажиры и, когда встретится к тому надобность, судно подвергается осмотру, а экипаж и пассажиры освидетельствованию.

Меры гигиенические заключаются в истреблении, даже на судах снабженных чистым патентом, посредством сожжения или потопления в море, разных испортившихся жизненных припасов и напитков, равно как и товаров органического происхождения, пришедших в гнилостное брожение, если они не могут быть обращены ни на какое полезное и в месте для общественного здоровья безвредное употребление, в чистке палубы и совершенном удалении воды и всяких нечистот из трюма; в проветривании всего судна и очищении воздуха в его глубоких частях; наконец, в указании экипажу для сохранения здоровья лекарственных и диетических средств.

Из приходящих судов военные, почтовые, а также пассажирские, принадлежащие правительствам или привилегированным компаниям, могут быть подвергаемы обязательному осмотру лишь в случаях особой важности, по распоряжению или с разрешения местного губернатора или градоначальника. Освидетельствование людей на этих судах назначается, если судно пришло с нечистым патентом или находится в условиях, возбуждающих опасение, самим карантинным управлением, всякий раз, когда это будет признано нужным.

Охрана берегов Балтийского моря от внесения чумной заразы предоставлено шведскому карантинному заведению в Кензе (в Каттегате) на таком основании, чтобы оно в очищении судов, идущих в российские порты, их груза, экипажа и всего вообще, принимало те самые меры предосторожности, какие предписаны данным ему уставом для судов, приходящих в шведские порты.

Все суда, предназначенные в балтийские порты Российской империи, если они вышли из Берберийских государств, Египта или других турецких владений, лежащих по берегам Средиземного или Черного морей, обязаны иметь патент здравия, полученный в месте их отплытия и засвидетельствованный российским консулом или агентом, или, по неимению таковых на месте, шведским консулом, а если и такого нет, то одним из прочих консулов, по выбору и назначению Министерства иностранных дел.

На этом же патенте делаются во всех промежуточных портах, лежащих в вышеупомянутых краях, в которые судно во время пути заходило в последовательном порядке отметки российских консулов и агентов или других на то уполномоченных лиц, с назначением благополучного или неблагополучного состояния.

В чумное или только сомнительное по чуме время, когда публикациями шведского правительства известные места или порты признаны зачумленными или сомнительными, все суда, вышедшие из этих мест или портов, обязаны заходить в шведское карантинное заведение в Кензе (в Каттегате), для выдержки карантинных терминов и обрядов, на основании действующих в том карантине правил, и продолжая потом плавание до балтийских портов Российской империи, допускаются в иные лишь по предъявлении чистого свидетельства, выданного от Кензенского карантинного начальства.

Суда, вышедшие в чумное или сомнительное время из мест совершенно благополучных, признаваемых таковыми публикациями шведского правительства, могут и в это время, не заходя в Кензе, с чистым своим патентом прямо следовать в балтийские порты, в которых, однако, они подлежат опросу относительно сообщения их со встретившимися судами, во время плавания из последнего места отплытия, из которого имеется консульское удостоверение до места прибытия.

# ГЛАВА VI
# Береговое право и спасение груза, кораблей и людей при кораблекрушении или морской опасности[1]

## § 23. Береговое право

1. В древности и даже еще в среднее века под прибрежным правом разумели известное право государства или право жителей морского прибрежья над всеми предметами, выбрасываемыми на берег морем или спасенными во время кораблекрушения и гибели судов. Хотя еще римское законодательство[2] весьма энергично восставало против подобного права, но в сущности оно практиковалось почти постоянно во всех государствах того времени.

В некоторых государствах подобное право распространялось не только над всеми выбрасываемыми морем предметами: обломками кораблей, товарами и пр., но даже над живыми людьми и над телами умерших. Первых обыкновенно делали невольниками, иногда даже прямо убивали, а у вторых отнимали одежду, вещи и пр. и зарывали в землю; в некоторых случаях только один выкуп мог возвратить потерпевшему крушение свободу. Последняя мера в особенности часто практиковалась против иностранцев, которые вообще, по понятиям древних народов, считались бесправными. Только новейшее развитие народного права понемногу вытеснило этот варварский взгляд. Рука об руку с последним устраивались прибрежными жителями также искусственные кораблекрушения, причиной которых были ложные огни, ложные сигналы и пр. В особенно гуманных случаях прибрежное право выражалось известной податью за причиненное мор-

1 Sirandrecht und Hulfeleistung in Seenoth.

2 См.: Corp juri nautici, I, с. 14 и след.; далее Cauchy, I. с. 148 и след., 315 и след.

скому прибрежью беспокойство вследствие кораблекрушения, равно как за содержание огней и спасательных станций вдоль этого морского прибрежья.

Справедливость требует сказать, что церковь и правительственные власти многочисленными указами и предписаниями строго воспрещали грабеж кораблей, судов и людей, потерпевших кораблекрушение; за неисполнение этого предписания, виновные подвергались строгой ответственности[1], но несмотря ни на какие меры, жители морского прибрежья продолжали смот-

[1] Лютеранский церковный собор 1079 г. назначал за подобные преступления отрешение от церкви. См. также папскую буллу от 1124 г. и церковный собор в Нанте в 1127 г. Весьма строгие наказания за ограбление кораблей, потерпевших крушение, назначались также в Rooles d'Oleron, ст. XXV и XXVI; эти наказания в особенности касались лоцманов, которые с корыстной целью или по наущению своего помещика заведомо ложно ставили суда на мель. Если означенный помещик (т.е. лицо, которому принадлежит морское побережье), сказано в Roolos d'Oleron, будет настолько жесток, что примет под свое покровительство таких злых людей, или даже будет пользоваться корыстной целью последних, то он должен быть немедленно посажен в тюрьму; все же его имущество конфискуется и продается с публичного торга, на возмещение убытков пострадавших лиц. Сам же помещик привязывается к позорному столбу посреди двора своего дома, которой затем зажигается со всех четырех концов и должен сгорать дотла. По окончании огня оставшиеся стены должны быть снесены и уравнены с землею; на этом же месте устраивается на вечные времена свиной рынок; статья XXXI говорит следующее: «Если после кораблекрушения спасенные люди сойдут на ближайший берег в надежде на гостеприимство местных жителей, последние же будут на столько жестоки, бесчеловечны и низки, что позволять себе убить этих несчастных с целью завладеть их имуществом и деньгами, то местный помещик обязан таких людей немедленно арестовать и подвергнуть их телесному наказанию, равно как конфисковать все их имущество; затем этих людей следует бросить в море, оставить их там до тех пор, пока они не будут полумертвы и наконец, вынув из воды, убить их камнями, – подобно бешенным волкам и злым собакам. (Более подробные сведения об истории этого права см.: Hautefeuille, с. 99 – 104, 156 и 266, Cleirac Rooles d'Oleron и Pardessus, т. I, с. 346).

реть на прибрежное право, как не совершенно законное средство своего существования.[1] Правда, во многих случаях старались облечь этот грабеж в законную форму и придать ему, при известных условиях, легальный вид существования; но, в сущности, продолжалась прежняя система, чему, например, может служить доказательством ст. 218 уголовного кодекса Карла V, изданного в 1532 г., которая говорит следующее: «Во многих местах морского прибрежья корабельщики вводятся ложными огнями в недоразумения и ошибки, вследствие чего претерпевают кораблекрушения и подпадают затем под полную власть местных помещиков и жителей; поэтому постановляется, чтобы на будущее время, под страхом законной ответственности, подобные злоупотребления не имели больше места».

Некоторые отдельные государства приобретали для своих подданных особые открытые пропускные письма, которые должны были гарантировать их корабли от притязаний жителей морских прибрежий в случае кораблекрушения. Такими письмами запасались, например, города Ганзейского Союза от жителей датского морского прибрежья[2]. Только в XVI ст. более гуманные принципы проложили себе, хотя и весьма медленно, путь. В настоящее время все цивилизованные нации смотрят на прибрежное право в том смысле, как оно понималось в прежнее время, как на позорное право. Только в случае оказания помощи при

---

[1] См.: Corpus juris nautici, c. 66.

[2] В особенности в средние века подобные конвенции заключались весьма часто. Большинство их имеет характер отречения от так называемого права над людьми и судами, терпящими бедствие. Впрочем, некоторые из них имеют характер настоящих международных трактатов. Между документами первого рода упомянем о Пропускных свидетельствах 1290 и 1320 гг., которые давались государями востока в пользу жителей Барселоны; Ордонанс 1277 г. французского короля Филиппа для жителей Италии, и, наконец, Ордонансы 1461 и 1464 гг. короля Людовика XI в пользу фламандцев, голландцев и ганзейских городов. К стыду цивилизованного мира следует сказать, что подобные договоры заключаются даже по настоящее время; см. выше крушение «Москвы».

спасении кораблей, судов, людей с их имуществом во время кораблекрушения или другого морского несчастья, местные жители морского прибрежья имеют право на некоторое вознаграждение за оказанное содействие при спасении, равно как за сбережение спасенных вещей[1]. Долгое время в некоторых законодательствах удерживалось право правительства над известной

[1] Относительно этого права наше законодательство говорит следующее: «Спасение людей, равно и имущества корабельного экипажа или пассажирского и корабельной провизии, должно быть безденежно, из единой жалости и человеколюбия к ближнему утопающему; но если при этом оказаны будут какие-либо особенные подвиги, заслуживающие внимания, то в таком случае о таможенных чинах начальники таможенных округов обязаны представлять министру финансов, а о прочих губернаторы министру внутренних дел, которые ходатайствуют о награждении отличившихся в спасении людей и их имущества. О том, что спасенное имущество действительно принадлежит корабельному экипажу, пассажирам или составляет корабельную провизию, должны быть представлены надлежащие доказательства; в противном случае награда за спасение такого производится на общем основании.

Отрядные офицеры и вообще все служащие по таможенной части, если они действительно участвовали в спасении и сбережении потерпевших крушение кораблей, или товаров, или производили о том распоряжение, имеют также право на получение награды.

Если корабль или товар потерпели крушение или гибель на расстоянии одной версты или далее от берега: то награда за спасение и сбережение должна составлять четвертую часть, а если ближе одной версты или на самом берегу, то шестую часть спасенного. Следующая в награду четвертая или шестая часть спасенного разделяется на четыре доли, из которых две доли выдаются тем, которые участвовали в спасении из воды, каждому по равной части, как прибрежным жителям, так и таможенной страже и служителям местной полиции; одна доля отдается сберегавшим спасенное до составления оному описи, также каждому по равной части, а последняя доля предоставляется тому, кто распоряжался при спасении и сбережении корабля, груза и людей, на нем находившихся, если он взять пожелает.

Если сбережение спасенного было в особых заведениях, нарочно для того устроенных, или отданных не из найма, то в таком случае владелец сего заведения имеет право на получение половины награды из доли, следующей за сбережение, а другая половина сей

частью спасенного имущества или суммы, вырученной от продажи последнего, но теперь даже и этого права не существует; в настоящее время оно только практикуется в местах, никому не принадлежащих. На место прежнего прибрежного права, законодательство установило только известное право на вознаграждение лиц за спасение кораблей, предметов и людей, равно как за сохранение и оказание помощи. Все потерпевшие крушение находятся теперь под непосредственным покровительством верховной власти правительства.

Совершенно того же принципа придерживается также и наше законодательство. Ст. 1136 – 1140, т. XI, ч. 2 говорят: «Все спасенное в пределах российских и иностранных от крушения кораблей и судов российских и иностранных, люди, скот, птицы и иные животные, товар, груз, такелаж и самый корабль, потерпевший крушение, состоит под непосредственным покровительством Императорского Величества, и должно оставаться неприкосновенным.

Каждый российский подданный, особенно же в службе военной или гражданской состоящий обязан помогать терпящим кру-

---

доли разделяется между теми, которые составляли сберегательную стражу.

Равным образом, если распоряжение о спасении начато чиновником пограничной стражи, а кончено прибрежным помещиком, или чиновником местной полиции, то половину доли, следующей распорядителю, получает чиновник пограничной стражи, а другая половина отдается помещику или чиновнику местной полиции.

Начальникам таможенных округов вменяется в особенную обязанность наблюдать, чтобы чины пограничной стражи удовлетворяемы были в свое время следующей наградой, а в случае медленности или напрасных затруднений они должны представлять о том департаменту таможенных сборов. На сем же основании и полицейские чиновники обязаны наблюдать об удовлетворении следующей частью бывших при спасении или сбережении груза полицейских служителей, и в случае медленности в том, представлять губернскому правлению.

См.: «Сборник русских законов о купеческом водоходстве», сост. А. Носом, ч. II, с. 321 – 322.

шение или гибель, и прилагать крайнее старание о спасении всего того, что только спасти возможно.

Все спасенное должно быть, со всяким попечением и тщанием, сберегаемо и охраняемо в удобных и безопасных местах, дабы от худого смотрения или небрежения, не могло быть повреждено или истреблено. Никто не имеет права присваивать себе ни малейшей части спасенного или найденного на берегу, но должен объявить о том местной полиции, которая поступает в таком случае на основании правил, изложенных в особых статьях.

Все иностранные товары, не очищенные в российских таможнях пошлиной, груз разбившихся кораблей составляющие, или выброшенные на берег, должны поступать в ведение таможен.

Все разбившиеся или ставшие на мель корабли как российские, так и иностранные, а равно все такелажи и спасенные товары, вывезенные из России, поступают в ведение местного полицейского начальства, а потом по распоряжению губернского начальства или остаются в полиции, или передаются для хранения в городовой магистрат, в ратушу или в другое гражданское присутственное место. Относительно этих товаров таможенное ведомство должно поступать по правилам, в уставе таможенном определенным.

Примечание. За упразднением магистратов и судебных ратуш в губерниях, управляемых по общему учреждению, хранение разбившихся, или ставших на мель кораблей и такелажей и спасенных товаров поручено местным полицейским управлениям.

К сожалению, опыт доказывает, что правительство не имеет возможности при всех обстоятельствах действовать так, как это было бы желательно. Еще в наше время средневековое прибрежное право нередко проявляется со всей варварской жестокостью. Даже новейшим законодательствам стоило многих усилий, чтобы вполне отказаться от этого варварского права[1].

[1] Более подробные сведения см.: журнал «Hansa», 1873; статья «Schutz des Privateigenthums zur See im Frieden. (О защите частной

В настоящее время участь потерпевших кораблекрушение и имевших возможность спастись на ближайший берег гарантирована многими договорами, в которых договаривающиеся стороны определяют взаимность обязательств в случае вышеупомянутого несчастья. В большинстве случаев права и обязанности потерпевших кораблекрушение совершенно уравнены с правами и обязанностями местных жителей[1].

II. В пределах Германской империи соблюдается в настоящее время порядок, определенный в гл. 9 кн. V Германского торгового устава, равно как положение от 17 мая 1874 г. касательно поряд-

---

собственности на море в мирное время); того же автора: «Entwurf einer Slrandungsorduung fur das deutsche Reich», Kiel, 1873 (проект положения о порядке, соблюдаемом при спасении потерпевших кораблекрушение в пределах Германской империи); далее см.: H. Teklenborg «Strandungsordnungen, wie sie sind und wie sie sein sollten», Kiel, 1874 (настоящее и будущее правил, соблюдаемых при спасении потерпевших кораблекрушение и сбережении спасенных предметов).

[1] Северо-германский Союз, а затем Германская империя также в разное время заключала подобные договоры. Так, например, взаимные обязанности договаривающихся сторон в случае кораблекрушения выяснены в следующих трактатах: в Договоре взаимной дружбы и мореплавания с Либерийской республикой от 31 октября 1867 г.; в Торговом и таможенном договоре с Австрией от 9 марта 1868 г.; в Консульской конвенции с Италией от 21 декабря 1868 г.; в Договоре взаимной дружбы, мореплавания и торговли с Японией от 20 февраля 1869 г.; в Консульской конвенции с Испанией от 22 февраля 1870 г.; в Договоре взаимной дружбы, торговли и мореплавания с Мексикой от 28 августа 1869 г.; в подобном же договоре с Сан-Сальвадором от 13 июня 1870 г., в Консульской конвенции с Северо-Американскими Соединенными Штатами от 11 декабря 1871 г.; в Договоре о взаимной дружбе, торговле и мореплавании с Персией от 11 июня 1873 г., в Консульской конвенции с Россией от 8 декабря/26 ноября 1874 г.; в Торговой конвенции с Румынией от 14 ноября 1877 г; см. также Договор о взаимной дружбе, торговле и мореплавании Сев. Гер. Союза с прибрежными государствами Китая от 2 сентября 1861 г.; в настоящее время при спасении потерпевших кораблекрушение на берегах Китайской империи соблюдаются правила, определенные 26 мая 1876 г., согласно которым иностранные суда с их командой пользуются теми же правами, какими пользуются китайцы.

ка, соблюдаемого при спасении потерпевших кораблекрушение. В собрании торговых законов изложены правила, на основании которых местные жители могут требовать вознаграждение за спасение и сохранение предметов, между тем как в положении от 17 мая 1874 г. определяется порядок, как следует поступать при спасении людей и сбережении предметов, спасенных во время кораблекрушения, равно как предметов, выбрасываемых на берег и утонувших на дне морском; в этом положении также рассматривается право над известными, найденными предметами, владельцев которых невозможно было найти; в заключение определяется порядок публичной продажи[1] спасенных вещей. Почти все государства не требуют возмещения расходов, произведенных во время спасения вещей с военных судов. Недавно Фрегат «Минин» потерял в Карлскроне, осенью 1883 г., якорь и цепь. По предложению нашего местного консула шведское портовое начальство деятельно занялось отысканием якоря, которого после 10-дневной работы и удалось найти. Несмотря на значительные расходы, шведское морское министерство предложило нашему консулу взять найденные вещи без всякого возмещения убытков.

Принимая во внимание, что правила о кораблекрушениях и пр. не составляют собой особенного отдела науки международ-

[1] До введения положения от 17 мая 1874 г. не только каждое прибрежное государство Германской империи, но даже каждая полоса прусского морского прибрежья имели свои особенные законы и обычаи касательно порядка, соблюдаемого при спасении потерпевших кораблекрушение. Замена этого частного права каждого государства Северогерманского Союза общеобязательным актом Германской империи имелось уже в виду статью 4 (№ 7) Положения об управлении Германской империей. Необходимость подобной защиты кораблей, судов, груза и людей, спасенных при кораблекрушении на отечественном побережье, лежала не только в интересе международной и национальной морской торговли, но и в интересах обществ морского страхования. Противоречие предшествовавших частных прибрежных прав, из которых многие совершенно не подходили под современные требования цивилизации, нередко вводило Германскую Империю в крайне неприятные недоразумения и столкновения.

ного права, мы должны отказаться от более подробного исследования этого предмета.

III. Шаг за шагом за удалением разбираемого нами узаконенного разбоя последовали также строгие узаконения о наказуемости прибрежных жителей, бывших причиной кораблекрушения вследствие постановки с корыстной целью ложных огней и знаков, равно как уничтожения существующих маяков[1].

## § 24
## Особая помощь, оказываемая военными судами

I. Кроме покровительства, оказываемого военными судами национальному морскому мореплаванию, эти суда вместе с тем обязаны оказывать всякое покровительство и помощь торговым судам всех национальностей в случае бедствия или кораблекрушения. Английские Queens Regulations (§ 1954) определяют эту

1 § 322 германского устава о наказаниях говорит следующее: «Виновный в уничтожении или удалении огня или другого знака, служащего для безопасности плавания судна, равно как всякий, кто потушит огонь или же в противоположность своим прямым служебным обязанностям не зажжет никакого огня, тот наказывается тюремным заключением сроком до десяти лет. Такому же наказанию подвергаются лица, виновные в разведении огня на морском прибрежье или в постановке всех знаков, могущих ввести в заблуждение плавающие суда и быть причиной гибели последних; причем, в случае крушения судна, постановки на мель, виновный наказывается не менее как пятилетнем тюремным заключением; в случае же погибели (смерти) даже одного лица, виновные подвергаются тюремному заключению не менее, чем на 10 лет; иногда даже пожизненному заключению в тюрьму. Кроме этого наказания суд может присудить еще нахождение под надзором полиции после окончания срока тюремного заключения (§ 825); в военное же время виновные судятся военным судом. В случае же, если причина кораблекрушения произошла от неряшливости и небрежного отношения к своим обязанностям, то виновные подвергаются заключению в тюрьму сроком до одного года; если же при этом кто-нибудь лишится жизни, то назначается от трех месяцев до трех лет тюремного заключения.

обязанность следующими словами: «All officers of her Majesty's Ships are to afford every possible aid to vessels in danger, distress, or in want of casual assistance and in saving life».

Австрийский закон (Oesterreichische Reglement III. n 1314) говорит: «Начальникам Императорского королевского флота вменяется в обязанность оказывать полную помощь и покровительство всем судам и лицам, терпящим кораблекрушение, без различия национальностей». Такое обязательство существует даже в тех случаях, когда об этом нет специальных инструкций, для всех военных судов касательно: спасения на море людей, предупреждения опасности, спасения корабля, помощи в случае недостатка провизии,[1] воды, огнива, топлива, материалов, защи-

[1] § 38 Reglement uber die Schiffsverpflegung in der kaiserlcen Marine от 13 мая 1879 г. говорит следующее: «В случае недостатка на море провизии, последняя может быть отпущена как германским торговым, так и иностранным военным и торговым судам настолько, чтобы удовлетворить главным потребностям и спасти команду от голода. Причем, во всяком случае, преимущество должно быть оказываемо первым, т.е. германским торговым судам. Обо всех отпущенных на другое судно предметах до́лжно брать с командиров соответствующих судов установленные квитанции.
Германские торговые суда уплачивают потом за взятые вещи по таксе, объявляемой германским Marine Verordnungsblatt, сообразно § 37, с надбавочной ценой в 20 процентов. Если у корабельщика нет наличных денег, то он от имени своей фирмы или владельца судна дает на соответствующую сумму вексель, уплачиваемый по истечению срока Императорскому Адмиралтейству. Эти векселя, писанные в трех экземплярах, и квитанции отсылаются затем для дальнейшего распоряжения в Адмиралтейство. При отпуске провизии в открытом море иностранным военным судам соблюдается тот же порядок. Однако если в последнем случае у командиров не окажется для уплаты наличных денег, то векселя брать не следует. Достаточно запастись распиской командира, которую надлежит отослать в Адмиралтейство. Деньги получаются затем дипломатическим путем. То же говорят и австрийские правила (см.: Oeste rreich. Reglement III).
Наше законодательство по этому поводу говорит следующее: «В случае крайнего недостатка жизненных припасов, корабельщик, встретившись на пути с другим кораблем или судном, может занимать оные по взаимному условию с ведущим это судно

ты от морских разбойников; с другой стороны, нельзя требовать от военных судов обязательного спасения и сохранения груза; это в особенности справедливо в отношении торговых судов чужой национальности.

II. Принимая во внимание последнее обязательство военных судов, невольно появляется вопрос: имеет ли государство, которому принадлежит рассматриваемое военное судно, равно как

---

корабельщиком, и даже против его воли и согласия, буде бы он, презрев правила человеколюбия, отказал в пособии терпящему крайность.

Корабельщик, который, для избегания опасности умереть с голоду, вынужден будет взять у встретившего с ним другого корабельщика потребное для продовольствия своего экипажа количество съестных припасов, должен поступать в том с величайшей осмотрительностью и отнюдь не брать припасов более самого необходимого количества, дабы не подвергнуть голоду и того, у кого берет все это».

Он (ст. 1064) должен брать припасы мерой и весом и оставить тому корабельщику, у которого взял оные, письменный вид, с обозначением своего имени, названия корабля, хозяина этого, места откуда и куда плыл, количества взятого припаса и условий насчет получения платежа за оный. Такой же письменный вид он должен получить и от того корабельщика, у которого взял припасы.

По прибытии к первому порту одного из тех кораблей, корабельщик должен объявить тот оставленный у него другим корабельщиком, письменный вид в таможне, с показанием, сколько при отплытии из последнего порта в море имелось у него на корабле припасов, и с объяснением непредвидимых приключений или противных ветров, замедливших плавание.

Если бы оказалось, что корабельщик, взявший силой припасы у встретившегося с ним на пути другого корабельщика, недостаточно запасся оными при отплытии из порта, или что не случилось с ним никаких непредвидимых приключений: то он подвергается за эту неосторожность, сверх вознаграждения за причиненный этим другому кораблю убыток или вред, наказанию на основании ст. 1230 Уложения о наказаниях. Когда же он возьмет у встретившегося с ним другого корабельщика припасов более необходимого количества и этим лишит сей другой корабль нужного продовольствия, то он приговаривается к наказанию, определенному в статье 1640 этого же уложения. (См.: Сборник русских законов о купеческом водоходстве, сост. А. Нос, с. 296-97).

команда последнего, право на известное вознаграждение за оказанную помощь при спасании судов и людей, терпящих бедствие? Само собой разумеется, что о подобном праве может быть речь только в тех случаях, когда помощь была оказана при обстоятельствах, за которые вообще назначается известное вознаграждение, т.е. при оказании известной помощи во время несчастья на море.

Во всяком случае, вне всякого влияния остается вопрос: была ли известная помощь оказана с опасностью для собственного корабля и жизни людей, или нет? Это обстоятельство имеет только значение для того, чтобы судить о бóльшем или меньшем самоотвержении известных военных лиц.

Британское и Северо-Американское морские законодательства предоставляют командирам и командам военных судов за спасение и хранение известных предметов те же права и преимущества, какими пользуются частные лица или учреждения.

Для военного флота Великобритании рассматриваемые права и обязанности определяются в §§ 1954 – 60 Queens Regulations, причем руководством служат инструкции морских торговых законов.

Главные основания английских правил следующие: «Государство не требует вознаграждения за все повреждения, которым могут в подобных случаях подвергнуться военные суда и их принадлежности; при добровольном соглашении касательно вознаграждения за спасение и хранение предметов, нельзя требовать более половины стоимости спасенных вещей плюс вознаграждение за особые расходы. Если подобное соглашение не могло состояться, то дело передается ближайшему суду; но для возбуждения судебного преследования необходимо согласие Адмиралтейства, которое только в таком случае дается, если оказанные услуги действительно будут признаны удовлетворительными или сопровождались известной опасностью. Касательно распределения вознаграждения необходимо руководствоваться правилами призового права. Исключение допускается только в тех случаях, когда Адмиралтейство, имея в виду, что

при оказании помощи участвовала только одна часть команды, издаст на этот счет особые правила. За все предметы, принадлежащие казне, команда судна не имеет права требовать особого вознаграждения.

Во флоте Северо-Американские Соединенные Штаты руководствуются подобными же правилами. При этом не безынтересно, впрочем, припомнить, что в бурное время года президенту Республики предоставляется право посылки в море надлежащего количества прибрежных крейсеров, имеющих специальное назначение – оказывать безвозмездно всякую помощь и содействие судам, терпящим бедствие и кораблекрушение.

Германское законодательство ничего не говорит по этому предмету. Впрочем, недавнее решение министра торговли и публичных работ от 20 мая 1881 г. по поводу правительственных судов, говорит[1]: «В случае, если правительственные суда окажут помощь терпящим бедствие судам, то правительство этим самым приобретает право требовать известное вознаграждение за спасение и хранение спасенных предметов. Служащие на этих судах не могут участвовать в подобном государственном праве, потому, во-первых, что ст. 751 Торгового устава к разбираемому случаю непригодна, во-вторых, потому что согласно основному государственному порядку, исполнение своих прямых обязанностей не может давать ни одному из лиц, находящихся на государственной службе, права требовать за это исполнение особенного вознаграждения. Но, с другой стороны, не мешало бы назначить в виде поощрения известную часть для раздачи тем из служащих, которые особенно отличались при спасении и хранении потерпевших крушение предметов.

Требовать вознаграждение за спасение груза и людей с германских торговых судов, потерпевших кораблекрушение, было бы полезно только с тем условием, чтобы иметь возможность уплатить государству все его расходы по спасению, остаток же разделить между командой спасавшего корабля. За спасение же

[1] Min. Blatt fur die innere Verwaltung, Seite 133, 134.

иностранных судов обязательно следует брать вознаграждение за оказанные услуги. Исключение может быть допущено только тогда, когда надлежащее иностранное государство применяет в отношении германских судов более гуманные правила спасания при кораблекрушениях. Все остатки наличных денег, могущие быть свободными после уплаты всех государственных расходов и раздачи надлежащей премии лицам, принимавшим участие в спасании и сбережении груза и людей, не следует причислять к государственным доходам; на эти средства необходимо образовать особый запасной фонд для раздачи премий наиболее отличившимся при спасании человеческих жизней, в тех случаях когда весь груз, или, по крайней мере, его бóльшая часть, погибли при крушении судов, а, следовательно, не окажется средств для надлежащего вознаграждения достойных лиц.

Одно из существенных отличий военных судов от прочих правительственных судов заключается, например, в том, что первые обязаны оказывать в случае нужды всякую помощь терпящим бедствие и кораблекрушение. Германское правительство никогда не думало заявлять каких бы то ни было прав за все подобные услуги, оказываемые судами германского военного флота, как национальным, так и иностранным торговым судам. Такой поступок вполне оправдывается тем взглядом, что военные суда составляют не только часть вооруженной силы государственного организма, но что их прямое назначение преимущественно заключается в защите международных торговых сношений от всяких случайностей. Но как бы то ни было, такое назначение германских военных судов вовсе не исключает возможности требовать известную плату за расходы по спасению и сбережению предметов с кораблей, потерпевших крушение.

Команда военного судна не может требовать вознаграждения за спасение и хранение вещей, так как подобные услуги являются прямым следствием их обязанностей. [Насколько нам известно, в русском законодательстве нет ни одной статьи, которая бы требовала известную уплату государству за услуги, оказанные нашими военными судами отечественным или иностранным судам].

# ГЛАВА VII
# Морской церемониал

## § 25
## Характеристика

I. В прежнее время, когда принцип свободы моря имел самое ограниченное число последователей, глава о морском церемониале занимала в международном праве весьма видное место. Это, в особенности, касается XVII в., времени наиболее эгоистических и странных притязаний о верховных правах над известной частью моря (§ 4). В то время речь шла не только об оказании известных правил вежливости и морского этикета, чего могли одинаково требовать все морские державы, но также о внешних заявлениях покорности и подчинения, которые некоторые государства, в силу своих мнимых верховных прав над известными частями океана и моря, а главное – опираясь на значительную вооруженную силу, требовали от всех других морских государств, суда которых пользовались для мореплавания этими водами. Некоторые государства доходили даже до того, что в случае неисполнения предписанных правил покорности немедленно обращались к вооруженной силе.

Прежде всего, салюты военных судов были причиной многих недоразумений и насильственных актов, а иногда даже причиной ожесточенной войны. Писатель Bunkershoek[1] начинает свой трактат о морском церемониале следующими знаменательными словами: «Ut belli occasio evitetur, tractandum quoque, quando et quorum navibus praestanda sit reverentia[2]».

---

[1] См.: Quaest. juris publ., I. 2 c. XXI

[2] Более подробные сведения о морском церемониале до половины XVII века см. в приложении к сочинению «Us et coutumes de la mer», Cleirac

II. Франция и Англия особенно выдавались своими претензиями. Во время царствования Якова I английские военные суда требовали при встрече с другими иностранными судами во всех британских водах, над которыми Англия объявила свои исключительные верховные права, внешнего заявления покорности, которая должна была выражаться в опускании флага и спуске парусов, причем английские военные суда имели право не отвечать на такой салют. Но некоторые большие морские державы, как, например, Испания и Франция, не подчинялись этому требованию. Людовик XIV предписал своим военным судам вести себя при встрече с английскими военными судами так, чтобы последние ни в чем не имели преимущества; Филипп II Испанский самым строгим образом запретил этим судам спуск королевского флага[1]. Однако Карл II опять возобновил приказание Якова I и требовал его исполнения от всех иностранных судов. Возникшие недоразумения с Францией[2] были, впрочем, причиной получе-

[1] В своем ордонансе он предписывал следующее: «Наши подданные, встретившись на море с военным кораблем союзного государства, или прохода мимо крепости, ему принадлежащей, могут салютовать парусами и флагами, но мы им строго воспрещаем спускать главный флаг с нашим королевским гербом, и если их будут принуждать к этому, то они должны идти на все крайности и скорее погибнуть, чем согласиться».

***Примечание переводчика.***

[2] Франция никогда не признавала преувеличенных требований Англии. Еще в 1634 г. Людовик XIII заключил соглашение с Карлом I, что английские корабли, встречаясь с французскими ближе к берегам Франции чем Англии, первые салютуют. Замечательна переписка Людовика XIV и его посланника в Лондоне господина д'Эстрад. Последний писал, что английский король сказал ему, что он никак не ожидал, чтобы французский король отказал ему в праве, признанном Генрихом IV, и которое он считает лучшей принадлежностью своей короны, и что он решится на все для сохранения своего права. Французский посланник отвечал, что на примере Генриха IV нельзя основываться, потому что этот король имел всего 10 кораблей, вел войну с мятежной лигой, и в этой крайности просил помощи у Елизаветы, следовательно, и не мог отказать вспомогательному английскому флоту в его притязаниях. Людовик XIV отвечал своему посланнику на сообщенный им

ния английскими адмиралами приказания, по возможности, избегать встречи с французскими военными судами, если же этого нельзя будет всегда исполнить, то в случае встречи с этими судами салютовать им одновременно или вовсе не салютовать. Но новые столкновения должны были неминуемо последовать после получения в 1687 г. командирами английских военных судов следующей инструкции: «Когда вы встретитесь в английских водах[1] с иностранным военным судном, то вы должны ожидать, что при проходе ними вас оно спустит свой флаг и уберет свой марсель с целью этим показать, что оно в этих водах признает верховные права английского короля; если же одно из таких судов не исполнит этого или даже прямо откажется, то вы должны принять все зависящие от вас меры, чтобы заставить такое судно исполнить ваше требование и не должны терпеть, чтобы кто-нибудь осмелился каким бы то ни было образом оскорблять флаг Его Величества».

В ответ этой английской инструкции Людовик XIV приказал своим военным судам требовать при встрече с иностранными военными судами во всех водах первое заявление покорности и, в случае неисполнения, прибегать даже к вооруженной силе.

Вследствие такого приказания английским военным судам, в 1652 г., во время глубокого мира, произошло морское сражение между англичанами и голландцами, так как правительство последних решительно отказывалось от исполнения требования ан-

---

разговор с английским королем: «Я заметил из вашей депеши, что ни король брат мой, ни его советники еще не знают хорошо меня, если решаются говорить со мной свысока и с такой твердостью, которая пахнет угрозой. Я не знаю под небом никакой силы, которая могла бы меня заставить сделать в этом случае уступку хотя бы на один шаг. Король английский и его канцлер могут хорошо видеть, каковы мои силы; но они не знают моего сердца; я, зная и то, и другое, желаю, чтобы вы им немедленно объявили на их гордую декларацию, что я не прошу и не ищу сделок в вопросе о флаге, потому что я всегда буду в состоянии поддержать мое право во чтобы то ни стало».

***Примечание переводчика.***

[1] Которые в то время простирались до мыса Финистерре.

глийских военных судов. Это сражение было потом причиной весьма кровопролитной войны. В морских договорах 1654 и 1674 гг. было затем определено, что на будущее время голландские военные суда и катера при встрече с английскими военными судами в английских водах будут спускать свой флаг и убирать свои верхние паруса; причем английскими водами условлено было считать пространство открытого моря от мыса Финистерре в Испании до мыса Штарен в Норвегии. После такого требования Англии, Франция, не желая быть ниже своей вековой соперницы, заставила Голландию отдавать такие же почести своим кораблям. На это Голландия ответила, что первый салют означает только вежливость и уважение, а вовсе не подчинение, и требовала, чтоб на ее салют отвечали равномерным числом выстрелов. Франция признала это заявление и предписала требовать от голландцев салют флагом только в таком случае, когда бы французской морской силой командовал офицер равного или высшего ранга сравнительно с голландским командиром.

Только в XVIII ст. обычай спускать свой флаг при встрече военных судов стал понемногу терять свою первоначальную силу; в это время начали смотреть на подобный обычай, как на действительное оскорбление[1]; несмотря, однако на это, еще в 1744 г., за несколько дней до объявления Францией войны Англии, начальник французских морских сил заставлял все встречные военные суда британского флота спускать свой флаг во время крейсерства по английскому каналу. Даже еще в 1689 г. Людовик XIV предписывал, чтобы его корабли на всех морях и при всех берегах заставляли отдавать себе первый салют; а на морях французских (которые он считал до мыса Финистерре) требовать спуска флага в знак признания господства Франции. Вильгельм III в Манифесте 1689 г. об объявлении войны Фран-

[1] В Encyclopedie de Marine сказано: «Салют пушкой величествен, салют флагом унизителен; если его спускают низко, то это не только унизительно, но даже презрительно, поэтому независимые государства не подчиняются такой форме салюта».

***Примечание переводчика.***

ции в числе причин приводит непризнание ею владычества Англии над британскими морями. В договоре 1784 г. между Голландией и Англией мы встречаем опять подобное обязательство военных судов, заимствованное из мирных договоров 1654 и 1674 гг.

Кроме вышеизложенного, замечателен еще следующий случай. В 1688 г. произошло сражение возле Аликанте между французской эскадрой Турвиля и испанской Папашена. Испанец отказался дать первый салют; французский адмирал разбил его и заставил уступить. Папашен салютовал девятью выстрелами, Турвиль отвечал тем же.

Для предупреждения недоразумения многие государства заключали особые договоры о салютах, правила которых надлежало соблюдать как при встрече судов в открытом море, так равно на иностранных рейдах; частью же салют был совсем выведен из употребления.

III. Принцип совершенного равенства государств служит в настоящее время исходной точкой для определения всех возможных видов морского церемониала[1], который теперь уже потерял свое первоначальное значение и есть не более чем требование формальности и морского этикета.

## § 26
## Различные виды оказания почестей

I. Многие употреблявшиеся в прежнее время виды оказания почестей теперь уже понемногу выведены из употребления. Такой участи, в особенности, подвергались те из них, которые, для корабля их оказывающего, выражали собой унижение или покорность, как, например, спуск флага[2] равно как те, которые по роду

1 Twiss (I. § 184): «The Ceremonial of the salute is no longer connected with the idea of the supremacy of one Nation over another».

2 Neumann (§ 21) ошибочно находит, что обычай спускать свой флаг в знак салютации до сих пор еще находится в употреблении. В настоящее время спуск флага в сражении выражает собой

своего исполнения не допускают взаимности, какими следует считать, например, минование судна с наветренной стороны[1].

II. Все употребляемые в настоящее время виды почестей делятся на два разряда:

A. Судовой салют

1) подъем иностранного национального флага;

2) постепенное опускание и поднимание собственного кормового флага[2];

3) спуск парусов, в особенности верхних;

---

покорность и желание сдаться в плен неприятелю; на взятом корабле затем поднимается национальный флаг победителя и под ним поднимается флаг побежденного.

[1] См.: Cleirac, с. 76 приложения: «Нахождение с подветренной стороны представляет собой самое большое оскорбление, какое вообще может иметь место в открытом море».

[2] См.: Flaggen-und Salut – Reglement, vom 21 Mai 1878, § 49. «Корабли Императорского флота только в таком случае могут спустить свой флаг при встрече с иностранными военными кораблями при миновании крепостей и пр., когда иностранные военные корабли первые дадут этому пример, или когда по взаимному соглашению такое оказание почестей должно быть произведено одновременно: на каждое такое оказание почестей необходимо тотчас и при всех обстоятельствах ответить тем же. На привет торговых судов троекратным спуском флага, равно как миновании военного судна с приспущенным флагом, до́лжно отвечать один раз опусканием военного флага до половины; исключение составляет только случай, приведенный в § 26 (т.е. в присутствии Императорского штандарта). Насколько нам известно, обычай этот в международных сношениях уже совсем выведен из употребления. То же можно сказать и про прежний спуск брам-стенег. Впрочем, австрийский регламент предписывает: «Парусные суда должны во время судового салюта поднять нижние паруса и взять брамсель на гитовы; суда же идущие под парами должны, смотря по обстоятельствам, уменьшить ход, а иногда и совсем остановить последний. Впрочем, взятие брамселя на гитовы делается только при встрече со своими военными судами; для иностранных же судов такой почет может последовать только в ответ за оказание подобной же почести»; т.е. только тогда, когда первый пример подаст иностранное военное судно».

4) салют до 21[1] пушечного выстрела (смотря по причине, которая вызвала салют), соединенный с поднятием на топе грот или фок-мачты национального флага; посылка людей по реям и вантам, крик «Ура!», оказание чести отрядом морских солдат, которые берут ружья «на караул» и проч.;

5) взаимное оказание почестей при встрече на шлюпках.

В. Прочие виды почестей.

1) взаимные визиты (посещения);

2) официальный прием на борту военных судов иностранных гостей, смотря по чину последних;

3) участие в национальных празднествах во время нахождения на иностранных рейдах и в иностранных водах.

## § 27
## Принципы касательно оказания почестей

I. В международных сношениях салюты составляются из почестей и ответов на эти почести. За каждый пушечный выстрел, как военные суда между собой, так и военные суда с береговыми батареями, отвечают всегда тем же числом выстрелов.

Нельзя ожидать ответа в следующих случаях:

1) при салютах иностранным царственным лицам, их семействам, президентам республик, дипломатам, высшим военным сановникам и пр.; впрочем, и здесь в некоторых случаях может последовать также ответный салют, но меньшего числа выстрелов;

2) при салютах по случаю национального торжества[2];

---

[1] Число это представляет собой maximum числа пушечных выстрелов, употребляемых в международных сношениях. Германские военные суда салютуют Германскому Императору и Германской Императрице 33-мя выстрелами.

[2] Более подробные сведения см.: правила касательно салютов и расцвечивания флагами (Flaggen und Salut-Reglement §§ 45 до 49), Австрийский регламент III. № 1100, где от 1141 до 1146

3) когда военные корабли салютуют катерам.

II. Относительно старшинства в настоящее время существуют следующие правила и обычаи.

1) отдельное военное судно при встрече с эскадрой салютует первым[1]; то же самое можно сказать и про несколько судов, которые соединяются с иностранной эскадрой; вспомогательный флот салютует первый главным морским силам;

2) при встрече отдельных судов или отдельных эскадр старшинство отдается чину командира или чину начальника эскадры. В случае равенства чинов первым салютует подветренное судно.

3) Торговые суда салютуют первыми военным судам. Пушечные выстрелы торговых судов отвечаются военными судами только в тех случаях, когда этих выстрелов будет не менее 5; при-

---

номеров можно найти весьма подробные сведения о салютах в иностранных портах, равно как правила оказания почестей разным государственным сановникам.

[1] Через несколько лет после заключения мира 1671 г., на котором Голландия согласилась давать первый салют спуском флага и верхних парусов, Голландский флот из 46 кораблей, фрегатов и нескольких меньших судов, под начальством адмирала Рейтера, встретился у устья Шельды с английской яхтой Мерленом. Яхта разменялась салютом пушками с вице-адмиралом Хентом, но последний не спустил флага, тогда Мерлен дал по нем два выстрела ядром и не отвечал на салют адмирала Рейтера. Такой поступок со стороны маленького судна против многочисленного флота мог считаться сумасбродной бравадой. А между тем английское адмиралтейство засадило в Лондонскую башню капитана яхты за то, что он не продолжал сражения! По инструкциям он должен был отыскать голландский флот, заставить его силой дать полный салют флагом и не прежде прекратить огонь, как после выстрелов голландцев. Англия потребовала удовлетворения. Голландия отвечала, что договор о салюте касался отдельных кораблей, а не эскадры, к тому же яхта не есть настоящий военный корабль. Тем не менее Англия снова объявила войну Голландии и заставила последнюю согласиться на все свои требования. Голландия обязалась салютовать первая на британских морях, хотя бы её эскадра встретила английскую яхту. Но к счастью эти печальные факты больше не могут повторяться и навсегда преданы забвению.
***Примечание переводчика.***

чем в последнем случае военные суда отвечают тремя выстрелами; если торговые суда будут салютовать более чем пятью выстрелами, то в ответ получают пять выстрелов, нескольким салютующим торговым судам военные суда отвечают семью выстрелами[1].

Если при встрече с военным судном торговое судно поднимет свой флаг, то первое должно также показать и свой флаг. Исключение допускается только в тех случаях, когда особые обстоятельства не позволят этого сделать[2].

4. В своих территориальных водах каждое государство вправе требовать своему флагу от встречных судов первый салют.

III. Что же касается обязанности торговых судов салютовать в открытом море всем встречным иностранным военным судам, то можно вообще сказать, что подобная бесполезная и обременительная формальность[3] не может больше иметь места в наше время свободы морских международных торговых отношений. Впрочем, оказание почестей при помощи флага еще и теперь многими употребляется как акт особенной вежливости и любезности[4].

---

[1] См.: Flaggen-und Salut-Reglement, §§ 45 – 49; также Oeslerreichischies-Reglement III, № 1001.

[2] См.: Instruction für den Comendanten. Современные английские инструкции запрещают военным кораблям делать салют флагом и парусами иностранному кораблю, какому бы то ни было, разве если бы он первый сделал такой салют. Флаг теперь наклоняется или спускается до половины мачты только в знак траура или для призыва на помощь во время опасности. Впрочем, в знак особенного уважения, купеческие корабли часто салютуют военным, опуская и приподнимая медленно три раза флаг. Этот салют им отдается один раз.

[3] См.: v. Martens, Precis I. § 162.

[4] Philimore, в принципе, также признает, что в открытом море оказание известных почестей встречными судами вполне должно зависеть от любезности и взаимной вежливости; но, принимая во внимание доводы Clüber'a и v. Martens'a, он говорит: «According to usage however, merchant vessels are obliged to salute a vessel of war generally by cannon shot, and also by lowering flag and sails; the salute by sails is the most usual».

IV. Когда военное судно будет вполне убеждено, что получит ответный салют того же числа выстрелов, то оно должно салютовать в следующих случаях: при входе в иностранный порт, при миновании иностранных фортов или батарей и при бросании якоря на иностранном рейде[1].

V. Во всех остальных случаях каждому государству предоставляется право издавать свои собственные правила морского церемониала и требовать их исполнения в своих территориальных водах, причем дозволяется, в крайнем случае, прибегнуть даже к открытой силе.

В этом смысле изданы некоторыми государствами постановления относительно вод, омывающих морские крепости, прибрежья, батареи и форты[2].

---

Несмотря, однако, на это, мы все-таки придерживаемся того мнения, что подобные обязательства теперь уже не могут иметь места при международных сношениях. Впрочем, британские торговые суда должны при миновании своих военных кораблей еще и теперь убрать верхние паруса. (См.: Phillimore II. § 304).

[1] См.: Oesterreich. Reglement III. № 1141. Касательно торговых судов см. также примечание к § 9 IX.

[2] Так, например в § 9 австрийских предписаний от 20 мая 1866 года касательно допущения иностранных военных судов дружественных держав к австрийским морским берегам говорится следующее: «Если приблизившееся к морским крепостным сооружениям на расстояние пушечного выстрела военное судно не поднимет своего флага, то ближайшая батарея должна дать по этому судну холостой выстрел; если затем через две минуты не последует поднятия флага, то та же батарея пускает для предупреждения боевой выстрел перед носом корабля и затем уже через три минуты, в случае неподнятия флага, начинается боевая пальба по этому судну». См. также Phillimore, II. § 303. Пальба в Гибралтарском проливе британскими и испанскими фортами по торговым судам отменена декларацией от 2 марта 1865 г.

До 1865 г. английские и испанские власти требовали в Гибралтарском проливе непременного исполнения всех формальностей при проходе купеческих судов через Гибралтарский пролив. Только Конвенцией от 2 марта 1865 г. между Англией и Испанией условлено не считать эти формальности обязательными и не требовать их исполнения пушечными выстрелами, которые часто пускали ко дну

VI. Кроме этого последнего случая, следовательно, в открытом море или на морской территории третьего государства не может последовать никакого насилия как за неоказание должного правила вежливости, так равно и за то, если не будет отвечено на привет встречного судна[1]; не следует упускать из виду, что но-

---

суда, нарушившие установленные предписания. Но постановления, относящиеся к судам военного флота, остаются в полной силе. Впрочем, эта Конвенция закрепляет право издавать в случае войны особые предписания.

До какой степени прежний порядок вещей был неудобен и сколько он порождал злоупотреблений видно из того, что английский министр в Мадриде преследовал еще в 1865 г. 25 взысканий за аварии или совершенные потери, понесенные английской торговлей, по которым до того времени он еще не получал никакого решения; причем в большинстве случаев было невозможно определить правдивое исследование известного дела.

Хотя эта конвенция и была сначала заключена только между двумя упомянутыми государствами, однако же, вследствие отмены обязанности представлять удостоверение национальности судна, она применяется к купеческим судам всех государств, проходящих в настоящее время через Гибралтарский пролив (более подробные сведения об этой конвенции см.: Морской сборник, 1865 г., № 10, с. 44 – 46).

[1] Впрочем, принято, что корабль под флагом адмирала (всех степеней) или коммодора первый получает салют от командира другого низшего чина; что одиночный корабль первый салютует эскадру. Это правило вежливости должно быть соблюдаемо офицерами дружественных наций. Вице-адмирал Боден во время экспедиции в Мексику имел случай высказать справедливые начала по этому вопросу. Американский коммодор Субрик, командир фрегата «Мацедониан», находясь в гавани Сакрифициос в одно время с «Нереидой», на которой был адмиральский флаг, выразил странную претензию, чтобы ему первому сделан был салют и визит. Он основывал свое притязание на том, что так как на американском флоте не существует адмиральских чинов и чин коммодора есть высший, то поэтому он должен быть сравнен относительно почестей с самым высшим чином других флотов. Французский адмирал отвечал ему твердо и уверенно, что во всех флотах степени иерархии обозначаются отличиями во флаге командира; флаг на большой мачте должен иметь преимущество пред флагом на других мачтах,

вейшая практика народов смотрит теперь на морской церемониал только как на известного рода этикет, соблюдение или несоблюдение которого полностью зависит от личного усмотрения каждого. Впрочем, рассматривая разбираемый нами вопрос с другой стороны, нельзя отрицать того факта, что при известных обстоятельствах несоблюдение встречными судами морских правил вежливости может быть иногда сочтено за умышленное оскорбление государственного флага. Если поэтому нельзя будет обойти молчанием известное несоблюдение того или другого правила морского этикета и если, вместе с тем, невозможно будет тут же исправить ошибку, но придётся потребовать разъяснения и удовлетворения, то для получения надлежащего удовлетворения остается только дипломатический путь.

VII. В иностранных водах военные суда должны избегать всего того, что могло бы быть сочтено за оскорбление местных властей или иностранного государства, и если в этом отношении сделан какой-нибудь проступок, то необходимо как можно скорей прибегнуть к извинению. Таким проступком следует, например, считать желание командира праздновать память известной победы, одержанной в свое время над государством, в водах которого стоит военное судно.

То же самое следует сказать про обычай расцвечиваться в праздничные дни флагами. Бывали примеры, что известная комбинация флагов весьма часто вела к печальным недоразумениям; поэтому и тут необходимо смотреть, чтобы не было задето самолюбие государства. В настоящее время вообще считается недозволенным поднимать чей бы то ни было национальный флаг под бушпритом. Во французском флоте, для избежания вообще всяких недоразумений при расцвечивании флагами, употребляют кроме французского национального только сигнальные флаги[1].

---

последние перед штандартом коммодора, который во всех флотах означает только капитана, командующего морской дивизией».

***Примечание переводчика.***

[1] Следующий замечательный приказ был издан 15 января 1868 г. для германского флота. При расцвечивании военных судов флагами

VIII. Весьма часто случается, что в вопросах морского церемониала у командира не окажется под рукой надлежащих инструкций; в подобных случаях только один здравый смысл и чувство национального достоинства укажут командиру то, что ему следует предпринять при данных обстоятельствах.

Может случиться, что в публичных церемониях, которые происходят на суше по поводу национальных празднеств, командиры иногда должны приезжать на берег со своим штабом и принимать в них участие совместно с офицерами других наций. В таких случаях никогда не следует забывать, что принцип полного равенства независимых государств должен быть строго соблюдаем в этих собраниях. Порядок почетных мест располагается по чинам. Может случиться, в особенности относительно офицеров различных оружий, что для определения порядка мест надобно прибегнуть к уподоблению чинов.

Обычаи морских народов, относительно различных пунктов международного церемониала, довольно сходны между собой, и большая часть правительств издала об этом предмете однообразные регламенты. Полезно офицерам знать содержание иностранных инструкций по этому предмету, чтобы при случае держаться начала взаимности. Самое подробное постановление по предмету салютов и почестей существует в шведском флоте; оно издано 25 октября 1844 г.

---

предписывается, чтобы те сигнальные флаги, которые в тоже время служат национальными флагами каких-нибудь государств или которые за таковые могут быть приняты, не поднимались вместе или порознь таким образом, что могли бы быть сочтены кем-либо за какой-нибудь злой умысел. Прежний обычай – поднимать на корме или на бушприте позывные корабля, взятые из общего международного кодекса позывных, – в настоящее время уже совсем выведен из употребления. Австрийский регламент говорит: «Все то, что могло бы оскорблять справедливое самолюбие или честь иностранной нации, должно быть тщательно избегаемо; необходимо уважать местные законы, обычаи, религию и неприкосновенность государственных учреждений».

Во Франции существует несколько королевских ордонансов и министерских предписаний; последнее из них дано 15 августа 1841 г., где говорится следующее: «1) Во время праздников и национальных торжеств государств, союзных или дружественных с Францией, французские корабли принимают в них участие выстрелами и вывешиванием флагов, если получили предварительно официальное приглашение. 2) Если во время пребывания в иностранной гавани надобно будет праздновать французские праздники или торжества, то французский командир соглашается с посланником или консулом, и предупреждает о своем намерении местное начальство и, если найдет приличным, то и командиров иностранных судов, находящихся в гавани. 3) Если иностранные командиры приняли участие в празднестве выстрелами или вывешиванием флагов, то французский командир посылает офицера благодарить их. 4) Во всех случаях относительно празднеств командир соображается с местными обычаями. 5) французский вымпел никогда не снимается.

Ст. 741. На море или в чужой стране командир военного корабля может салютовать главному начальнику иностранных судов; он соображается в этом случае с обычаями, принятыми на том военном флоте, к которому принадлежат эти иностранные суда; он удостоверяется заранее в ответном салюте. Командир может также салютовать высшим сановникам иностранных государств, которые придут на корабль, сообразно их рангу и обычаю страны.

Ст. 742. Командир может салютовать иностранной крепости, удостоверившись в одинаковом числе ответных выстрелов; он может также салютовать кораблям, находящимся в гавани, если такой обычай принят на месте.

Ст. 743. Французский военный корабль отдает салют иностранному тем же числом выстрелов, если только число это не превосходит 21, а купеческим кораблям таким числом, какое найдет нужным по обстоятельствам, и во всяком случае двумя выстрелами менее.

Ст. 751. Когда иностранный корабль прибудет во французскую гавань или в иностранную, где находятся французские корабли, то главный начальник последних посылает офицера с поздравлением к капитану иностранного корабля. Если иностранный командир высшего чина, то французский командир делает первый визит в том случае, когда иностранный капитан прислал офицера благодарить; в противном случае, первый визит делается иностранным капитаном. Французский командир, прибывши в иностранную территорию, делает визит местному начальнику кораблей только тогда, когда последний прислал офицера поздравить с приездом. Так же он поступает и относительно командиров иностранных судов, находящихся в гавани. Но он во всяком случае делает первый визит главному командиру порта, или посылает своего начальника штаба, если он в адмиральских чинах. Во всяком случае, французский командир не делает официальных визитов, не посоветовавшись со старшим командиром, или с посланником, или с консулом[1].

[1] Особенно щекотливо к чести своего флота относятся французские моряки. Но вместе с тем не следует забывать, что французы также в одинаковой степени внимательны ко всему тому, что касается иностранного военного флота. Следующие два анекдота, из времен Крымской войны, могут служить тому блестящим доказательством. Часть французской эскадры, назначенной в Балтийское море, заходила в Кильскую бухту; она в конце своем, как известно неширока; посредине бухты стоял по ветру и поперек ее датский военный пароход; выше его стал на якорь французский адмиральский корабль, а ниже его за кормой, английский бриг; второй французский, следующий за своим адмиралом, корабль, идя под всеми парусами в бейдевинд правым галсом, имел намерение пройти выше датского парохода, под кормой у своего адмирала, и там стать на якорь, но подходя уже совершенно близко, стихнувший ветер сделал маневр этот сомнительным, и опасаясь не пройти выше датского парохода, корабль опустил все паруса и таким образом продрейфовал мимо борта помешавшего ему парохода, и вновь наполнил паруса в тот момент, когда по его расчету мог пройти в обрез под кормой датского парохода, намереваясь таким образом проскочить между ним и английским бригом. Маневр, молодецки исполненный, совершенно удался, но проходя под кормой парохода,

Наш русский Морской устав различает два рода оказания морских почестей: собственно салют, т. е. пушечные выстрелы, и почести, т. е. торжественные встречи на корабле; крики «Ура!», салют флагами, реями и проч. Иностранным императорам, королям и их супругам предписано отдавать те же почести, какие отдаются Государю Императору, но салют только в 21 выстрел; а прочим владетельным особам и принцам крови тот же салют, как великим князьям. Полномочным послам полагаются полные флагманские почести и, сверх того, им салютуют при съезде с корабля, если они отъезжают под присвоенным им флагом. Посланникам, полномочным министрам и генеральным консулам почести ограничиваются приемом на корабле и салютом. Далее запрещено салютовать даже крепостям, предварительно не удостоверившись в том, что будет дан ответный салют равного числа выстрелов. В последнем случае производится салют в 21 выстрел и флаг этой иностранной державы поднимается на грот-брам-

---

корабль задел бортом своим за датский флаг, поднятый на кормовом флагштоке, а с другой стороны снес бом-утле-гар английского брига; пролежав несколько далее, корабль поворотил и другим галсом лег на избранное им якорное место. Пока еще корабль был на ходу, от него уже отвалил катер при офицере с тимерманом и деревом для нового бом-утлегаря на английский бриг; а лишь только корабль бросил якорь, капитан его в полной парадной форме отправился на датский пароход лично извиниться, что он нечаянно коснулся датского флага, прибавив, что он рассчитывал на несколько бóльший дрейф корабля и что если бы он мог предвидеть, что неизбежно тронет флаг, то лучше решился бы сойтись с английским бригом, приняв на себя всю ответственность за последствия.

Через несколько дней после этого происшествия все суда на рейде готовились к расцвечиванию флагами, по случаю какого-то парадного праздника в городе; у французского не достало датского флага, и он послал попросить в займы на датский пароход, который, пораздавав все наличные флаги свои в городе, мог предложить только старый изношенный флаг, и когда содержатель стал в этом извиняться пред молодым, посланным за флагом, офицером, то получил в ответ: «Это ничего, все же он не так стар, как его слава». Морскрй сборник, 1856 г., № 4, с. 155 – 156.

***Примечание переводчика.***

стеньге. В открытом море можно салютовать флагману, но опять-таки после удостоверения в равном ответном салюте. При национальных русских праздниках русские корабли в иностранных гаванях приглашают находящиеся там иностранные принять участие, отдают им равный салют; точно также по приглашению иностранного корабля в русском или иностранном рейде ему дается салют, но не более 21 выстрела. Но если о салютах заключен с иностранной державой договор, то следует салютовать, как определено в договоре (см. договор с Данией). Купеческим кораблям отдается салют тремя выстрелами менее, и ни в каком случае не более пяти. При посещении корабля иностранцами в России им отдаются почести соответственно их чинам по нашим постановлениям, а за границей по тамошним. Закон наш дает командирам право в случае недоразумений действовать по своему усмотрению, чтобы они старались не производить неудовольствий, но вместе с тем и поддерживали бы достоинство русского флага[1]

[1] В нашем Уставе о консулах находится еще несколько общих положений по этому вопросу.
Именно консулам предписывается «сообщать командирам военных судов о тех почестях, какие должны быть отданы местным укреплениям, военным кораблям и властям, согласно с установлениями и обычаями порта, а также сообщать о том, как поступают в этом отношении суда других государств» (ст. 26). Далее, «консул передает командиру список лиц местного управления, которых, по его мнению, командир должен посетить, и сопровождает его, когда этот последний делает визиты по его указанию» (Ст. 29). По морскому Уставу (ст.ст. 885 – 892) салют определяется следующий: «Государю Императору и Государыне Императрице 31 выстрел с корабля, имеющего менее 30 пушек, с прочих по числу пушек; Наследнику Цесаревичу и Его Супруге – 25; Великим князьям, Великим княгиням и Великим княжнам – 21; Генерал-Адмиралу, Главнокомандующему флотом и послу – 19 (разницу между послом и посланником см. ниже). Управляющему Морским министерством и Военному Министру – 17; адмиралу, генералу, полномочному Министру и посланнику – 15; вице-адмиралу, генерал-лейтенанту, начальникам миссии, если они не ниже чина Действительного Статского Советника, поверенным в делах – 13; контр-адмиралу, генерал-майору, поверенным в делах и генеральному консулу – 11; начальнику отряда – 9 и консулу – 7.

К чести нашего отечества следует сказать, что наше правительство всегда шло во главе народов, признававших наиболее либеральные принципы в оказании почестей и правил морского этикета другим народам. Так, например, уже в 1721 г. Россия заключила со Швецией договор о салюте на основании начала полного равенства. Одной из статей договора определено, что корабли первые салютуют крепостям. Тот же принцип полного равенства мы находим в трактате 1730 г. с Данией. На основании последнего русскими водами признаны части Балтийского моря от острова Эзеля по берегам Лифляндии и Эстляндии, Финский залив, Северное море, начиная от Нордкапа. На этих водах датские военные корабли первые салютуют русским; последние отвечают тем же числом выстрелов, но не спуская флага и вымпела, или топ-зееля. Русские военные корабли первые салютуют датским на водах Дании от острова Борнгольма. На нейтральной полосе, т. е. от острова Борнгольма до берегов Лифляндии и Эстляндии корабли не салютуют. Купеческие корабли салютуют военным на всех частях моря, и при том не только выстрелами, но и опущением парусов под страхом строгого наказания. Корабли первые салютуют крепостям и батареям.

В договоре 1829 г. сказано: «Приняв во внимание, что обряд этот (салютования) никакой существенной пользы не заключающий, вообще вышел уже у европейских народов из употребления, и, будучи убеждены, что по дружественным сношениям, оба государства связующим, отмена некоторой части таких обрядов нимало не нарушит того уважения, которое всегда было ими взаимно оказываемо обоюдным флагом», обе державы решились вовсе уничтожить салют кораблей кораблям и в открытом море, и в гаванях. Допущен только личный салют адмиральскому флагу со стороны командира низшего ранга. В этом случае ответный салют положен двумя выстрелами менее, а со стороны великого адмирала (генерал-адмирала) четырьмя. Относительно русских купеческих кораблей сделано изменение: при проходе чрез Зунд или Бельты они, по причине быстроты вод, не обязаны салютовать парусами датским крепостям.

Касательно салюта военных судов торговым, мы находим в морском уставе Петра Великого следующее правило: «Торговым кораблям российским и чужестранным салютовать надлежит по сему: генерал-адмирал и прочие флагманы имеют тремя выстрелами ответствовать, сколько от торговых судов ни будет стреляно, ежели выше семи; а ежели будут стрелять торговые меньше семи: то ответствовать только одним выстрелом; а капитаны партикулярные имеют ответствовать торговым двумя выстрелами меньше»[1].

Но так как в настоящее время вооруженное пушками торговое судно будет только исключением, то очевидно, что теперь это правило потеряло всякое значение.

Что же касается вопроса: обязаны ли у нас капитаны наших купеческих судов, стоящих в гаванях и на рейдах, поднимать свой флаг при приближении и отплытии военных кораблей, то мы находим следующий официальный ответ[2] нашего Морского министерства, по поводу запроса австрийского правительства: «Насчет поднятия на наших купеческих судах, стоящих в гаванях, флагов, при приближении и отплытии военных кораблей, никакого отдельного постановления не существует, ибо купеческие корабли вообще, войдя в гавань, состоят в зависимости портового начальства и обязаны исполнять все то, что от начальства сего приказано будет».

В 1860 г. по поводу салюта в праздничные дни с иностранных судов в наших портах и с русских судов в иностранных портах был отдан следующий приказ по Морскому министерству:

«Государь Император, в разъяснение 899 ст. Морского устава и в отмену циркуляра Инспекторского департамента от 12 сентября 1848 г. № 198, Высочайше повелеть соизволил постановить правилом: «Если во время пребывания русского отряда или корабля на иностранном рейде или иностранного корабля у нас

[1] Это правило вошло также в устав военного флота изд. 1794 г., гл. IV, п. 5; только выпущено слово «генерал-адмирала».

[2] См.: дело Инспекторского Департамента 1844 г., № 254, отд. 1, стол 2-й.

случится высокоторжественный день, в который по нашему уставу положен салют, то присутствующие на рейде иностранные суда приглашаются к участию в торжестве с тем, чтобы при салюте они произвели то же число выстрелов, которое будет сделано с наших судов, и затем на салют этот отвечать не следует. Точно так же, если наши суда будут приглашены иностранными участвовать в торжестве в один из высокоторжественных дней, то суда наши салютуют то же число выстрелов, которое будет произведено с иностранных судов, не требуя от них ответа на наш салют. Во всяком случае о числе выстрелов следует всегда уговориться предварительно, но ни в каком случае не делать более 21 выстрела».

При салютах и ответных салютах необходимо различать салют личный от салюта всей нации. Первый из них производится офицером низшего чина командиру высшего. В этом случае ответный салют иногда делается двум выстрелами менее. Когда же салютуют всей нации, то необходимо получить ответный салют того же числа выстрелов. В 1830 г. французский вице-адмирал де-Риньи, имея свой флаг на корабле «Конкеран», отвечал на салют английского фрегата двумя выстрелами менее. По поводу возникшей переписки адмирал ответил, что он салютовал английскому фрегату, но не нации.

Но надо стараться избегать, чтобы по поводу этих разностей в салюте, когда трудно различить, – делается ли он нацией нации, или низшим офицером высшему, не возродились бы старинные споры.

По давно установившемуся обычаю первый салют отдается не только кораблем, но и крепостью кораблю, на котором находится государь, принц или принцесса королевской крови или посол, причем необходимо иметь в виду, что посол (но не посланник) представляет особу своего государя.

Салют пушечными выстрелами, делаемый крепостям кораблями, останавливающимися возле них или мимо проходящими, должен всегда быть отдан тем же числом выстрелов, потому что

он собственно есть салют одного государства другому, а все независимые государства равны в правах. Понятно почему в этом случае приходящий или отходящий корабль первый салютует. Этот салют почти обязателен. Впрочем, государство должно смотреть на опущение его, как на несоблюдение приличий, а вовсе не как на оскорбление, – разве если бы особенные обстоятельства придавали этому оскорбительный характер.

Прежде чем окончить настоящий отдел о салютах, считаем долгом, кроме того, поделиться с русским читателем нижеследующими мыслями.

Дело в том, что несмотря на законы и установившиеся обычаи международных сношений, несмотря на мнения многих авторитетов международного права, советующих военным судам, приспускать свой кормовой флаг в ответ на салют встречному торговому судну, мы решаемся взять на себя смелость указать на всю несообразность этого странного, обычая. Прежде всего следует всегда иметь в виду то высокое значение, которое дается кормовому флагу военного судна. Согласно основным правилам морского устава, этот флаг служит представителем военной власти Отечества. Он везде и при всех обстоятельствах напоминает собой достоинство и независимость Отечества и имеет быть почтен на корабле, как знамя в полку; «все служащие на корабле должны охранять сей флаг до последней капли крови, яко хоругв Русского Императора». Кормовой флаг, как известно, носится от восьми часов утра до захождения солнца, как на якоре, так и под парусами. В ненастную погоду позволяется его снять; но если в это время встретится другой военный корабль русский или иностранный *под флагом*, то флаг должно немедленно поднять и, подержав его достаточное время, чтобы он мог быть рассмотрен, позволяется его снова спустить. Между захождением солнца и восемью часами утра флаг поднимается только:

1) при выходе с рейда, на котором есть *крепость* или стоят *военные корабли*. Флаг спускается по удалении с рейда.

2) При входе на рейд, при тех же обстоятельствах[1]. Когда корабль станет на якорь флаг немедленно спускается.

3) Стоя на рейде, когда другой военный корабль приходит на оный или уходит. Флаг спускается, когда сей корабль станет на якорь или по удалении его с рейда.

4) При встрече в море *с* военным кораблем и тогда исполняется сказанное в предыдущей статье.

Во время боя военный флаг поднимается не только на гафеле, но и на стеньгах днем и ночью.

Флаг поднимается и спускается:

1) в эскадре, следуя флагману; 2) на рейдах, следуя старшему; 3) в отдельном плавании, только по личному приказанию командира[2]. Как при подъеме, так и при спуске флага все находящиеся наверху отдают ему честь. В это время обыкновенно играет музыка, матросы же, кроме того, осеняют себя крестным знаменем.

Военный флаг носят только те корабли морского ведомства, которые состоят под командой офицера.

Кораблям за оказанные в сражении подвиги, жалуется Георгиевский кормовой флаг[3]

---

[1] В японских водах всякая крепость, всякий маяк и пр., мимо которых приходится идти военному судну, первый начинает салютовать троекратным приспусканием флага.

[2] См.: ст. 888 – 896 Морского устава.

[3] Такой флаг был пожалован: 1) Кораблю «Азов» за подвиги, оказанные в Новаринском сражении под начальством капитана Лазарева, и поднимался кораблями носившими имя «Память Азова» и 2) бригу «Меркурий» за бой под начальством капитана Казарского с двумя турецкими кораблями и поднимался кораблями, носившими имя «Память Меркурия».

В Высочайше утвержденном церемониале 23 января 1825 г. освящения и поднятия на корабле «Азов» Георгиевского флага сказано: «Флаг на корабле, как знамя в полку, подобает защищать до последнего часу жизни и свято охранять, аки хоругв сражения; бесчестен бо есть спустивший флаг перед неприятелем, не оборонявший оный до последней капли крови от рук вражьих».

Все преступления против военного флага должны судиться наравне с государственными преступлениями.

Итак, окружив кормовой флаг такими почестями, логично ли будет приспускать эту морскую святыню, между прочим также для того, чтобы ответить торговому судну на его салют? Не гораздо ли проще и справедливее согласиться для этой цели поднимать особый сигнал, или еще проще – русский торговый или национальный флаг[1] и уже им салютовать по установившемуся обычаю? Для того же, чтобы после заката солнца не смешивать военного судна с торговым, когда флаг уже спущен, можно бы согласиться на установление особого отличительного знака или флага, что, впрочем, теперь уже вошло в обычай. Так, военное судно при входе на рейд поднимает на гафеле два фонаря, торговое же один. Пишущему эти строки разбираемый вопрос кажется настолько важным, чтобы быть предложенным на обсуждение будущего международного конгресса или чтобы Министерство иностранных дел вошло с циркулярными предложениями ко всем другим государствам с целью отменить нынешний странный обычай приспускания военного флага в ответ на салют торговому судну, и создать более однообразный и логичный ответ флагом.

Пусть инициатива исходит от нашего отечества! Можно заранее сказать, что все государства отнесутся сочувственно к такому предложению, клонящемуся только к большему уважению иностранного и отечественного военного флага.

В подтверждение этого, может быть, смелого предложения, можно также сослаться авторитет известного американского пи-

[1] Некоторые командиры наших военных судов уже теперь отвечают на салют торгового судна приспусканием своего вымпела; некоторые же иностранные адмиралы отвечают купцам приспусканием своего адмиральского флага. Но об этом нигде ничего не сказано, а потому обычай этот вполне зависит от усмотрения адмирала или командира.

сателя Halleck[1], который прямо говорит, что приспускание военного флага унизительно и не должно быть терпимо.

Рассматривая этот вопрос с исторической точки зрения надо только удивляться, каким образом постепенно создался нынешний обычай. Все европейские морские державы почти всегда с одинаковой строгостью запрещали своим подданным приспускание главного флага. Так, например, Филипп II Испанский самым строжайшим образом запретил своим судам спуск главного флага. В своем ордонансе он, между прочим, говорит следующее: «Мы строго воспрещаем спускать главный флаг с нашим королевским гербом. Если же наших подданных будут к этому принуждать, то они должны идти на все крайности и скорее погибнуть, чем согласиться». Во времена Екатерины Великой и в последующие царствования кормовой флаг даже не приспускался в присутствии Императрицы в виде салюта в знак особого уважения и подчинения[2]. Почему же значение кормового флага так быстро изменилось?

Если же вышеупомянутого предложения почему бы то не было невозможно будет исполнить; то лучше избрать один из следующих путей:

1) или предложить будущему Международному морскому конгрессу разработать более определенные, обязательные для судов всех наций правила салютации всех судов как в открытом море, так и в территориальных водах;

2) или же условиться совершенно уничтожить салют и смотреть на последний, как на обременительную и несовременную формальность. Этим путем, по крайней мере, будут предупреж-

---

[1] См. его сочинение «International Law or rules regulating the intercourse of states in peace and war», пользующееся громкой славой. См. также сочинение Ортолана.

[2] В материалах для Истории Русского Флота, ч. V. стр. 38 – 89 и 217 – по поводу посещения Императрицы флота, прямо говорится: «Спускали флаги и вымпелы, которые на стеньгах, а не на кораблях». В другом месте прямо указывается на запрещение спускать кормовой флаг.

дены всевозможные недоразумения и столкновения с иностранными государствами.

В заключение настоящего исследования о салютах мы можем только присоединиться к мнению Ортолана, который говорит, что морской церемониал не составляет более знака владычества, не есть предмет для столкновения между соперничающими притязаниями на преимущества, но размен вежливости и дружелюбия, который в тысячах случаев требует такта, разборчивости и часто высокого чувства приличий.

# ГЛАВА VIII
# Содействие морских боевых сил при возникновении международных недоразумений вне военного времени

## § 28
## Введение

### А. Вмешательства

I. Всякое независимое государство вправе регулировать свои собственные внутренние дела по своему усмотрению, не давая в этом никому отчета. Таким образом, мы приходим к заключению, что вмешательство известного государства во внутренние дела другого независимого государства принципиально воспрещается. Но этот принцип невмешательства, составляющий, по большей части, правило современной политики, претерпевает исключение в тех случаях, когда для сохранения своего достоинства, своих интересов и, наконец, для защиты своих подданных одно государство бывает вынуждено предъявить другому известные требования. Определить границы этого права вмешиваться во внутренние дела другого государства чрезвычайно трудно. Они вполне зависят от политических взглядов той или другой партии. «Право сильного» было всегда наиболее веским аргументом для решения подобных недоразумений. Достаточно с некоторым вниманием прочесть истории всех последних вмешательств, чтобы прийти к убеждению, что в этих случаях сила всегда шла впереди права.

С другой стороны, не следует упускать из виду, что почти во всех вмешательствах обе стороны умели с замечательной ловкостью придать своим истинным стремлениям такой отпечаток, из которого как бы выводилось заключение, что все политические и

дипломатические причины вмешательства и невмешательства лежали не в партикулярных целях заинтересованных государств, но именно только в интересах международного права[1].

Более подробное исследование учения о вмешательствах не составляет задачи настоящего сочинения; одно лишь можно сказать, что роль морских судов, принимавших участие во всех вмешательствах, была почти всегда чисто исполнительная.

II. Главнейшие случаи вмешательства касаются следующих обстоятельств: достижение известного непризнаваемого права, обращение к открытой силе с целью предупредить грозящую опасность целостности и спокойствию империи, равно как создание защиты для свободы торгового мореплавания, защита за границей собственных подданных и их интересов в случае их оскорбления, непризнания их прав и пр., предполагая при этом, что надлежащая иностранная власть не заступится за них или будет не в силах этого сделать.

III. Часто на вмешательство не следует смотреть, как на акт насилия; вообще можно сказать, что во всех случаях вмешательства начинаются в весьма гуманной и любезной форме, обыкновенно в виде добрых советов, представлений, в крайнем случае, когда такой вид вмешательства не достигает цели, то государству сообщают, что неисполнение такого-то требования может повести к неприятным последствиям, т.е. к насилию. К последнему же обращаются только тогда, когда все предыдущие меры не привели к желаемой цели.

---

[1] Gessner, по поводу права вмешательства говорит весьма метко, что это такая область, в которой для вывода каких бы то ни было норм права мы совершенно беспомощны. В заключение, на основании исторических фактов, он доказывает, что в подобных случаях главную роль всегда играли те или другие политические стремления.

## В. Репрессалии[1]

IV. Репрессалии суть акты самозащиты; под ними разумеют известную реакцию (отпор) против совершенной несправедливости в тех случаях, когда все меры уладить известное недоразумение мирным дипломатическим путем оказались тщетными; эта реакция приводится в исполнение при помощи соответствующих насильственных мер, которые могут иметь позитивный и негативный характер[2].

С международной точки зрения репрессалии разрешаются при всяком явном оскорблении права. Прежде чем приступить к репрессалиям, необходимо чтобы были соблюдены следующие условия: 1) иметь на репрессалию явное и неоспоримое право; 2) оскорбление известными действиями неоспоримого права по-

---

[1] О различных формах репрессалий, эмбарго, ангарии и пр. см. ниже. ***Примечание переводчика.***

[2] Надо отличать от репрессалий реторсию, которая состоит в провозглашении одним правительством законов и мер, которые содержат распоряжения, имеющие целью нанести другому государству тот ущерб, который она нанесла. «Если, – говорит Ваттель, – государь недоволен законами и обычаями какой-либо страны в отношении его подданных, то он властен объявить, что к подданным этой страны будут прилагать в его владениях те же законы и обычаи, которые первая прилагает к его подданным. Это называется реторсией права (retorsion de droit)». Так, если государство в противность условиям торгового договора, когда обиженная сторона может, не разрывая мира, доставить сама себе удовлетворение употреблением исправительных средств против другой. Сообразно с причиной спора эти средства могут идти даже до насильственных действий, соответственных со степенью обиды. Например, если спор произошел от того, что одно государство нарушило права другого, или нанесло ему или отдельным его подданным материальный ущерб, который может быть вычислен в деньгах, и отказало в вознаграждении, то обиженная сторона имеет право доставить сама себе вознаграждение. Ограниченные насилия, которые она употребляет в этом случае относительно другой, называются репрессалиями. ***Примечание переводчика.***

терпевшего; 3) отказ в удовлетворении или разъяснении известного незаконного деяния.

«Международное право, – говорит Ваттель, – дозволяет репрессалии только для дела очевидно справедливого, для долга ясного. Тот, кто представляет сомнительную претензию, может сначала требовать справедливого рассмотрения своего права. Во-вторых, прежде чем приступить к репрессалиям надобно, чтобы было отказано в правосудии, или, по крайней мере, иметь основание полагать, что в нем будет отказано. Только тогда можно доставлять самому себе удовлетворение».

Так как это мнение Ваттеля очень важно для нас, потому что Англия, между прочим, ссылалась на него при репрессалиях против Греции, то считаю необходимым вместе с переводчиком сочинения Ортолана г. Лохвицкого привести § 342 второй книги, где изложено значение и пределы репрессалий.

Вот что в нем сказано: «Если один народ завладел тем, что принадлежит другому, если он отказывается уплатить долг, удовлетворить за обиду, то обиженный народ имеет право захватить имущество, принадлежащее другому, и или удовлетворить себя из него по сумме долга со всеми потерями, или сохранить его до тех пор, пока не будет дано удовлетворения. В последнем случае это более арест имущества, нежели репрессалии, хотя часто их смешивают на обыкновенном языке. Арестованное имущество сохраняется до тех пор, пока есть надежда получить удовлетворение или справедливость. Когда потеряна эта надежда, тогда его конфискуют».

Во всех этих случаях для получения удовлетворения дозволяется обращаться к репрессалиям, которые весьма часто ведут к войне.

V. Вопрос, насколько частная собственность и частные лица могут быть предметом репрессалий еще до сих пор спорный. По мнению многих писателей и авторитетов, частная собственность, как, например, торговые суда, не может подлежать репрессалиям, потому что частные лица не виноваты в тех проступках, ка-

кие делает их правительство; противники же этого взгляда говорят напротив, что интересы государства идут рука об руку с интересами подданных и что поэтому за всякое несправедливое деяние государства должен отвечать каждый его член. На обязанности же государства лежит возмещение убытков, которые потерпели во время репрессалий отдельные частные лица[1].

## § 29
## Действия военных судов

I. Для действия военных судов в тех случаях, когда необходимы вмешательства во внутренние дела иностранного государства, представляются следующие точки зрения:

1) военное судно служит за границей только представителем боевой силы своего государства; на военное судно не следует смотреть, как на выразителя верховной власти его правительства. Эта власть возлагается в мирное время на дипломатических представителей;

2) поэтому вмешательство военных судов может последовать только в следующих случаях: по распоряжению надлежащей государственной власти; когда ближайший политический представитель государства этого потребует; когда подобное вмешательство необходимо для чести национального флага и в крайних случаях, – под личную ответственность командира военного судна, когда необходимо немедленно заступиться за права собственных подданных и невозможно обождать приказания надлежащей дипломатической власти.

С особенной осторожностью следует поступать в последнем случае. Прежде чем прибегнуть к открытой военной силе, необходимо тщательно исследовать дело и, если возможно, предварительно снестись со своим дипломатическим представителем. Весьма критически следует относиться к рассказам частных лиц, так как последние не только всегда склонны преувеличить извес-

[1] См.: Ortolan I. стр 350.

тное дело, но вместе с тем, после тщательного разбора рассказанного, часто можно прийти к заключению, что оказанная им несправедливость сама по себе ничто иное, как естественное следствие их собственного поведения или, не более и не менее, как естественный результат местного государственного строя. Это в особенности справедливо относительно государств, общий организм которых устроен не на европейский манер. Здесь весьма часто бывали вмешательства. Тот, кто поселился в иностранной земле принимает на себя добровольно все шансы будущей опасности, которой может быть подвергаемо данное государство. Как внешняя, так и внутренняя война принадлежат к категории этих шансов. Хотя последствия всякой войны сами по себе весьма печальны, но часто они не зависят от человеческой воли и карают одинаково как виновного, так и невинного[1].

За исключением последнего случая, военно-морская сила известного государства не может принять активного участия только по одному приглашению местных консулов. Исключения, однако, составляют те генеральные консулы, которые от правительства снабжены особым полномочием. Никогда не следует забывать, что консул не есть представитель своего государства в политическом отношении; в большинстве случаев он никогда не будет в состоянии взвесить все те печальные последствия и недоразумения, которые могли бы произойти в случае активного действия военно-морской силы.

Вообще можно сказать, что право посылать военно-морские боевые силы для вмешательства в известные дела иностранных держав в принципе принадлежит только верховной правительственной власти государства, равно как его дипломатическим

[1] См.: ноту русского государственного канцлера от 21 апреля 1850 г. русскому посланнику в Лондоне, касательно посылки британской эскадры в Неаполь и Ливорно с целью защиты британских подданных, которые потерпели некоторые убытки во время подавления происходивших там беспорядков; против подобного поступка Англии Тосканское королевство обратилось к посредничеству России. См.: de Cussy, II, с. 509 и след.

представителям, если они, впрочем, снабжены на этот счет особыми инструкциями от своего правительства.

3) Вопрос о границах подобного вмешательства представляет собой также немало затруднений. Само собой разумеется, что дело решается весьма легко в тех случаях, когда командиры военных судов снабжены на этот счет подробными инструкциями. В остальных случаях следует руководствоваться нижеследующим: если известное вмешательство боевой силы предпринято по приказанию дипломатического представителя, то командир должен в точности исполнить все предписания последнего; это в особенности справедливо относительно пределов, до которых может простираться известное деяние; что же касается до чисто военной стороны дела, то командир военного судна действует вполне самостоятельно под свою личную ответственность, причем для руководства могут служить следующие принципы:

a) за политические последствия известного вмешательства вполне отвечает дипломатический представитель, по приказанию которого это вмешательство состоялось, между тем как от командира военного судна будет зависеть принятие тех или других мер безопасности, равно как исследовать вопрос: насколько вообще исполнимы с военно-морской точки зрения известные требования дипломата?

b) Честь военного флага должна быть сохраняема при всех обстоятельствах, поэтому известное дело следует начать с достаточными боевыми силами, чтобы возможно было его довести до желаемого конца. В противном случае пострадает как само дело, так равно и достоинство, и честь государства, решившегося на вмешательство.

c) Только в крайних случаях следует обращаться к открытой силе и для достижения известных целей применять последнюю в достаточно сильном числе. Уже выше мы сказали, что на открытую боевую силу следует смотреть как на крайнее средство вмешательства и прибегать к ней только тогда, когда все прочие средства не достигают цели, т. е. преимущественно в тех случа-

ях, когда иностранная правительственная власть прямо отказывается от оказания требуемого удовлетворения, или когда она не в силах исполнить последнее. Правда, что в большинстве случаев известные акты насилия вполне достигнуть желаемого результата; но достижимы ли этими актами прочные выгоды, это совсем другой вопрос. Опыт показал, что простое появление военного корабля, готового энергично действовать и не оставлявшего более сомнения в намерении своего появления, весьма часто достигало желаемую цель.

Между многочисленными случаями вмешательства с помощью военных судов особенного внимания заслуживает следующий как наиболее интересный из всех прочих случаев, вследствие многочисленного столкновения различных международных усложнений, которые тут имели место. После подавления венгерского восстания 1848 – 49 гг. один из агентов Кошута по имени Martin Koszta, вместе со многими другими участниками восстания, спаслись в Турцию. Порта отклонила требование Австрии касательно выдачи этих преступников; оказала им гостеприимство, затем помогла им отправиться в Северную Америку, взяв с них обещание более не появляться в территории Оттоманской империи. Но в июне месяце 1853 г. Koszta опять поселился в Смирне. Австрийский генеральный консул потребовал от турецкого правительства, чтобы оно пригласило Koszta удалиться из его границ. По исполнении этого требования, Генеральный консул, в силу своей юридической власти, приказал 22 июня арестовать Koszta и отправить его на стоявшее там военное австрийское судно «Huzar». Бывший по поводу этой меры заговор итальянских беглецов против австрийского брига и австрийского консульства не удался. Губернатор сообщил обо всем в Константинополь. Совершенно неожиданно появился 23 июня в Смирне военный корвет Северо-Американских Соед. Шт. «Saint-Lewis». Командир последнего, капитан Инграхам отправил тотчас на австрийский бриг офицера с запросом о том, не находится ли там, в качестве пленного, гражданин Северо-Американских Соед. Шт.

Martin Koszta? Так как командира «Husar» не было на судне, то американского офицера попросили приехать еще раз, когда командир будет на судне. Вскоре затем капитан Ingraham в сопровождении американского консула отправился в генеральное Австрийское консульство и потребовал выдачи Martin Koszta. Но консул отклонил это требование, мотивируя свой отказ тем, что Koszta венгерец, поэтому не американский, но австрийский подданный, так как будучи всего один год в Северной Америке он не мог за это время получить там права гражданства. Все дальнейшие предложения капитана Ingraham консул напрямик отклонил, прибавляя в свое оправдание, что по политическим делам он может иметь сношение только с соответствующим консулом. Однако, несмотря на это, капитану Ingraham было разрешено свидание с Koszta на бриге «Husar». На вопрос американского капитана о том, действительно ли Koszta гражданин Северо-Американских Соед. Штатов, последний ответил отрицательно и прибавил, что он венгерец. Кап. Ingraham: «Как долго были Вы в Америке?» Koszta: «Один год». – Кап. Ingraham: «Почему вы уехали из Америки?» Koszta: «С целью поселиться в Смирне». Кап. Ingraham: «Имеете ли американский паспорт?» Koszta: «Нет». Кап. Ingraham: «Заявили ли вы в Америке желание быть признанным (натурализованным) американским гражданином?» Koszta: «Да, но мне потом там не понравилось, и потому я уехал». Выслушав подобное объяснение Koszta, капитан Ingraham сказал тут же в присутствии австрийского генерального консула и командира «Huzar» капитана Шварца, американскому консулу: «Этот человек не принадлежит к числу подданных Сев.-Ам. Соед. Штатов». Последовавший заговор итальянских беглецов против американского военного корвета не имел успеха; но за то в одном кафе беглецы напали на австрийских офицеров, из числа которых один, будучи ранен кинжалом и желая спастись вплавь на судно, утонул. После уведомления об этом происшествии посланникам Сев.-Ам. Соед. Штатов и австро-венгерскому, аккредитованных при Высокой порте, турецкое правительство послало для исследования дела в Смирну особенного комиссара.

Вечером 28 июня в 10 часов капитан Ingraham послал сказать капитану Шварцу, что он не потерпит, если на другой день 29 июня Koszta будет действительно увезен из Смирны на австрийском пароходе. Затем американский корвет снялся с якоря и приблизился с заряженными орудиями к австрийскому бригу. На другой день американский консул, указывая на позицию «Saint Lewis» а потребовал в австрийском генеральном консульстве выдачи Koszta; в это время рассматриваемое нами дело уже разбиралось в Константинополе, откуда каждый момент в Смирну ожидали последовавшее решение. На такое требование австрийский генеральный консул ответил, что обождет приказаний. Капитан Ingraham велел закрепить орудия, но остался поблизости брига.

2 июля капитан Ingraham опять послал сказать капитану Шварцу, что если к 4 часам пополудни того же дня Martin Koszta не будет выдан, то американский корвет возьмет его силой. На такое требование Г. Шварц заявил, что в отношении Koszta он подчинен приказаниям генерального консула Австрии; если же капитан Ingraham прибегает к вооруженной силе, то капитан Шварц ответит тем же. Затем оба корабля, стоя на якоре в гавани Смирны, всего на расстоянии 100 шагов от города, и окруженные множеством торговых судов, начали приготовляться к бою.

Прусский консул протестовал перед губернатором Смирны и, в интересе подданных прусского королевства, потребовал, чтобы стоявшее в Смирне турецкое военное судно поместилось между австрийским бригом и американским корветом, чтобы, кроме того, турецким батареям было отдано приказание стрелять по тому судну, которое первым откроет огонь. Но турецкий губернатор ограничился устным протестом в американском консульстве, переданным турецким драгоманом. Американский консул не обратил на этот протест никакого внимания, снова подтвердил в Австрийском генеральном консульстве свое требование относительно выдачи Koszta и прибавил, что капитан Ingraham получил от управляющего делами Сев.-Амер. Соед.

Шт. в Константинополе предписание, чтобы он, в случае отказа выдать Koszta, пустил ко дну австрийский бриг. На такое требование Австрийский генеральный консул ответил: «Принимая во внимание, что подобный поступок капитана Ingraham противоречил бы всем принципам международного права и, кроме того, имея в виду, что Сев.-Амер. Соед. Шт. находятся теперь в глубоком мире с Австрией, то надобно прийти к заключению, что управляющий делами Сев.-Ам. Соед. Шт. в Константинополе, сделав подобное безрассудное предписание командиру американского корвета «Saint Lewis», вероятно, лишился рассудка. Что же касается принятия битвы, то австрийский бриг к услугам капитана Ingraham. На эту ноту Американский консул предложил австрийскому передать Koszta по крайней мере в руки турецких официальных властей до тех пор, пока правительства или уполномоченные обоих государств придут к окончательному соглашению. Но и это было отклонено. Взамен же последнего предложения, Австрийский генеральный консул изъявил согласие передать Koszta в руки представителя одного из нейтральных государств; так как Американский консул согласился, то в тот же день последовала передача Koszta Французскому генеральному консулу. В последствии венгерцу дали полную свободу.

Через некоторое временя австрийское правительство, вместе с прочими государствами, в особом меморандуме протестовало против такого поступка представителей Сев.-Ам. Соед. Шт., который противоречил всем принципам международного права[1].

II. Общие правила военно-политической деятельности командиров судов Германского военного флота изложены в §§ 10, 12,13, 14, 16 инструкций командирам военных судов и пр.[2]

---

[1] См.: de Cussy, II. c. 98 – 112.

[2] Для английского флота см. Queens-Regulations §§ 147 и след.; см. далее для австрийского флота Oesterreichisches-Reglement, III, № 57. Командиры наших судов в настоящее время не имеют подобных инструкций. При сношениях и столкновениях с местными властями они под собственной ответственностью руководствуются принципами международного права. В прежнее время подобные

## § 30
## Особые виды репрессалий при международных сношениях

### А. Отнятие торговых судов

I. В прежнее время отнятие торговых судов было чрезвычайно распространенной и часто практиковавшейся мерой репрессалий; с этой целью были даже заключены некоторыми государствами особые договоры, в которых выговаривалось право, в случае неисполнения принятого обязательства, конфисковать торговые суда договаривающихся сторон. Для осуществления этой меры достаточно было выдать особым каперам так называемые lettres de represailles (репрессивные патенты). Впрочем, история не бедна примерами, когда частные лица для получения удовлетворения за известное нарушение своих прав, сами, без надлежащего разрешения правительственной власти, прибегали к подобным репрессивным мерам. Теперь для последней цели необходимо разрешение верховной государственной власти. Устав французского морского законодательства от 1681 г. весьма подробно разбирает этот вопрос в главе «Lettres de marque et de représsailles» (Livre III, Fit. X)[1]. До выдачи подобных свидетельств государственная власть всегда сообразовывалась с существующими договорами и трактатами. Даже еще в конце XVIII в. в государственных договорах мы находим статьи, которые предоставляют, в случае неисполнения одной из сторон принятых обязательств, договаривающимся сторонам право выдавать репрессивные письма (lettres de représsailles). Такую, например, статью мы находим в торговом договоре, заключенном между Францией и Англией 26 сентября 1786 г. В нынешнем столетии выдача репрессивных писем совершенно выведена из

---

инструкции давались отдельно каждому судну при отправлении в дальнее плавание. См. брошюру: «Собрание инструкций командирам военных судов при отправлении в дальнее плавание». См. также приложения.

[1] Valin, II. с. 414 – 426. Steck, с. 32 и след.

употребления, но формального запрещения, как, например, запрещение каперства во время войны (см. § 34), до сих пор еще нигде нельзя встретить. Напротив, можно привести примеры, где военные суда еще в новейшее время были уполномочены к отнятию торговых судов[1]. Приведем один из новейшей практики.

Британское торговое судно «The Prince of Wales» потерпело в июне 1861 г. на бразильском берегу крушение; прибрежные жители ограбили весь спасенный товар, за что Британское правительство потребовало от Бразильского уплаты 3200 фунтов стерлингов; вследствие отказа последнего, британские военные суда захватили вблизи Рио-де-Жанейро, в открытом море, пять бразильских торговых судов, но так как Бразилия тогда согласилась уплатить требуемые 3200 фунтов стерлингов, то судам была дана свобода. Вместе с уплатой этих денег, Бразилия энергично протестовала против такого способа действия Великобритании. Не получив надлежащего ответа, Бразилия в одной из последующих нот потребовала удовлетворения за причиненные репрессалии; но так как это заявление было британским правительством оставлено без последствий[2],

[1] Английский публицист Phillimore и с ним вся Англия, кажется до сих пор стоят за сохранение права репрессалий. См. его сочинение «Commentairies», v. 3. п. 9.

***Примечание переводчика.***

[2] Репрессалии этого рода часто употреблялись в последнее время исключительно Англией и притом иногда в таких размерах и с такими злоупотреблениями, что это производило общее волнение. Таково, например, знаменитое дело еврея Пацифико. Этот еврей, находившийся под покровительством Англии, требовал от греческого правительства вознаграждения в 800,000 франков за ничтожный дом, разрушенный в Афинах во время мятежа. Англия прислала в Пирей целую эскадру в 734 пушки с 7000 экипажа требовать удовлетворения. Английский посланник потребовал от греческого правительства сумасбродного удовлетворения в 24 часа, и когда ему в этом было отказано, то английский флот объявил берега Греции в блокаде, на все греческие корабли было наложено эмбарго! В приложениях мы приведем дипломатическую переписку и конвенцию о подобных репрессалиях.

***Примечание переводчика.***

то в мае 1863 г. прервались дипломатические сношения между обоими государствами[1].

[1] См.: Ortolan, I, с. 359 и след. Примерами подобных репрессалий могут служить следующие случаи прежнего времени:
1. Во времена Кромвеля одно английское торговое судно было под каким-то предлогом остановлено в виду французского берега и затем конфисковано. Требование британского правительства перед французским – заплатить стоимость груза и конфискованного судна не было исполнено. Отказываясь от дальнейших переговоров, Кромвель немедленно отдал двум военным кораблям британского флота приказание остановить и забрать несколько французских торговых судов, которые им попадутся навстречу в Английском канале. В силу данного им приказания британские военные суда забрали несколько французских торговых судов, которые, будучи затем проданы с аукционного торга, послужили для уплаты потерпевшему на французском берегу английскому судну. Оставшиеся деньги были затем вручены французскому правительству. Писатель de Villemain, в своей истории о Кромвеле, называет такой поступок «insolente justice; к чему Ortolan прибавляет: «Такое действие может по обычаям того времени действительно считаться справедливостью, но во всяком случае справедливость эта не выдерживает критики, потому что все предварительные дипломатические формы, обыкновенно предшествующие репрессалиям, не были соблюдены».
2. 23 февраля 1691 г. король Дании Христиан V запретил, под страхом конфискации, иностранным судам ловлю китов около Гренландских берегов.
3. В 1778 г. английские крейсеры остановили и конфисковали несколько торговых судов, шедших из Бордо под предлогом, что у них находится контрабанда для Северной Америки. Вследствие этого король Франции разрешил выдать несколько репрессивных писем судовладельцам конфискованных судов; причем они имели право ловить и брать английские суда до тех пор, пока стоимость последних не вознаградит всей цены понесенных потерь. Подлинный текст этого разрешения говорит следующее: «Настоящим нашим собственноручно подписанным свидетельством уполномочиваем гг. Рекюле, Басмарен и Рембо захватывать как в море, так и на берегу все товары и имущества, принадлежащие английским подданным, до тех пор, пока стоимость их не будет равняться стоимости одиннадцати судов, захваченных англичанами».
4. В 1783 г. федеративные государства поручили адмиралу Reyust захватить достаточное число венецианских торговых судов для

II. Генеральные репрессалии представляют собой последний вид актов самоуправства и самозащиты. Судя по английской практике, всем военным судам британского флота может быть дано поручение конфисковать все неприятельские корабли и их фрахты[1]. Генеральные репрессалии представляют собой обыкновенно предвестников войны[2]. Крымская война была также начата подобным образом вследствие английского предписания от 29 марта 1854 г.[3]

**B. Отнятие военных судов.**

III. Примером может служить неожиданный захват двух военных корветов республики Гаити командиром германского военного корвета «Vineta» в гавани «Port au Prince», в июне 1872 г. Подобный образ действий был вынужден многолетними и напрасными усилиями органов германского правительства заставить республику Гаити удовлетворить справедливые требования германских подданных. Эти корветы сдались без всякого сопротивления их команды; после чего на них был спущен флаг республики Гаити и поднят германский. Затем, вскоре после атаки войсками Гаити одной шлюпки с «Vineta», правительство рес-

возмещения расходов по удовлетворению справедливых требований двух нидерландских купцов из Неаполя, представленных ими резиденту Венецианской республики.

1 См. выше. ***Примечание переводчика.***

2 См.: v. Martens, Précis II. § 262.

3 Который говорил следующее: «Her Majesty having determined to afford active assistance to her ally, the Sultan of the Ottoman Empire, for the protection of his dominions against the encroachments and unprovoked aggression of His Imperial Majesty the Emperor of all the Russias, Her Majesty is therefore pleased, by and with the advice of Her Privy Council, to order, and it is hereby ordered, that General Reprisals be granted against the ships, vessels and goods of the Emperor of all the Russias, and of his subjects or others inhabiting within any of his countries, territories, or dominions, so that Her Majestys fleets and ships shall and may lawfully seize all ships, vessels and goods etc». Такое предписание совершенно похоже на манифест объявления войны.

публики уплатило германским подданным требуемые 3000 фунтов стерлингов. Дело это окончилось отдачей взятых военных корветов и салютом флагу республики Гаити, на что суда последней сейчас же ответили равным числом выстрелов.

### С. Эмбарго.

IV. Под словом «эмбарго» разумеют право государственной власти задержать или захватить на некоторое время все суда, находящиеся в национальных водах и портах этого государства[1].

V. Эмбарго, называемое иногда также arret du prince[2], применяется или после начала военных действий, или в ожидании близкой войны.

В обязанности правительственной власти, прибегающей к подобной мере, входит во всяком случае забота о личном составе арестованных судов[3]. Задержка в некотором месте всех торговых судов, все равно, дружественной или нейтральной державы, с целью предупредить, чтобы известные военные операции или какие-либо другие сведения не сделались известными неприятелю, не выражает собой ничего оскорбительного[4]. Не следует упус-

---

[1] Это слово испанского происхождения. Оно производится от слова «embargar» – «задерживать». У писателя Камитца можно найти целую литературу по этому предмету. Ортолан слово «эмбарго» определяет следующим образом: «Это есть секвестр, налагаемый на суда, находящиеся в порту того государства, которое отказало нам в справедливости».

***Примечание переводчика.***

[2] См. об этом у Caumont, с. 247 до 265, где все факты освещаются с точки зрения морского права; также Steck, с. 3 и след.

[3] См.: Calvo, I. с. 815.

[4] Французский декрет от 15 Августа 1851 г. касательно службы на флоте заключает в себе следующее определение: «Dans les colonies francaises lorsque les interets du service de l'Etat lui (au commandant en chef) paraissent iger que les mouvements des butiments qu'il comande restent secrets il peut requérir l'autorité supérieure d'ordonner l'embargo sur les bâtiments francais et étrangers, en lui faisant connaitre confidentiellement le motif de sa demande et quelle devra être la durée de l'embargo».

кать из виду, что в известных случаях распространение некоторых истинных сведений может повести за собой для заинтересованного государства весьма печальные последствия.

По мнению Hautefeuille, эмбарго, в гуманном значении этого понятия, ограничивающееся только задержкой на более или менее продолжительное время иностранных судов в местном порту, не представляет собой той несправедливости, как ангария и arret du prince[1]. Впрочем, обо всех этих видах репрессалий Hautefeuille говорит следующее: «Cependant je crois utile, necessaire même, de répéter à l'avenir et d'une manière plus explicite, la prohibition de l'emploi de ces moyens illegitimes».

Ортолан находит, что последний случай даже не может считаться эмбарго. По его мнению, это только мера безопасности, не заключающая в себе ничего оскорбительного и которая совершенно отлична от эмбарго, хотя иногда и называется его именем.

Кроме того, от эмбарго надо отличать еще так называемую ангарию (angarie), т.е. тот случай, когда воюющее государство захватывает нейтральные купеческие суда, стоящие в его гавани, и использует их для перевозки материалов и вообще для своих военных надобностей, хотя и с платой, но против согласия капитанов. Во многих трактатах условлено не прибегать более к ангарии.

---

Вскоре после начала последней франко-германской войны 1870 – 1871 гг., последовало в июне месяце распоряжение, чтобы в определенное время из Кильского порта не выходили, равно как не входили бы торговые суда. Мера эта была вызвана в интересах заграждения порта минами; но подлежит сомнению, что подобное распоряжение могло бы быть вполне оправдываемо даже еще до начала возникновения военных действий.

[1] Arret de prince заключается в аресте по приказанию местного государя (князя-prince) всех находящихся в территории последних судов, принадлежащих государству, с которым этот государь вошел в известное недоразумение, могущее даже превратиться в открытую войну. Эти суда совершенно конфискуются со дня объявления войны.

***Примечание переводчика.***

Насколько известно переводчику, такое право ангарии было в последний раз во всей своей силе применено пруссаками во время последней франко-германской войны 1870 – 1871 гг. Дело происходило при следующих обстоятельствах. В конце декабря 1870 г. французская канонерская лодка, проходя по Сене между Гавром и Руаном, встретила на берегу отряд прусских войск и открыла по нему огонь, причем пруссаки потерпели значительное поражение и желая затруднить дальнейшее плавание этой канонерской лодки по Сене, захватили 21 декабря шесть английских судов, находившихся на реке, и, смотря на сопротивление, оказанное англичанами, затопили эти суда и таким образом прекратили плавание по Сене. Когда известие это достигло Англии, сначала даже в преувеличенном виде, то естественное чувство негодования общественного мнения приняло настолько сильные размеры, что грозило серьезным столкновением с Пруссией. Благоразумнее всех к этому делу отнеслась серьезная газета «Times», которая поместила ряд статей, в которых описываемое событие оправдывается международными законами. Так, например, в одной из передовых статей эта газета говорила следующее: «Обсуждая беспристрастно поднятый вопрос, необходимо прийти к заключению, что пруссаки не перешли границ, назначенных международными законами для воюющих в отношении нейтральных судов на неприятельских водах. По этим законам Германия имела полное право овладеть английскими судами, которые она нашла на Сене, потому что ее вынудила к тому крайняя необходимость воспрепятствовать плаванию неприятельских кораблей. Принципы крайней необходимости развиваются многими писателями международного права, и на основании этих понятий о крайней необходимости, воюющая сторона имеет право овладеть нейтральными судами, находящимися в ее водах, и употребить их для своих собственных целей. Это право объясняется тем обстоятельством, что если нейтральное судно входит в пределы вод воюющей стороны, то тем самым оно вступает под юрисдикцию этой нации, отдает свой флаг под покровительство

этой страны и пользуется вполне всеми правами и преимуществами ее подданных, в особенности в отношении безопасности жизни и собственности; но если таким образом нейтральное судно имеет право на покровительство воюющей стороны наравне с ее подданными, то оно должно нести и все обязанности этих подданных и уступать, подобно им, свои частные права в пользу общественных нужд своей покровительницы».

«Морской Сборник» (1871 г., № 2), цитируя эту выдержку «Times» и ссылаясь на мнение французского писателя Массе, делает со своей стороны следующее замечание: «Если признать справедливость принципа крайней необходимости, то германцы, как победители и обладатели французской территории, имели полное право употребить для своих надобностей найденные ими на этой территории суда, хотя они и составляли нейтральную собственность, тем более, что они были готовы предложить вознаграждение за захваченные суда. Что же касается вопроса о том, была ли крайняя необходимость в овладении этими судами, то так как вопрос этот разрешается самой воюющей стороной, как властью ни от кого не зависящей, то необходимость существовала, по крайней мере, с германской точки зрения, во-первых потому, что трудно предположить, чтобы при настоящем положении, Германия захотела ненужным овладением английских судов усложнить свои отношения, оскорбляя Англию, а во-вторых, затруднение плавания по Сене для нее было дело первостепенной важности, и английские суда были единственным средством достичь этого с помощью затопления их поперек реки. Таким образом, были затоплены шесть английских судов, но так как этого было недостаточно, чтобы вполне прекратить торговлю и подвоз запасов французским войскам, то пруссаки затопили еще два английских судна.

О закрытии портов в военное время см. § 52; в § 41 читатель найдет подробные сведения об употреблении нейтральных торговых судов для военных целей.

### D. Запрещение входа судов в известный порт

VI. Примером может служить распоряжение Сардинского правительства в 1837 г. касательно всех испанских судов, после того, как испанское правительство отняло от сардинских консулов в Испании право их юридической власти.

### E. Мирная блокада

VII. Право объявления блокады[1] вне военного времени никогда не было признаваемо ни с теоретической, ни с практической точек зрения; против такой блокады в особенности всегда протестовали третьи (нейтральные) государства. Причем вопрос о том, могут ли подлежать вообще конфискации суда и фрахты тех третьих лиц, которые во время такой мирной блокады прорывали последнюю – всегда был причиной многих недоразумений и противоречивых решений. Британская практика решала такие вопросы всегда в утвердительном смысле, между тем согласно решению французского государственного совета от 1 марта 1848 г., который в тоже время также функционировал в качестве верховного призового суда, подобная конфискация не может считаться законной. Имея в виду последнюю точку зрения, нельзя не прийти к заключению, что мирная блокада как по своим последствиям, так и по существу во многом отличается от так называемой военной блокады.

---

[1] Такая блокада может быть предпринята с целью вмешательства во внутренние дела иностранного государства, примером чему служит вмешательство Англии, Франции и России в 1827 г. в дела Турции, равно как с целью получения репрессалий или защиты известных прав (как, например, блокады Таго в 1830 г. Новой Гренады в 1836 г. и Мексики в 1838 г.; в последнем случае мирная блокада обратилась в настоящую вследствие объявления войны мексиканским правительством).

***Примечание переводчика.***

Против мирной блокады с особенной энергией восстает писатель Hautefeuille[1], так как, по его мнению, блокада может только последовать после захвата известной части неприятельской территории, то он находит, что подобная мера вообще может иметь место только в военное время. Общее возражение против этого взгляда, состоящее в том, что блокирующие крейсеры часто находятся даже вне территориальных вод неприятельского государства, т. е. плавают в местах, не подлежащих оккупации, этот писатель старается объяснить такими аргументами, из которых легко можно вывести совершенно противоположное заключение.

Впрочем, мнение Hautefeuille разделяется также и многими другими публицистами[2]. Что же касается тех публицистов, по

---

[1] См. его сочинение «Droits des nations neutres», III, p. 176.

[2] В особенности Гесснером, см. с. 236 – 241; тот же взгляд выражен им в недавней статье в № 307 газеты «Augsburger Allgemeinen Zeitung» за 1880 г.; далее Wurm в Staatslexikon, Band XII, Seite l32; Neumann, §38; Oppenheim, Seite 225; последний, находя блокаду крайним средством ведения войны, говорит: «Когда во время последней Северо-американской войны Вашингтонский кабинет сделал громадную ошибку, объявив берега южных штатов в блокаде, вместо того, чтобы в силу своей верховной власти просто закрыть к ним доступ, то морские государства Европы, пользуясь этой ошибкой, имели полное право признать южные штаты воюющим государством». Более подробные сведения см.: часть вторая, глава IV. Против допущения мирной блокады восстают также: Pistoye et Duverdy, I, стр. 376 – 378, H. B. Deane, стр. 48 и Assensio, с. 43. Блюнчли также не допускает обязательности такой блокады для нейтральных судов, см. §507, где говорится, что «нейтральные государства не признают призового права, если морская блокада не есть в то же время и военная, и имеют право требовать свободного входа и выхода нейтральных кораблей в гавани блокируемого государства». В примечании к этому параграфу Блюнчли разъясняет это требование следующими словами: «Мирная блокада в случае ее общего применения, причиняет ущерб и торговле нейтральных с блокируемым побережьем, а для этого нет никаких юридических оснований. Поэтому нейтральные государства имеют полное право и основание ограничить такую мирную блокаду самыми тесными пределами. Если она должна быть только принудительным

мнению которых мирная блокада может быть допущена, то прежде всего необходимо упомянуть о Гефтере[1]. Он находит ее вполне законной и обязательной для третьих государств. «Гуманность, – говорит в заключение автор, – может только относиться благосклонно к этому новому международному учреждению, делающему излишней настоящую войну» (см. его сочинение «Европейское международное право», перевод Бар. Таубе, с. 213, прим. 2).

По нашему мнению, следует признать справедливость существования мирной блокады. Это, в особенности, касается тех случаев, когда к такой блокаде прибегают, как к репрессивной мере. Даже весьма чувствительные репрессалии, касающиеся интересов третьих (нейтральных) держав окажут по своим последствиям всегда меньше зла, чем все ужасы правильной войны – этого крайнего средства народной самозащиты. Допущение же репрессалий, как средства такой самозащиты, стоит вне всякого сомнения. Мы знаем, что война сама по себе не есть единственный акт насилия. Весьма чувствительные вмешательства в дела иностранного государства должны быть также в некоторых случаях оправдываемы. Уже одно то обстоятельство, что мирная блокада есть продукт новейшего времени, заставляет законодателя задуматься и, во всяком случае, не может служить мотивом для признания ее беззакония. То же самое мы можем сказать и про Парижскую декларацию от 16 апреля 1856 года. В ней гово-

---

средством для портов государства, совершившего правонарушение, то она не должна стеснять вместе с последним и нейтральные государства; только война, как состояние крайней необходимости, оправдывает строгие начала, принятые международным правом относительно призового права блокады в военное время, но никак не мирное состояние. Так, в 1838 г. немецкие ганзейские города протестовали против французской мирной блокады в Мексике, а в 1848 г. французский государственный совет высказался против конфискации нейтральных кораблей во время мирной блокады.

[1] §112. Geffken также находит, что, допуская вообще репрессалии нельзя сомневаться в основании блокады в мирное время.

рится только о военной блокаде и об условиях, при которых она может считаться в военное время обязательной для всех.

Что же касается несправедливости этой блокады в отношении интересов третьих (нейтральных) государств, то и тут не может быть речи, если подобная блокада будет введена согласно с французской точкой зрения, т. е. в тех случаях, когда мы не будем конфисковывать суда и фрахты третьих государств, но ограничимся только наложением на них временного секвестра.

Итак, окончив перевод этой первой части сочинения Перельса и сделав в надлежащих местах казавшиеся нам необходимыми дополнения и примечания, считаем теперь наиболее уместным еще раз вернуться к разбору средств для разрешения международных споров мирным путем и от души пожелать, чтобы человечество чаще прибегало к этим средствам. Дай Бог, чтобы еще на долгое время европейские народы, по крайней мере, были освобождены от необходимой обязанности убивать своих братьев и таким образом увеличивать на свете горе, печаль, разорение и нищенство! Дай Бог, чтобы благодетельные действия цивилизации проложили себе повсюду скорее свет, справедливость и гуманность и создали бы наконец всемирный трибунал, перед которым бы разбирались все недоразумения и притязания человечества! Но до этого идеала еще далеко. Еще много пройдет столетий, еще много благородных жизней будет уничтожено металлом и пироксилином, пока человечество, может быть, проснется и восстановит другой, более современный, более справедливый и более божественный порядок разрешения международных споров!

Однако изучая историю всемирной цивилизации, нельзя не прийти к тому выводу, что человечество, хотя и медленными путями, все-таки приближается к этому идеалу. Доказательством этого нашего взгляда могут служить бесчисленные конгрессы и разбирательства недоразумений третейскими судьями. Жаль только, что решения как тех, так и других редко уважаются; кроме того, частые злоупотребления ими заставляют народы отно-

ситься к ним с недоверием, так как современная дипломатия к этим средствам часто прибегает только для того, чтобы или еще больше запутать известное недоразумение, или же выиграть время для приготовления к ожесточенной войне; вследствие этого международные споры в настоящее время вообще не имеют иной гарантии, кроме силы правого дела и фактического могущества спорящих сторон[1]. Они не имеют другого суда, кроме совести и общественного мнения. Поэтому стороны должны сами согласиться между собой о наилучшем способе к устранению их разногласий, и если они не успеют в этом, то каждая может обратиться к средствам, наиболее действительным, по ее мнению, чтобы поддержать или удовлетворить свои требования. Последнее или крайнее средство, способное охранить непризнаваемые или нарушаемые права – это употребление силы, с целью или простой обороны, т. е. отражения наступления, или, напротив, нападения, чтобы получить удовлетворение, в котором отказано[2]. В первом случае государство ограничивается отражением нападения и обеспечением себя от повторения его; во втором – оно не оставляет оружия до тех пор, пока не получит полного удовлетворения. Для достижения этих целей дозволительно даже истребление противника, но это – крайность, которую никогда нельзя принимать за прямую цель правомерной самопомощи. Самопомощь должна опираться на законные поводы и, если нет необходимости, она не может выходить за пределы своей цели. В противном случае, нападение и оборона перестанут быть справедливыми и законными, в особенности если вместо того, чтобы заявить о своем неудовольствии и доказать его основания, государства прямо и без очевидной опасности прибегнут к силе. Ибо оправданием ее может служить только крайняя необходимость.

---

[1] Все нижеследующее до конца первой части заимствовано из сочинения Гефтера, перевод Барона Таубе, с некоторыми дополнениями из соч. Блюнчли.

[2] См. статьи Вурма (Wurm) в Staats-lexicon, т. XII, с. 111 и след. и в Deutsche Vierteljahrsschrift за 1858 г.

### F. Мирные средства

Существуют такие столкновения, которые настолько ничтожны сами по себе, что даже при нынешнем младенческом состоянии вопроса решения известных столкновений мирным путем, неразрешимы войной. Сюда относятся, например, все споры о денежном вознаграждении, о первенстве, по вопросам этикета и т. п. Предмет спора в этих случаях настолько ничтожен в сравнении с издержками и бедствиями войны, что ни одно благоразумное государство не решится прибегать к войне. Для разбора таких столкновений лучше всего обратиться к мирным средствам.

Средства, которые могут быть употреблены, чтобы убедить противника в его неправоте и склонить его к уступчивости, и к которым надо обращаться, если не существует никакой непосредственной опасности, суть следующие:

во-первых, дипломатические переговоры с противной стороной или с третьей державой, которая может повлиять на мирный исход дела. С этой целью ей сообщаются документы и основания, которые могут уяснить разногласие;

во-вторых, прямое воззвание к общественному мнению, на суд которого представляются документы и оправдательные акты, касающиеся спора, если переговоры не привели ни к какому удовлетворительному результату и были прерваны;

в-третьих, предварительное дружественное международное посредничество, совершаемое, по смыслу 8 ст. Парижского договора 30 марта 1856 г., или в виде добрых услуг (bons offices)[1] или в форме принятого спорящими сторонами посредничества третьей державы (mediation).

Последнее средство есть наиболее действительное, ибо вмешательство державы-посредницы само собой (de plein droit) приостанавливает враждебные действия до тех пор, пока не прекра-

[1] Ср. протокол уполномоченных, собравшихся в Париже 14 апр. 1856 г.

тится ее посредничество. Напротив, добрые услуги имеют чисто лишь нравственное значение.

Если правам стороны не угрожает никакая серьезная опасность, то для нее совершенно достаточно заявить протест или просто оговорить свои права, чтобы обеспечить свои действия или хранимое ею молчание от всякого ложного толкования, лишь бы этот протест не противоречил действительному положению вещей, или собственным ее актам (protestatio facto contraria).

### G. Особенные средства соглашения по некоторым спорными вопросам

Если известные отношения, установленные общим образом, нуждаются в более точном определении; если, например, дело идет о размежевании земель, оставшихся неразделенными, и стороны не могут прийти к соглашению по этому вопросу, тогда надо прибегнуть к беспристрастному решению спора путем жребия или третейского суда. Жребий вполне применим в особенности в тех случаях, когда дело касается раздела спорной вещи между несколькими заинтересованными сторонами, причем каждая получает свою долю; или когда неопределенное и спорное положение вещей надо заменить определенным порядком, окончательным или временным. К этому средству часто обращались для решения споров, которые возникали из раздела оставшегося после государя наследства или по вопросам о председании[1]. Здесь все, конечно, зависит от соглашений сторон. Иногда делались также вызовы на поединок, который, в сущности, есть тот же жребий; но эти вызовы редко принимались, и этим путем не всегда удавалось покончить спор[2]. С точки зрения права, поединок должен быть безусловно отвергнут, потому что он может

[1] См.: C. v. Moser, в Schott, Jurist. Wochenblatt Jahrg. III, с. 615 и след.

[2] См. примеры из древней истории у Pet. Muller, De duellis priucipum. Jenae. 1702; Ward, Enquiry, с. 216 и след. Можно также указать на вызов, сделанный в 1611 г. шведским королем Карлом королю датскому Христиану IV и королем Густавом IV императору Наполеону

оказаться благоприятным для виновной стороны. Наиболее справедливым средством всегда останется третейское разбирательство, хотя и оно не всегда приводило к прекращению международных споров.

### Н. Третейское разбирательство (компромисс)[1]

Споры между двумя государствами могут быть передаваемы на разрешение третьей державы, по компромиссу между заинтересованными сторонами, заключенному согласно общим правилам международных договоров. Предметом третейского разбирательства является или приведение в исполнение меры, заранее условленной между сторонами (arbitratio), например, исправление границ или раздел в известной пропорциональности[2], или цель его состоит в решении дела по существу, согласно началам права и справедливости (arbitrium). Акт компромисса определяет способ производства дела, но не заключает в себе необходимо условия о наказании в случае неисполнения приговора.

---

I. О поединке, предложенном Франсуа I Карлу V в 1528 г., см. Vehse, Geschiuchte des österreichischen Hofes 1852, I, S. 168 folg.

[1] См. вообще Abr. Gerh. Sam. Haldimund, De modo componendi controversias inter aequales et potissimum de arbitris compromissariis. Lugd. Bat. 1738. Welcker, Staats-Lexicon. t. XI, S. 778.
См. г. Стоянова очерки исторического и догматического международного права, с. 562 – 582. Примеры посредничества на с. 563 – 564 (примечание 1). Автор приводит мнения о международном суде Лавелэ (Em. de Laveleye, Des causes actuelles de guerre en Europe et de l'arbitrage; 1873), Сибома (Seebohm, On international reform, 1871), Леруа-Болье, (Les guerres contemporaines, 1869) и подробно излагает проект устройства постоянного международного третейского суда Гольшмидта (Goldschmidt, Projet de reglement pour tribunaux arbitraux internationaux, помещенный в «Revue de droit internat», 1874. No. III). Литература вопроса приведена в указателе гр. Комаровского, Алабамский вопрос и о третейском суде с. 41 и след.

[2] Это различие между вышеупомянутым случаем и третейским судом (арбитражем), в собственном смысле заимствовано из гражданского судопроизводства. Мы считаем его основанным на природе вещей. См.: v. Neumann, Jus principum privat. T. VIII, § 1 и след.

В третейские судьи избираются или частные лица, что бывало особенно часто в прежнее время, или государи[1]. Первые, по общему правилу, не могут исполнять своих обязанностей через доверенных лиц; напротив, последние обыкновенно поручают исследование дела особо назначаемым судьям или своим тайным советам и объявляют прямо от своего имени только окончательное решение[2].

Конечно, нелегко найти судей, пригодных для решения таких дел. Если поручить дело одной из великих нейтральных держав, то нельзя ручаться, что при постановлении решения она не будет руководствоваться отчасти и своими собственными политическими интересами и пристрастиями. Также нельзя ручаться и за то, что избранный государь, даже если он не заинтересован в деле, выберет себе в советники людей пригодных для решения таких споров. Лучше всего было бы, если бы юридические факультеты различных народов по соглашению с министром юстиции составляли список международных присяжных из знатоков международного права и в случае надобности по этому списку можно бы было выбирать судей, под председательством нейтрального государя или президента, постановляли бы обязательные для обоих сторон решения. Вообще можно сказать что, хотя до настоящего времени народы идут по пути мирного разрешения международных столкновений ощупью, однако состоявшиеся в 1871 г. третейские разбирательства споров Соединенных Штатов с Великобританией и Мексикой несмотря на их сомнительные[3] результаты указывают на успех в международной практике.

Если в третейские судьи избрано несколько лиц, без предварительного определения обязанностей каждого, то, по предполагаемой воле сторон, они не могут действовать отдельно друг от

---

[1] Hellfeld y Struv., Jurisprud heroica. cap. I, § 21 seq. 77; v. Neuman loc. cit., гл. 12 и 13.

[2] См.: v. Neumann, loc. cit., t. VIII, § 18.

[3] В приложении XIX мы помещаем решение Женевского третейского суда по знаменитому делу Alabama.

друга[1]. В случае разногласия между ними, как и в обыкновенном процессе, имеет перевес мнение большинства. При разделении голосов и абсолютном разногласии мнений, стороны, чтобы избежать затруднения, должны принять меры к дальнейшему решению дела; иначе компромисс останется без последствий. Римское право предоставляло, правда, выборным третейским судьям избрание в этом случае третьего, главного посредника[2], но такое определение чисто положительного гражданского права не получило общего признания ни в современных законодательствах, ни в международной практике.

Если способ производства не был определен заранее, третейские судьи имеют право начинать срок, в течение которого стороны обязаны представить свои доказательства и возражения. По представлении их, суд может приступить к окончательному решению[3].

Третейский суд не располагает никакими средствами для приведения своего приговора в исполнение.

Обязанности третейского судьи прекращаются вследствие новых соглашений между спорящими сторонами, вследствие истечения установленного срока, смерти судьи или утраты им способности отправлять свою должность, наконец, вследствие самого приговора, который для сторон имеет силу законного соглашения. В этом отношении определения римского права о силе третейских решений, имеющие слишком узкий смысл, уступили место более широким началам современного права. Это надо сказать в особенности о том несогласном со справедливостью постановлении римского права, на основании которого, если в компромиссе было определено взыскание, виновная сторона

---

1 См.: L. 17 in fine. L. 18 D. de receptis. Противоположное постановление канонического права, содержащееся в гл. 2 de arbitrio, п. VI, не может быть допущено в международном праве.

2 См.: L. 17. § 5. 6. D. de receptis. Contra Code de proc. francais art. 1012, 1017.

3 См.: L. 27 prim. I 49. §1. D. de receptis.

освобождалась от последствий приговора, если уплачивала обещанную сумму[1].

Третейское решение может быть оспариваемо в следующих случаях:

1) если оно постановлено без законного компромисса или вне условий его;

2) если оно постановлено безусловно неправоспособными лицами;

3) если судья или одна сторона действовали недобросовестно;

4) если стороны или одна из них не были выслушаны;

5) если третейский суд постановил решение по вопросам, которые ему не поручались;

6) если решение безусловно противоречит началам права и, следовательно, не может быть предметом договора (§83).

Напротив, простые ошибки, которые могут встретиться в содержании решения, не делают его недействительным, если они не были результатом пристрастия.[2] Но ошибка в расчете и доказанная ошибка в факте, при «arbitratio», дают право требовать исправления решения.[3]

В истории третейское разбирательство встречается в самых разнообразных формах. У греков мы находим его в форме обращения к правосудию третьего или союзного государства[4]. У римлян древнейшего времени оно называлось «reciperatio»[5]. В государствах союзных и союзах государств федеральные суды получили характер до известной степени постоянных и в некото-

---

1 См.: Grotius III, гл.20.46.

2 См.: Grotius, loc. cit; Vattel II, chap. 18 § 329; Wildman I, p. 186

3 То, что I. 76.78.79. D. pro sacio and 1.9.D qui satisd coguntur называли «reduction ad doni viri arbitrium».

4 См.: Heffter, Athen. Gerichtsverf, S. 340.

5 Gallus Aelius у Феста говорит: «Reciperatio est, cum inter populum et reges, nationesque ac civitates pereglinas lex convenit, quomodo per reciperatorem reddantur res reciperenturque, resque privatas inter se persequantur». См.: Carl Sell, Die Recuperatio der Romer. Braunschw. 1837.

ром роде государственных учреждений, какими уже были в союзах греческих городов[1], например, в ахейском союзе, амфиктионовы собрания, хотя значение их, без сомнения, преувеличено. В новейшее время таким учреждениям был аустрегальный суд[2], в обязанности которого входило разрешение споров, возникавших между членами Германского союза 1815 г., и который, на основании союзного постановления 30 октября 1834 г. (ст. 12), мог быть заменяем третейским судом[3]. Он перестал существовать в 1866 г. Союзные правительства новой Германской империи разрешают свои споры в Союзном Совете[4].

---

1 Полибий, II, 37.10. Tittmann, Griechische Staatsverfassung S. 687.

2 V. Leonardi, Das Austrägalverfahren des deutsches Bundes. Frkf. 1838; Jordan y Weiske, Rechts-dexicon I, S. 474; Zachariae, Deutches Staatsrecht II, S. 719; Zorfl, Allgemeines und deutsches Staatsrecht I, S. 359

3 Так называемая «аустрегальная инстанция» была создана Союзным Актом 10 июня 1815 г., установившим общие начала устройства бывшего Германского Союза. Ст. XI этого акта обязывала членов Союза обращаться во всех своих спорах к Сейму, в обязанности которого входило изыскание средств к примирению противников. В случае неудачи, Сейм передавал дело на судебное разрешение аустрегальной инстанции. Именно обжалованная сторона, в течение известного срока, должна была указать на три беспристрастные державы союза, из которых жалобщик избирал одну. Высшее судилище этого государства и признавалось аустрегальной инстанцией (от немецкого слова «austragen» – покончить, привести к концу). Она рассматривала дело и произносила приговор именем Союза. См. ст. 18 – 24. Венского законодательного акта (15-го мая 1820 г.). Подробности в соч. А. Д. Градовского, Германская Конституция, I, 47 и след.

4 На основании Имперской Конституции 1871 г. (бывшей конституции Северо-германского Союза 1867 г., ст. 76. В каком порядке должны разрешаться споры между членами империи, конституция не определяет. См. г. Градовского, назв. соч., II, с. 57.

## I
## Временная инструкция от 20 августа 1877 года командирам военных судов германского флота касательно уничтожения морского разбоя в китайских водах

I. Правила, предписывающие образ действий в тех случаях, когда военное судно германского флота выходит в море с целью преследовать сделавшийся ему известным морской разбой или приготовление к последнему, равно как определить лиц, ограбивших потерпевший крушение корабль.

II. Правила действия в тех случаях, когда германское военное судно наталкивается случайно на своем пути на морской разбой или бывает свидетелем приготовления к последнему, равно как тогда, когда военное судно Германского флота будет призвано на помощь потерпевшим крушение и ограбленным торговым судном, т. е. когда нельзя будет пользоваться услугами мандарина и переводчика.

III. О преследовании пиратов в китайских водах и на китайской территории.

IV. Об обыске судов, подозреваемых в занятии пиратством.

V. Что следует делать с пойманными пиратами и их судами.

VI. О содействии императорских консулов при расследовании улик известного преступления.

I.

Каждое военное судно германского флота, отправляющееся с целью преследования известного морского разбойничьего преступления должно, при содействии местного консула, обратиться к одному из мандаринов, под непосредственным авторитетом которого совершаются все действия, ведущие к расследованию

преступления и отдаче виновных под компетентный китайский суд. Консул, со своей стороны, должен поставить переводчика.

Необходимо принять к сведению, что в этом случае все улики должны быть так сгруппированы, чтобы на основании их представитель Германской империи мог делать ответственным китайские суды.

Вследствие сего необходимо точно определить: ограбленное судно; место и время его ограбления; груз ограбленного судна; место, где находится груз; ограбившее судно и его команда. Если судов было несколько, то необходимо знать все их названия; все срочные данные, требующиеся для отдельного случая.

II.

Когда в открытом море командир военного судна германского флота призывается на помощь ограбленным судном, равно как в тех случаях, когда командир бывает свидетелем морского разбоя или приготовления к последнему, то он имеет право захватить пиратское судно и отправить его в ближайшие китайский порт, в котором находится аккредитованный консул Германской империи, которому передает затем протокол о случившемся и вообще оказывает всякое содействие для дальнейшего законного преследования виновных лиц.

Той же властью уполномочен командир военного судна германского флота и в китайских территориальных водах в тех случаях, когда на месте не окажется китайского военного судна. В последнем случае командир военного судна германского флота имеет право требовать от китайского военного судна преследования и захвата пирата и должен настолько ознакомиться с обстоятельствами дела и принятыми китайским судном мерами, чтобы он мог дать ближайшему германскому консулу возможность контролировать действия китайских судебных учреждений.

Вышеупомянутый протокол должен в себе заключать: верное описание известного случая; данные об ограбленном судне, равно как о судне, которому грозила опасность быть ограбленным;

если разбойники уже покинули ограбленное судно и при приближении военных судов уже скрылись из виду или вошли в китайскую территорию, то необходимо перечислить самым подробным образом все данные о разбойничьих судах, как, например, число их команды, направление от которого они показались и по какому они скрылись; описание вещей, оставшихся после пиратов и могущих послужить к разъяснению обстоятельств дела; наконец следует упомянуть: какие предметы груза взяты пиратами и образ их нагрузки и упаковки; все прочие данные, могущие послужить к разъяснению обстоятельств дела.

Когда командир военного судна германского флота найдет на своем пути возможность помочь потерпевшему крушение и ограбленному судну, не имея при себе мандарина и переводчика, то он остается ответственным лицом за безопасность спасенного судна и его команды до передачи всех обстоятельств дела германскому консульству.

Арест морских и береговых разбойников возлагается в этом случае на обязанность ближайшего китайского начальства.

Для дальнейшего же руководства служит все перечисленное в пункте I.

III.

Для уничтожения морского разбоя в последнее время китайское правительство организовало около берега целую флотилию вооруженных паровых судов; отсюда видно, что в настоящее время Китай имеет все средства для преследования морских разбойников, как в территориальных водах, так равно и в своих владениях.

Все акты морского разбоя, имеющего театром своих действий китайские территориальные воды, должны преследоваться китайским правительством. В этих случаях военные суда Германского флота должны только тогда помогать китайским судам, когда этого потребуют германские интересы и содействия их будут письменно просить китайские власти.

Для более же успешного преследования морского разбоя, командиры военных судов имеют во всяком случае право письменно просить китайские власти о принятии энергичных мер. Когда же в этом мест находится аккредитованный консул (Berufsconsul)[1], то эта обязанность возлагается на него.

Преследование убегающего пирата со стороны открытого моря до внутренних китайских вод (Binnengewässer), равно как до самого китайского берега, допускается только в сопровождении мандарина, если последний об этом письменно просил командиров военных судов германского флота.

Если пирата не удастся поймать до достижения им китайской территории (chincsiches Gebiet), то его преследование возлагается на обязанность ближайшего китайского военного судна или на ближайших китайских властей.

IV.

Когда германское военное судно встречает судно, подозреваемое в занятии морским разбоем, то ему предоставляется под личной ответственностью право обыска упомянутого подозрительного судна. Причем во время обыска должны соблюдаться все те меры предосторожности, какие соблюдаются при обыске подозрительных судов других государств. Командиру военного судна предоставляется в этом случае право: конфискации всего подозрительного, найденного на судне или же выбрасывания этих вещей за борт, равно как перевод шкипера и других лиц с пиратского судна на военное. В дальнейшем необходимо руководствоваться правилами пункта II. В некоторых же случаях командир может довольствоваться составлением протокола о происшедшем и найденном на подозрительном судне, с передачй затем этого протокола германскому консулу.

V.

Юрисдикция над пиратами, захваченными командирами военных судов Германского флота остается всегда за китайскими

[1] Т.е., вернее, правительственный консул.

властями. Вследствие этого пираты для надлежащего суда всегда передаются китайским властям при посредстве Императорского консула. Причем необходимо заранее требовать от китайских властей, чтобы они не подвергали пиратов четвертованию или вообще не прибегали к наказаниям, противоречащим правилам и обычаям цивилизации.

Германские подданные, схваченные вместе с китайскими пиратами, не выдаются китайским властям, но для суда их отправляют в Германию. Когда германские и английские военные суда совместно схватили в открытом море пиратов, то суд над ними происходил на ближайшем английском вице-адмиральском судне.

Если же в исключительных случаях германские и английские военные суда захватили пиратов в территориальных водах Китая, то они передаются ближайшим китайским судебным учреждениям.

VI.

Захват пирата возлагается на обязанности командира военного судна; контроль же над правильным производством дел в китайских судебных учреждениях лежит на обязанности германского консула.

Командиры военных судов обязаны исполнять все требования консулов, клонящиеся к уничтожению морского разбоя.

## II

## Выписка из инструкции командирам военных судов от 28 сентября 1872 года (поведение командиров за границей)

§ 6

Командир военного судна есть представитель Императора. Будучи отрезан от непосредственного сообщения со своим прямым начальством, он должен поступать во всех случаях, не предусмотренных настоящей инструкцией, сообразно своему личному усмотрению.

§ 7

При всех обстоятельствах главной руководящей нитью должны для него быть интересы Высочайшей службы и Отечества.

§ 8

Его судно представляет за границей вооруженную силу Отечества.

§ 9

При входе в иностранный порт командир военного судна должен сообразоваться с местными полицейскими, таможенными и карантинными правилами и неусыпно следить за точным их выполнением. Весьма желательно, чтобы командир военного судна ознакомился по крайней мере с карантинными правилами места еще при оставлении последнего порта. При ответах на обращенные к нему вопросы со стороны чиновников санитарной службы он должен отвечать с большим вниманием и большой точностью и избегать всех недоразумений, которые могут послужить поводом к жалобам. До входа во внутренние воды известного государства, командир военного судна германского флота должен испросить предварительное согласие местных властей. В случаях, не терпящих отлагательства, разрешение должно быть испрашиваемо даже после входа в известные воды.

§ 10

Совместно с консулами, командир военного судна германского флота должен оказывать всякое покровительство германским подданным, их торговле, промышленности и мореплаванию, но при этом непременно уважать и соблюдать местные законы.

§ 12

При сношении с консулами Германской империи и с лицами, заменяющими их место общей руководящей нитью должны служить служебные инструкции консулам от 6 июня 1871 г.

Вся политическая и государственная ответственность за известные военные вмешательства, по предложению Германских посольств или консульств, падает только на этих лиц. Вследствие этого задача политического представителя Германской империи

главным образом заключается в сношении с местными учреждениями и в расследовании: употреблены ли все мирные средства для предотвращения опасности жизни, свободы и имущества Германских подданных и требуется ли вообще при данных обстоятельствах содействие материальной силы для защиты чести германского флага.

Командиры военных судов германского флота поступают в тех случаях, когда не имеют специальных инструкций, сообразно указаниям политического представителя Германской империи и сами несут только ответственность за исполнение раз принятого на себя военного дела. Поэтому они должны сначала исследовать возможность выполнения известного военного действия, чтобы затем ответить за честь Германского военного флага. Им предоставляется право письменно или устно изложить свои соображения по известному делу, чтобы окончательно отклонить от себя всякую ответственность.

К критической оценке известных политических усложнений и к ведению известных переговоров с местными властями, а в странах нецивилизованных – с предводителями воинственных племен, командиры уполномочиваются только в тех местах, где не имеется постоянного Императорского представителя.

§ 13

Если командир военного судна будет иметь какие бы то ни было недоразумения с властями иностранного государства, то он должен сообщать обо всем консулу или дипломатическому представителю Германской империи, для дальнейшего расследования этого недоразумения. Само собой разумеется, что о случившемся до́лжно, кроме того, немедленно уведомить подлежащее начальство.

§ 14

Когда каким бы то ни было образом обстоятельства потребуют немедленного вмешательства военно-морской силы, то командир военного судна должен сообразоваться с принципами морского международного права и при этом никогда не упускать

из виду, что вся законная ответственность по известному делу падает в этом случае только на него одного.

§ 15

Так как интересы Германской империи требуют того, чтобы ее представители пользовались за границей возможно большим уважением, то на обязанности командира военного судна лежит также оказание этим лицам в возможно красивой и благородной форме всех тех правил вежливости и почести морского церемониала, какие предписываются германской инструкцией.

Командир военного судна обязан находиться в самых лучших отношениях с дипломатическими и консульскими представителями Германской империи и по возможности исполнять все их требования.

На консулов командир должен, кроме того, смотреть как на агентов для всех надобностей военного судна.

Полный список всех германских посланников, консулов и вице-консулов, с районами их действий, должен находиться в судовой библиотеке[1].

§ 16

При военно-политических действиях, вытекающих из инструкций о плавании, равно как исходящих из поручений наших (германских конечно) посланников или политических предста-

[1] Эти параграфы были впоследствии приказом от 7 января 1879 г. (см. Marine-Verordnungs-Blatt 1879 Seite 1) дополнены следующими словами: «При посещении иностранных портов командир обязан немедленно вступить в сношение с местными представителями Германской империи (посланниками, послами, консулами) и сообщить последним о цели путешествия и приблизительное время нахождения в этом порту. Командир военного судна обязан, кроме того, сообщить Императорскому представителю в главный город местного государства все сведения о приходе в порт, цели путешествия, приблизительное время остановки во всех тех случаях, когда он зашел в означенный порт, не только для пополнения запасов и провизии, но для решения известных задач, равно как в тех случаях, когда он нуждается в содействии местных властей для известной цели, даже тогда, когда эти задачи не вполне касаются политических представителей Германской империи.

вителей, главной руководящей нитью должны служить следующие правила:

1) чтобы честь флага была оберегаема при всех обстоятельствах; чтобы поэтому командир военного судна с того момента, с которого он принимает на себя исполнена известного военного дела, являлся ответственным лицом в том, что известное дело будет успешно выполнено с приложением всех сил;

2) чтобы, до принятия активных мер, были основательно исследованы все отдельные обстоятельства дела. Не следует упускать из виду, что, в особенности в глазах нецивилизованных народов много теряет тот, кто, решившись на известное дело, не доведет его до конца с той же энергией, и

3) чтобы пораженный неприятель пользовался великодушным обхождением, но с тем непременным условием, чтобы он не мог из этого великодушия вывести заключение о нашей слабости.

## III[1]
## О посредниках и формах дипломатических сношений[2]

Известный писатель Гефтер говорит, что задача международного права заключается в сближении народов и в облегчении их взаимных сношений. Внутренние законы различных государств

---

[1] Это и все нижеследующие приложения не находятся в немецком сочинении г. Перельс «Das internationale-öffentliche Seerecht der Gegenwart».

[2] Это приложение имеет целью ознакомить читателя с самыми первоначальными основами дипломатических сношений государств, которые крайне необходимо знать всякому морскому офицеру, вследствие того государственного политического значения, которыми нередко уполномочиваются наши суда за границей. Для того же, чтобы наши соотечественники могли иметь за границей постоянно под рукой справочную книжку об обязанностях наших консулов, с которыми им приходится чаще всего сталкиваться, ниже прилагается полный устав для российских консулов в Европе и Америке.

***Примечание переводчика.***

определяют условия международных сношений частных лиц исключительно с частной целью. Свободные же сношения государства с государством, государей и их представителей подчиняются особым формам.

Уже древние народы поддерживали между собой, если не постоянные, то по крайней мере, временные дипломатические сношения. Через посредство своих государственных людей и ораторов (legati, oratores), они обсуждали сообща свои взаимные интересы, по мере того как интересы эти случайно возникали. Дипломатия была в то время искусством, доступным для всех[1]. Позднее папы стали посылать в Константинополь и к государям Франкских народов постоянных поверенных, называвшихся apocisiarii или responsales[2]. Затем с XV в. одновременно с развитием тайной политики, и с возникновением постоянных армий, при различных европейских дворах начинает развиваться современная система постоянных посольств. Она имела целью как взаимный надзор государств друг за другом, так и поддержание постоянного доброго согласия между ними и наискорейшее удовлетворение их взаимных интересов[3]. Так возникли «дипломатические корпусы», состоящие при дворах. Это выражение, как кажется, было изобретено в 1754 г., одной придворной дамой в Вене[4].

В настоящее время держава, которая захотела бы порвать дипломатические сношения с другими государствами или отказаться от них, тем самым поставила бы себя вне общего европейского международного права.

---

1 История старой дипломатии изложена Weiske, в его Considerations sur les Ambassadeurs des Romains comparés avec les modernes. Zwickau, 1834.

2 См. об этом Юстиниана Nov. 123, cap. 25.

3 Ward, Enquiry II, p. 483.

4 См. письмо прусского посланника Фюрста (v. Fürst) к Фридриху II у Vehse, Geschichte des österreichischen Hofes VIII, S. 113.

### *Право активного и пассивного посольства*

Каждый государь имеет бесспорное право отправлять по делам государства посланников к другим державам. Только он один может придать им официальный характер. Никто из подданных, как бы ни были велики его привилегии и его влияние, не пользуется подобным правом.

Но нельзя отказать в этом праве: государям, стоящим в вассальной зависимости или под покровительством иностранной державы; полунезависимым государствам, по крайней мере, в границах, указанных их конституциями[1].

К этой категории принадлежат также, например, различные швейцарские кантоны, по тем отношениям, которые не входят в круг ведомства исключительно центральной союзной власти[2].

Наконец, узурпатору, с которым государства желают вступить или продолжать дипломатические отношения; но, с другой стороны, это право принадлежит также и свергнутому государю, восстановление которого считается возможным, и поскольку этому не препятствуют сношения между третьей державой и узурпатором.

Несамостоятельные правители не могут назначать посланников, если это право не пожаловано им формально, как иногда жаловалось оно вице-королям и губернаторам провинций.

Те же самые начала применяются вообще и к праву приема посольств, со всеми последствиями, какие соединяет с ним международное право. Ибо само по себе оно естественно не может быть не признаваемо даже за частными лицами. Ничто не препятствует им принимать посланников от иностранного государя.

---

[1] См. особенно Merlin sect. II, § 3; Schmelzing § 274.

[2] См. Швейцарскую конституцию 12 сент. 1848 г., ст. 8 и 9. Некогда существовали также города и политические союзы, которые подчинялись сюзеренной власти других держав, но которые, тем не менее, имели право, по делам войны, торговли и пр., отправлять посольства. В этом отношении Ваттель приводит в пример швейцарские города Невшатель и Биенн, которые пользовались правом объявления войны и вследствие этого правом посольства.

На каком бы основании могло быть воспрещено коронованной особе посылать своего представителя к несамостоятельному княжескому дому, например, по делам о браке или по иным чисто личным делам? Тем не менее, каждое самостоятельное государство имеет право определять условия, на которых оно согласно принимать посланников, и те права и преимущества, которые соединяются с отправлением их должности[1].

Собственно для независимого государства не существует никакой обязанности принимать посланников других держав. Это чисто дело политики. Но государь, без всякого основания отказывающийся принять иностранного посланника, подвергается реторсии. Независимо от этого, дух человечности не позволяет отклонять во время полного мира официальные сообщения иностранных держав, не выслушав их[2]. Бывает иногда, что правительство отказывается принять в качестве посланника то или другое лицо или кого-нибудь из своих подданных[3]. Оно может также отказать в приеме посланникам, полномочия которых не совместны с законами и конституцией страны. Точно также никакое правительство не обязано принимать папских легатов или нунциев, полномочия которых явно или тайно основываются на церковных законах и, следовательно, могут, при осуществлении их, вызвать столкновения по вопросам религии с верховной властью государства. В подобном случае, правительство может требовать, как это принято, например, во Франции, чтобы полномочия папского посланника были точно определены и сведены к разумным границам[4].

---

[1] Интересным документом, относящимся к активному и пассивному праву посольства, представляются мнимые законы Карла V о посланниках, помещенные у Réal t. V, p. 140 suiv. и у Rousset Cerémonial diplom. t. II, p. 481. См. также, v. Martens, Erzahlungen, Th. I, S. 371. Несмотря на их довольно точные постановления, мы не считаем возможным отнести их к эпохе Карла V; пока не будет найдено новых доказательств, мы будем смотреть на них, как на апокрифические.

[2] Vattel IV, chap. 65, 66; Merlin, lcc. cit., sect. II, § 3.

[3] J.J. Moser, Versuche Th. III, S. 89; Beiträge Th. III. S. 90; Bielfeld, Institut. II, p. 178; Merlin sect. III, no. 3; Klüber, Droit des gens § 176, 187.

[4] Mirus § 94 folg.; Merlin, Répert. univ. mot: Ministre public, sect. V., § 7.

### *Классификация посредников международных сношений*

Активное участие во внешних делах государства принимает, кроме государя, которому принадлежит общее их направление, известное число должностных лиц, специально на то уполномоченных. Таковы:

I. Министр иностранных дел.

Мы обращаем особенное внимание на французское министерство иностранных дел, устроенное на основании ордонанса от 13 августа 1844 г., с его особым bureau de protocole, в обязанности которого входит составление международных договоров и актов о территориальных уступках (concesions), изготовление разных дипломов (brevets), выдача актов назначения (provisions) и утверждения (exequatur) консулов. Оно дает инструкции посланнику по вопросам о церемониале, привилегиях, льготах и преимуществах иностранных посланников и полномочных министров[1].

II. Посланники и поверенные в иностранных государствах, отправляемые для постоянного попечения о политических интересах своей страны или для устройства частных дел своих государей. На них возлагаются или постоянное заведывание дипломатическими делами при иностранных дворах, или только известные временные поручения. В этом отношении между посланниками различаются следующие классы:

1) посланники в собственном смысле, облеченные правами официальных должностных лиц и уполномоченные при иностранном правительстве[2];

---

[1] Journal des Débats 20 сентября 1844 г.

[2] Собственно дипломатических представителей (посланников) Блюнчли делит на три класса: послы; посланники в тесном смысле и полномочные министры; поверенные в делах. По его мнению, между вторым и третьим классом стоят министры, резиденты. Послы по общему правилу могут назначаться и приниматься только государствами, имеющими королевский титул. Папские легаты и нунции имеют ранг послов. Одни только послы представляют внешнее достоинство самого государя их аккредитовавшего.

2) дипломатические агенты, уполномоченные к ведению таких же дел, как и посланники, но без характера официальных должностных лиц;

3) комиссары назначаемые для устройства определенных единичных дел, например, проведения границ, улаживания какого-нибудь спора, исполнения известной статьи договора или конвенции. Они не сносятся непосредственно с иностранным государем, но лишь с его министрами или их поверенными;

4) консулы, которым поручается блюсти торговые интересы.

Все эти лица назначаются на определенное или неопределенное время, окончательно или временно.

Заметим еще, что кроме названных лиц, при посольствах часто состоят еще другие лица, как-то: секретари и иные чины канцелярии, курьеры и т. д.

### *Юридическое положение посланников вообще*

Все лица, принадлежащие к одному из означенных выше разрядов лиц, должны быть рассматриваемы, прежде всего, как органы государства, которое они представляют. На этом основании они пользуются известными правами и преимуществами и вместе с тем несут известные обязанности, вытекающие из их положения. Затем они состоят в международных отношениях как с государством, в которое они назначены, так иногда и с третьи-

---

Впрочем, это ограничение права назначать послов одними только государствами с королевским рангом основано не столько на юридических принципах, сколько на обычае и на том практическом соображении, что небольшим государствам не соответственно дорого будет стоить такое представительство. Но так как посол есть представитель личного достоинства своего государя, то с юридической точки зрения даже непонятно, почему бы герцог или другой какой-либо государь не мог назначить себе представителя своего личного достоинства, т.е. посла; конечно этот посол не мог бы иметь притязание на ранг высший чем тот, который принадлежит его государю и должен бы потому стоять ниже тех послов, которые представляют королей, см.: Блюнчли «Современное международное право», с. 148 – 149, перевод под редакцией графа Комаровского).

ми державами, с которыми они случайно или необходимо приходят в соприкосновение по своей должности. Нашему рассмотрению будет подлежать исключительно международный характер посланников и консулов.

Если к иностранному правительству уполномочивается, в качестве посланника, его подданный то характер этого последнего будет смешанный – государственной и международной природы. Ибо в подобном случае необходимо согласие иностранного правительства, и согласие это может быть условным и ограниченным. Вместе с тем оно предполагает безусловную приостановку подданнических отношений лица на все время его назначения, по крайней мере, во всех тех случаях, когда отношения эти окажутся несовместными с исполнением обязанностей посланника.

На практике многие государства, в том числе и Франция, высказались против этих смешанных прав их подданных.

Именно с царствования Людовика XVI, французское правительство стало особенно строго поддерживать то начало, чтобы никогда и ни от какой иностранной державы не принимать своих подданных в звании посланников. Шведские законы точно также энергично высказываются против подобных назначений. На том же самом основании Германский Союзный Сейм отказался принять в свои члены граждан вольного города Франкфурта, как представителей немецких государей, за исключением уполномоченных самого города[1].

### *О преимуществах посланников вообще*[2]

Ведение дипломатических сношений между различными государствами необходимо предполагает значительные уступки с

---

[1] См Merlin, loc. cit, p. 250. Codex Legum Suec. De criminibus § 7 и Конвенцию 1816 г. между Германским Сеймом и Франкфуртом см. у Klüver, Staatsarchiv II.

[2] Хорошая критика теорий и практики, сюда относящихся, сделана в сочинении Evertsen de Jonge, Over de grenzen van de regten van gezanten en van secretarissen van vreemde mogendheden. Utrecht, 1850.

их стороны. Именно они обеспечивают каждому посланнику безопасность и свободу, без которых немыслимо надлежащее, честное и правильное отправление его должности и которые составляют то, что называется *представительным его характером*[1]. Основные права, вытекающие из международного характера иностранных посланников, суть *личная неприкосновенность* и *внеземельность* или полная неподсудность государству, в котором они прибывают, по крайней мере, насколько эта юрисдикция могла бы затруднить отправление их обязанностей. Кроме того, посланники пользуются известными преимуществами и известными почетными правами, менее существенными, основанием которых служат или международные обычаи, или особые обычаи некоторых государств. Они дают содержание *дипломатическому или посольскому церемониалу* и, видоизменяясь соответственно различию разрядов уполномоченных, составляют то, что известно под именем *церемониальных прав посланников*.

***Неприкосновенность***[2]

Неприкосновенность иностранных посланников является до такой степени необходимым условием внешних сношений государств, что она признавалась всеми народами, даже древнем мире.[3] Она налагает на правительство, признавшее в уполномоченном поверенного иностранного государя, обязанность не только самому воздержаться от всякого акта, нарушающего личную неприкосновенность посланника, но и строго преследовать всякое материальное или нравственное посягательство на нее со стороны других лиц, живущих в пределах его территории. Оскорбле-

---

[1] Многие писатели соединяют с этим выражением крайне туманные представления, как это справедливо заметил Пиньеро-Феррейра в своих комментариях на Ваттеля, IV, гл. 70.

[2] Монографии приведены у v. Ompteda § 252; v. Kamptz § 227. См. также Grotius II, 18.4; Wicquefort I, sect 2; Bynkershoek, De foro competente legatorum cap. I.

[3] См. об этом lex ultima D. De legtis et Cicero, in Verrem I, 33. См. также замечания Ward, Enquiry II, p. 494 and Hert, Opusc. III, p.419.

ние, нанесенное посланнику, есть оскорбление его правительства. Поэтому уголовные законы государств объявляют государственным преступлением всякий проступок, направленный против личности иностранного посланника.[1] Даже репрессалии не могут оправдывать этих насилий, если только правительство посланника само не виновно в подобном же нарушении международного права[2].

Личная неприкосновенность иностранного посланника получает действие только при достаточном удостоверении его полномочий и признаний его прав, как такового, со стороны правительства, при котором он должен состоять[3]. Она признается не только за всяким дипломатическим, надлежаще уполномоченным агентом, но распространяется и на лиц, которые состоят при нем и при его посольстве[4]. Она предполагает также безусловную свободу сношений посланника со своим правительством, свободу посылки и получения писем и депеш через посредство как особых курьеров, снабженных необходимыми документами для удостоверения своего звания, так и местных почтовых учреждений. Требуется только, чтобы передаваемые им на почту письма и депеши имели на себе подлинную посольскую печать[5].

Посланники и состоящие при них лица не могут прикрываться правом неприкосновенности в том случае, когда своими противозаконными действиями они вызывают со стороны правительства, при котором они уполномочены, меры безопасности и защиты или карательные меры. Точно так же посланник не имеет права ссылаться на нее в таких делах, которые не имеют ничего общего с его должностными обязанностями, по крайней мере,

---

1 L. 7 D. and legem Juliam de vi publica; Code pén. Franc. art. 25; Прусское уголовное уложение § 80; Баварское, ст. 125; Саксонское, ст. 139; Кодекс Германской империи, § 104.

2 Merlin, loc cit., sect. V, § 3.

3 Merlin, sect. V, § 3, n. 3 и § 4, n. 14.

4 См. I. 7.D. and legem Juliam de vi publ.

5 Moser, Versuche IV, 140; Beiträge IV, 542; C. Fr. v. Moser, Kleine Schriften 4; №2; Schmelzing, Völkerr. § 339

нарушение его неприкосновенности в этих случаях не дает основания к дипломатическим жалобам[1]. Он не может жаловаться и тогда, когда лицо, нанесшее ему оскорбление, не знало о его международном характере[2].

Правительство, оскорбившее уполномоченного при нем посланника, обязано, смотря по роду обиды, дать удовлетворение одним из международных способов (см. упомянутое сочинение Гефтера § 102). Если подобное оскорбление нанесено одним из его подданных, то, по требованию потерпевшего посланника, он должен быть судим на основании законов своего государства. Но не до́лжно допускать самоуправства посланника, кроме случаев законной самообороны: он обязан просить удовлетворения за причиненную ему обиду у правительства, на территории которого совершен проступок[3].

### *Внеземельность (экстерриториальность)*

Равным образом и то начало, согласно которому посланники рассматриваются, как бы вовсе не оставлявшими территории своих государств, и на основании которого они изымаются от подсудности судам страны, где они действительно пребывают (§ 42), во многих отношениях признавалось уже в древности.

---

1 Так, если дипломат выступит в качестве писателя, то официальный его характер не будет защищать его от нападок критики. Если она относится с уважением к званию посла, то ответственна только за личные оскорбления или диффамацию. То же самое надо сказать об оскорблениях, нанесенных иностранному посланнику во время нахождения его в каком-нибудь неприличном месте. В этом смысле 1. 15, § 15 Dig. de injur, гласил: «Si quis virgines appellasset si tamen ancillari veste vestitas, minus peccare videtur; multo minus si meretricia veste vestitae fuissent».

2 Vattel IV, § 82; Merlin V, no. 2.

3 v. Pacassy, Gesandschaftsrecht, S. 167. Клюбер, Droit des gens, § 203, note e. приводит противоположное мнение Рёмера. Много случаев нарушения прав посланников и данных за это удовлетворений рассказано Ф. Мартенсом, Causes célèbres II, p. 390. 439 suiv. и Мирусом, § 340.

Так, римляне признавали даже за уполномоченными от провинций так называемое «jus domum revocandi», т. е. право, во время пребывания в Риме, не быть подсудным местным судам, как гражданским, по заключенным ранее долговым обязательствам, так и уголовным, за совершенные в прежнее время проступки, или, по крайней мере, подлежать здесь лишь предварительному суду[1]. Это изъятие от территориальной подсудности, вместе с личной неприкосновенностью собственно посланников, преобразилось в современной международной практике во внеземельность. Последняя не применяется, однако, безусловно ко всем дипломатическим агентам. Напротив, здесь возникает много сомнений, которые могут быть объяснены и разрешены только с точки зрения естественных условий дипломатических сношений.

Из самого существа дела вытекает только одно требование, а именно – обращение с принятыми и признанными дипломатическими агентами, даже в личных их делах, должно быть особенно вежливым, дабы они могли исполнять свои обязанности с полной независимостью («Ne impediatur legatio, – ne ab officio suscopto legationis avocetur», как говорится об этом уже в римском праве). При отсутствии международных договоров надо обращаться к постановлениям внутренних законов страны, где пребывает посланник, чтобы покарать всякое посягательство на его права. Международное право само по себе не дозволяет только такого проявления верховной государственной власти, в судебном или административном отношении, которое противоречит личной неприкосновенности посланника и достоинству государства, которое он представляет. Словом, оно не допускает никакого насилия над его личностью.

Таким образом, безусловная личная неподсудность посланника местному суду отнюдь не вытекает из международного его

[1] L. 2. § 3 – 6, 1. 24, § 1. 2, и 1. 25. D. de judiciis. L. 12 D. de accusation, и комментарии этого закона у Bynkershoek, De judice competenti cap. 6. Мнения современных писателей приведены у Wheaton, Histoire p. 170, (I, 286).

положения. На это указывает Пиньейро-Феррейра[1] и указывали ранее его многие старые публицисты. Такая неподсудность не везде признается и на практике. Но, конечно, юрисдикция без принудительных средств исполнения имеет мало значения, не говоря уже о затруднительности установить точные ее границы.

### *Классы титулованных посланников*

Между посланниками различных государств, уполномоченными при одном и том же дворе, в принципе нет никакого существенного различия. Тем не менее, придворный церемониал и международная практика установили известную классификацию и, вместе с тем, в одном и том же разряде провели различие между обыкновенными и чрезвычайными посланниками. Последние долгое время пользовались высшим рангом сравнительно с первыми; но это различие в настоящее время не признается более.

Согласно современным обычаям, к первому классу относятся легаты, каковы папские нунции[2] и послы светских держав[3].

Во второй разряд входят: уполномоченные при государях агенты, носящие титулы интернунциев[4] посланников, полномочных министров и министров.

---

1 Комментарии на Ваттеля, IV, 92.

2 Bielfeld в своих «Institutions politiques» t. II. p. 272 ошибочно проводит различие между legati de и a latere. Различаются только легаты a (или de) latere и нунции, именно тем, что первые назначаются из числа кардиналов.

3 По-испански: embaxadores, по-итальянски: ambaciatori, может быть от испанского слова etbiar (envoyer – посылать), или латинского (средневекового) Ambactia, по-немецки Ambacht=Amt (emploi, должность). Пиньейро-Феррейра (коммент. на Ваттеля IV, 70) придерживается неверной этимологии этого слова.

4 Австрия отправляла интернунциев в Константинополь с царствования Леопольда I (1678 г.). См.: Vehse, Geschichte des österreichischen Hofes VI, S. 121. Чаще других посылал их Римский двор.

Третий класс составляют: поверенные в делах[1] состоящие только при министрах иностранных дел хотя бы последние и не назывались министрами; консулы, получившие от своего правительства особое дипломатическое поручение.

Посланники, носящие название министров-резидентов и уполномоченные при известном дворе, составляют средний класс между посланниками второго и третьего разрядов[2].

В старой международной практике этих делений по рангам не существовало. Тогда известны были только послы и агенты. Мало по малу и другие титулы и наименования вошли в употребление при многих дворах. Впрочем, различие ранга не ведет к различию дипломатических обязанностей, прав на ведение переговоров и годности актов, совершаемых посланниками. Только одним послам придается высшая степень личного представительства государя, вероятно, по примеру кардиналов-легатов (cardinaux-légats), которые на языке римско-католической церкви, называются сынами папы.

### *Права дипломатических лиц вообще*

Уже давно, как в монархических, так и в республиканских государствах, одинаково заинтересованных в достоинстве своих дипломатических представителей, вошло в обычай требовать в пользу этих последних прав и преимуществ, выходящих далеко за пределы действительных нужд.

---

[1] Поверенный в делах должен быть отличаем от временно заведующего делами миссии. Первый есть дипломатический представитель своего государства, которое снабжает его надлежащими полномочиями, тогда как второй является вообще лицом неофициальным, не служит дипломатическим представителем и не обличен полномочиями. На него возлагается только ведение текущих дел, имеющих, скорее, частный характер.

[2] Ср. о происхождении этих названий Merlin, Ioc, cit, sect. I; Schmielzing, Völkerr. § 281; о назвавнии «Minislre-résident» см. Wurm, в Zeitschrift für Staatswissenschaften X, S. 558; Gulschmidt (resp. Ferber) de praerogativa ord. inter legatos § 39.

Эти права являются или в форме обычного распространительного толкования неприкосновенности и независимости, признаваемых за посланником иностранной державы и развивающихся в систему внеземельности указанном выше смысле[1], или в форме известных почестей и отличий, которые принадлежат посланнику как бы на основании молчаливого договора и составляют церемониальное его право.

И в том, и в другом отношении не выработалось никаких формальных и общеобязательных правил[2]. Но, в известных вопросах все-таки можно сослаться на обычаи, принятые некоторыми государствами в их взаимных отношениях, или действующие в качестве общенеобходимых.

### *О формах дипломатических сношений*

Внешние сношения государств ведутся устно или письменно, прямо или через посредство дипломатических агентов. Иногда дипломатические акты обращаются непосредственно ко всем подданным известной страны. Соблюдаемые при этом формы основываются на международных обычаях и на требованиях обстоятельств (convenance); они составляют часть дипломатической практики каждого государства и излагаются как в общих руководствах, так и в специальных сочинениях[3].

---

[1] Эта система находится уже у Гроция II 18, 4. Правда, после того писатели часто ее оспаривали, напр. Кокцеи, в новейшее время Пиньеро-Ферейра и Эвертсен.

[2] «Вольности, дарованные посланникам императором Карлом V» («Im munités accordées par l'empereur Charles V aux ambassadeurs»; см. de Réal, Rousset и v. Martens Erzählungen I, 369), без сомнения, так же апокрифичны, как и названные выше законы. Много примеров отдельных законов приводит Мартенс, loc, cit., I, 380; II, 334.

[3] Из общих сочинений, относящихся к практике внешних сношений государств назовем: Moser, Einleilung zu den Kanzleigeschäften. Hanau, 1750; Chr. v. Beck, Versuch einer Staatspraxis und Kanzleiübung aus der Politik der Slaaten und Völker. Wien. 1854. II Ausg. ,1773; Chr. D. Voss, Handbuch der allgemeinen Siaatswissenschaften. Leipzig. 1799.

### *Дипломатический язык*

Язык, это неоспоримое достояние человека вообще, есть, без сомнения, достояние также и каждого народа. Каждое государство, каждый государь бесспорно имеют право исключительно употреблять известный язык, на котором они выражают свою волю и которым государственные власти обязаны пользоваться в своих актах. Но они не вправе требовать, чтобы иностранные правительства вели с ними сношения также на этом языке. Напротив, они должны признать за ними такое же право говорить на своем языке. Стороны могут требовать друг от друга только того, чтобы сообщения каждой были удобопонятны и сделаны установленным образом.

Неудобства, связывающиеся с употреблением разных языков, вызвали, несмотря на выставленное выше бесспорное начало, необходимость пользоваться каким-нибудь нейтральным языком, понятным для всех сторон. Таким образом известный язык, по крайней мере, в сношениях между некоторыми государствами или на время известных переговоров, может сделаться дипломатическим. От этого последнего надо отличать язык, принятый при дворах для устной речи[1].

---

Th. IV. Staatsgechäftenlehre oder Staatedpraxis; H. Bensen, Versuch einer systematischen Entwickelung der Lehre von den Staatsgechaften. 2 Thle. Erlangen, 1880 – 1802; Die Staatsgechäftenlehre in ihren allgemeinen Umrissen. 2 Thle. Wien, 1814; Friedr. C. Moser, Versuch einer Staatsgrammatik. Frankfurt, 1749.

Из специальных сочинений по этому предмету укажем: S. Sneedorf, Essai d'un traité du style des Cours. Goettingue. 1751; nouv. édition publiée par du Clos, Ibid., 1776; Le Baron Charles de Martens, Manuel diplomatique. Paris, 1882 el Guide diplomatique; cinquiéme édition, publl par Geffken. Leipzig, 1866; Meisel, Cours de styze diplomatique. Tome I. II. Dresden, 1823.

См. кроме того v. Kamptz, Neue Literatur § 146; Mirus sect. II, p. 125 suiv.

[1] Friedr. C Moser, «Abbandlungen von europaischen Hof. und Slaatssprachen», Frankfurt, 1750; v. Rohr, «Einleitung in die Ceremonial wissenschaft», S. 405; y Moser Versuche II, S. 153.

Международные и придворные обычаи в том и другом отношении часто менялись, но они никогда вполне не отклонялись от вышеуказанного начала.

До начала XVIII в. официальным языком для международных сношений и актов был, обыкновенно, язык латинский. Так, еще Договор о союзе четырех держав (Quadruple-Alliance), заключенный в Лондоне в 1718 г., был написан на латинском языке. В настоящее время этим языком пользуется преимущественно Римская курия, употребляя его в своих буллах и других официальных актах. Придворным языком в прежнее время был язык национальный; но со времени Филиппа II Испанского при многих дворах вошел в употребление испанский язык. С царствования Людовика XIV придворным и общественным языком начинает становиться язык французский. Вскоре он сделался также языком дипломатическим, употребляемым в сношениях и договорах, что черезвычайно способствовало успехам французской политики[1]. Однако, французский язык никогда не был признан официальным языком в сношениях между государствами, не в силу какого-нибудь международного акта, но в силу одного из тех обычаев, которые основываются на внутренней необходимости. Напротив, во многих договорах, заключенных на французском языке, державы прямо оговаривали, что это обстоятельство ни к чему не обязывает их в будущем. Так одна из статей (ст. 120) Венского трактата гласит[2]: «Хотя во всех списках сего трактата употреблен один французский язык, однако же Державами, участвовавшими в составлении сего акта признано, что это не должно служить правилом для будущего; что и впредь всякая Де-

[1] Примером может служить редакция Пиренейских договоров. См. об этом мемуары до-Бриенна (Schiller, Allgem. Sammlung historischer Memoiren. Abth. II, Bd. 17, S. 143.

[2] Пользуемся официальным переводом главного акта Венского конгресса, помещенным в «Документах для истории дипломатических сношений России с западными державами европейскими от заключения всеобщего мира в 1814, до конгресса в Вероне в 1822 году, изданных Министерством иностранных дел». С.-Петербург 1823. Часть I. Акты публичные. Том I, с. 253 и 254.

ржава для переговоров и постановления условий будет употреблять тот же язык, который доселе был ею употребляем в делах дипломатических, и что настоящий трактат не будет почитаем за доказательство перемены прежних обыкновений»[1].

Некоторые державы до настоящего времени поддерживают требование, чтобы всякое обращенное к ним официальное сообщение было изложено на их собственном языке или, по крайней мере, посылалось с приложением перевода. Таков именно смысл постановления Германского Союзного Сейма 12 июля 1817 г. Точно также посланники некоторых держав, в сношениях со дворами, при которых они уполномочены, употребляют только свой отечественный язык и обязаны прилагать переводы лишь к сообщениям, которые делаются в интересах представляемых ими государств. Так, министр Каннинг предписал всем пребывающим за границей дипломатическим агентам Великобритании употреблять в официальных сообщениях исключительно английский язык. Оттоманская Порта сносится с европейскими дворами на турецком языке, но ее переписка прежде обыкновенно сопровождалась латинским переводом, в настоящее же время – французским. Обязательными для себя она признавала только те договоры, которые были написаны на турецко-арабском языке.

Те же самые правила применяются и к устным сношениям в торжественных случаях, например, к речам, которые произносятся на публичных аудиенциях. Иностранный посланник говорит или, по крайней мере, может держать речь на родном языке, а толмач переводит ее. Государь отвечает на своем языке. Но неудобства такого порядка часто вызывали отступления от старого начала. Лицо низшего ранга употребляет в сношениях с лицом более высокого ранга язык этого последнего; иногда же стороны условливаются о нейтральном языке, знакомом им обеим, каков в настоящее время язык французский.

---

[1] Ср. также договор 1758 г. между Австрией и Францией Wenck, Cod jur. gent. III, p. 201.

### *Дипломатический слог*

Если справедливы слова одного знаменитого писателя[1], что слог есть человек, мысли которого он отражает, то и слог, употребляемый государством, должен носить на себе нечто, соответствующее его высокому положению. Посланник, обязанный говорить от имени государства, должен отвлечься от своей индивидуальности и выбрать такие формы, которые указывали бы на независимость представляемой им страны и достоинство ее государя. Поэтому дипломатический слог должен быть до известной степени возвышенным, оставаясь, конечно, слогом людей, а не богов. Он должен быть точным, излагающим факты в их последовательности; он должен избегать пошлых и простонародных выражений. Логичность и ясность – вот существенные качества дипломатического слога, который не должен быть ни языком метафизика, ни речью оратора[2].

Значение, которое придается всякого рода дипломатическим заявлениям, как вследствие взаимного уважения государств, так и ради важности самого предмета, обязывает к особенно внимательному их изложению, даже если бы они просто служили удовлетворением требований церемониала. Иногда ошибки и мелкие недосмотры вызывают недоразумения. Конечно, не всегда до́лжно относиться к ним с одинаковой строгостью. Им не придают никакого значения, если они не заключают в себе ничего оскорбительного. Но когда одна из сторон сочтет себя обиженной в том, что она имеет право требовать, тогда она исправляет ошибку заявлением о ней или протестом. Если же она найдет, что

---

[1] Слова великого естествоиспытателя Бюффона в речи о слоге, произнесенной им при вступлении во французскую Академию, в 1753 г.

[2] Флассан говорит об этом следующее: «Дипломатический слог, какого бы предмета он ни касался, должен быть не слогом академика, но холодного мыслителя, облекающего в правильные и точные выражения непрерывную логику. Жар, от которого почти всегда зависит успех красноречия, должен быть исключен отсюда».

ошибка была сделана с умыслом, то она не будет отвечать до тех пор, пока не получит удовлетворения. Она может также отказаться от принятия данного акта и объявить его недействительным[1].

### *Переписка государей*

Письма государей друг к другу пишутся обыкновенно в общих выражениях, даже когда они касаются государственных дел; они скорей затрагивают их поверхность, чем входят в существо дела. Формы переписки различны, смотря по рангу, к которому принадлежит государь, и по предмету, которого они касаются. Иногда государи прямо вступаются за своих дипломатических представителей во время ведения ими переговоров (autoritatis interpositio); иногда они рекомендуют известных лиц или обращают внимание на известные дела. В этом отношении различают известительные грамоты от кабинетных писем.

В *известительных грамотах* (Canzlei 'schreiben, lettres de chancellerie, de conseil de cérémonie) в особенности строго соблюдаются все формы международного церемониала. Во вступительной части выставляют полный титул государя, от имени которого посылается письмо, предпосылая ему слова: «Божией Милостью» (par la grâce de Dieu), если дело идет о коронованном государе. Затем следуют титулы того, к кому письмо посылается, с присоединением наименования братом или сестрой, как обыкновенно обращаются друг к другу государи и государыни. Государи низших рангов дают королям наименование достопочтенных родителей. В самом письме государь говорит о себе во множественном числе – *мы*, титулуя другого, смотря по его рангу (Ваше Величество, Ваша Светлость и т. п.), и в конце помещают обычную формулу заключения письма. После того выставляют название местопребывания государя и число; ниже помещается

[1] Friedr. C. Moser, Versuch einer Staatsgrammatik; idem, Abhandlung von Kanzleifehlern, в его «Kleine Schriften» V, S. 229. Von Ahndung fehlerhafter Schreiben. Frankfurt. 1750.

подпись государя, скрепленная министром иностранных дел. Этот род писем всегда запечатывается большой государственной печатью.

Кабинетные письма (Cabinetsschreiben, lettres de cabinet) пишутся менее церемониальным слогом, чем известительные грамоты. Обращение в них несложно (Monsier mon frère, Madame ma soeur, или, если пишут к лицу высшего ранга – Sire). В самом письме говорят о себе в единственном числе и связывают содержание письма с подписью некоторыми обязательными выражениями. Эти письма отправляются в малых конвертах, с приложением малой или средней государственной печати[1].

Собственноручные письма (eigenhändige Schreiben, lettres autographes) не подчиняются никакому церемониалу и язык их более обыкновенный. Между равными государями эти письма служат выражением дружбы; если они посылаются низшим по рангу, то доказывают особенное расположения и любовь. О семейных событиях, как то: браках, рождении, смерти обыкновенно сообщают извещающими грамотами.

Употребление той или другой формы предпочтительно перед другими не обязательно. Можно только сказать, что извещательные грамоты и кабинетные письма относятся к официальным сношениям государств, и первые посылаются от равных к равным или от высших к низшим. Лица низшего ранга могут писать государю первого класса в этой форме только с известными ее изменениями.

### *Различные роды дипломатических актов*

К актам, исходящим от известного кабинета, не требующим необходимо участия в их составлении уполномоченного или министра, относятся следующие: манифесты и прокламации; про-

[1] См. очень разнообразные подробности у Moser, Versuch II, S. 164 folg.; Sneedorf, Style des cours, chap. 2; Baron de Martens, Manuel diplom., chap. 9; J. Ch. Lünig, Theatrum ceremoniale historico-politicum. Leipzig, 1720.

тесты; подробные изложения дела (déductions); церемониальные письма, верительные и отзывные грамоты посланников; ратификации; акты гарантии; реверсы (réversales); акты отречения, уступки, отказа и т. п.[1].

Некоторые из этих актов требуют для своей действительности подписи государя. Напротив, другие предназначаются исключительно для публики или имеют только подпись департамента министерства иностранных дел, который их издал. Редакция их, конечно, различна, смотря по их содержанию и цели; она не подчиняется определенным и неизменным правилам. В международных актах, например, в договорах, заключенных при участии нескольких держав, порядок подписи их подчиняется правилам, указанным в §195 сочинения Гефтера, перевод барона Таубе.

### *Способы ведения переговоров*

Переговоры о государственных делах бывают двоякого рода: это или простые сообщения, или переговоры в собственном смысле слова. Последние могут происходить или непосредственно между посланником и государем, при котором он уполномочен, или между ним и министром иностранных дел, или между комиссарами, специально назначенными для этой цели заинтересованными правительствами. Наконец, они могут быть вызваны посредничеством одной или нескольких третьих держав.

Сообщения, вызываемые переговорами, бывают или устные, или письменные. В последнем случае составляются записки (mémoires) или ноты, т. е. письма, которыми участвующие в переговорах посредники обмениваются между собой. Между нотами различаются подписанные ноты (notes signées) от устных (notes verbales). Первые считаются, по своему содержанию, обязательными. Вторые употребляются преимущественно в том случае, когда какое-нибудь дело оставалось некоторое время без

[1] Примеры различных дипломатических актов можно найти в приведенных выше сочинениях.

движения, и имеют целью ускорить его решение или получить ответ. Наконец, в неподписанных, *конфиденциальных нотах* посланники, скорее, говорят от себя лично, чем от имени представляемых ими государств. Они пишутся *для разъяснения положения дел*, и не влекут за собой никаких последствий[1]

Устные сообщения передаются:

- на аудиенциях, даваемых посланнику государем или главой республики. Должны ли они происходить в присутствии министра иностранных дел или нет, это определяется внутренними законами каждой страны;

- на конференциях с министром иностранных дел или с его представителями[2], в форме разговора или чтения памятной записки (aide-mémoire), составленной самим посланником или полученной им от своего правительства, с разрешением сообщить ее правительству, при котором он уполномочен, или даже дать с нее копию (dépêches à communiquer).

Обыкновенно иностранному посланнику не отказывают в требуемой им аудиенции или конференции, если он предварительно и в принятой форме сообщит об ее цели. Если совещания на конференции должны служить основанием для последующих переговоров, то после каждого заседания ее составляется протокол, который подписывают участвовавшие в нем уполномоченные[3]. Иногда иностранный посланник вкратце излагает взаим-

---

1 Baron de Martens, Manuel diplom., § 50 suiv.

2 «Дипломатические конференции, – говорит Мартенс, – вот где преимущественно может уполномоченный выказать свои таланты способом выражения своего мнения и возражения на заявляемые ему предложения. Тон, принятый уполномоченным, много способствует успеху дела; ибо и наиболее неотвратимое возражение, если оно не высказано осторожно, всегда произведет неприятное впечатление, и тогда трудно ожидать принятия своего мнения теми, с кем ведутся переговоры».

3 Выражение «протокол» явилось в дипломатическом языке очень недавно. Оно бесспорно правильно: уже на средневековом латинском языке этот термин, как и выражения: registratura, registratio употреблялись для обозначения официального акта, долженствующего констатировать совещания или переговоры.

ные объяснения сторон в письменном отчете (apercu de conversation) или в ноте, содержание которой утверждается присутствующими[1].

### *Конгрессы*

Конгрессы сделались в новейшее время излюбленной формой дипломатических собраний для совещания по особо важным делам. Иногда на них лично присутствуют государи; но гораздо чаще последнее представляются их специальными уполномоченными. Для образования конгресса вовсе не необходимо собрание определенного числа государей: достаточно двух.

В прежнее время были известны только мирные конгрессы, собиравшиеся для прекращения войны и всеобщего замирения, и личные свидания государей, на которых обсуждались частные их дела. В нашем столетии конгрессы получили новое значение, именно – стали собираться целью дополнения и укрепления заключенного уже мира, развития его результатов, предупреждения опасностей на будущее время, словом, для соглашения об общих мерах по делам, касающимся общих интересов[2].

В настоящее время различают между конгрессами государей и министерскими конференциями, на которые собираются представители заинтересованных держав.

Выгоды конгресса, сравнительно с простыми частными переговорами, очевидны, но с точки зрения политики обращаться к нему не всегда благоразумно[3].

Каждая держава может взять на себя почин предложения о созвании конгресса или конференции. Соглашения о цели, месте и формах конгресса происходят путем предварительных совещании или договоров. Если место, где он должен заседать определено, то державы, наиболее заинтересованные в деле, посылают

---

1 de Martens, loc. cit., § 55.

2 Так, до созвания конгресса в Вене, мир был заключен ранее, на основании Парижского договора.

3 Mably I, p. 146.

туда своих уполномоченных. Третьи державы, как неглавные стороны, не имеют права требовать участия в конгрессе. Они могут посылать сюда лишь дипломатических агентов, с поручением сообщать им о всех делах, которые обсуждаются на конгрессе, и наблюдать, чтобы на нем не постановлялось ничего противного их интересам.

Совещания на конгрессах открываются обменом и проверкой полномочий. По окончании этого дела, стороны условливаются о ходе занятий, о церемониале, ранге, председании и тому подобных предметах, которые в прежнее время часто вызывали долгие и горячие споры. Руководство совещаниями принадлежит или уполномоченному посреднику, или избранному председателю, или распорядительному совету, как это было на Венском конгрессе. Дела решаются не по большинству голосов, а единогласно. Каждая из сторон имеет право выходить из конгресса (droit de sécession)[1]. Кроме общих заседаний, иногда происходят частные совещания между уполномоченными некоторых держав. После каждого заседания составляется протокол, который, по проверке его содержания, подписывается присутствовавшими на заседании представителями держав. Окончательные постановления конгресса входят в заключительный акт[2].

Согласно новейшей практике, председательствует на совещаниях глава министерства того государства, где заседает конгресс. На различных конференциях, собиравшихся в Лондоне, всегда председательствовал глава «foreign office» (министерства иностранных дел); то же самое было на Венском конгрессе, равно как на Парижском 1856 г., когда председательствовал французский министр, и на Берлинском 1878 г., председателем которого был германский канцлер. Впрочем, право председательства

---

[1] Т. е. право оставить конгресс или конференцию, с намерением не принимать дальнейшего участия в совещаниях.

[2] Подробности см. в специальных сочинениях, названных у Омитеды § 180 и след. и Камитца § 74-94. О Венском и последующих конгрессах см. продолжения Recueil des traités, Мартенса.

не дает других преимуществ, кроме направления совещаний; при подписании же протоколов соблюдается азбучный порядок.

### *Договоры об общественной безопасности и о суде*

Современной дипломатии открыто широкое поле для деятельности на пользу общественных интересов всех народов вообще или некоторых из них в отдельности. Результатом общих усилий в этом отношении явилось, прежде всего, огромное число конвенций, т. е. договоров касательно употребления паспортов, взаимной выдачи и приема бродяг и преступников[1]. Более важны, но пока еще менее многочисленны те соглашения, в которых устанавливаются общие начала для разрешения столкновений по делам уголовной и гражданской юрисдикции нескольких государств и для определения взаимной компетенции судов и исполнения судебных приговоров[2], иногда также наказания за нарушения лесного устава в пограничных участках. В дополнениях к Сборнику бар. Ф. Мартенса помещено много конвенций этого рода.

### *Международные пути сообщения, почты, железные дороги и телеграфы. Карантинные учреждения.*

Сообщения почтовые, железнодорожные и телеграфные, сильно развившиеся в последнее время, стали главными факторами того экономического и социального переворота; который совершился на наших глазах. Устраиваемый по почину и при непосредственном участии правительств, эти средства сообщения облегчают как их собственные взаимные сношения, так и сношения народов между собой. Без сомнения желательно, чтобы в общем управлении этими новыми путями установилось какая-нибудь однообразная система, если не между всеми государствами

---

1 Ср. Phillimore I, 417.

2 Krug. Das Internationalrecht der Deutschen. Leipzig. 1851

европейской семьи, то по крайней мере, между пограничными государствами. В этом отношении в последние годы наметился заметный прогресс. Мы приветствуем его с признательностью.

Большой интерес представила бы, конечно, общая сравнительная таблица, синоптически изображающая результаты, достигнутые в разнообразных отраслях общественного труда различными народами; но нам кажется, что это скорее задача статистики, чем международного права[1]. Мы ограничимся лишь некоторыми краткими замечаниями, ближе относящимися к нашему предмету.

I. Конвенция об австро-немецком почтовом союзе, заключенная между Австрией и Пруссией 6 апреля и 1850 г., и пересмотренная 5 декабря 1851 г. имела для Германии огромное значение. В этот союз входили: Австрия и Пруссия, со включением герцогов Ангальт, Шварцбург и Вальдек – до 1860 г.; затем Бавария, герцогства Саксонское и Виртемборгское, королевство Гановерское, великие герцогства Баденское и Люксембургское, Брауншвейгское, Мекленбургское, Ольденбургское, Ганзейские города и те земли, которые входили в пределы действия почтового управления дома Турн-Таксиса, с правом всегда оставить союз. Цель его заключалась в установлении однообразных правил касательно платы и способа пересылки писем и почтовых посылок в пределах союзных государств или за границу. Позднее, когда был основан Северо-Германский Союз и затем Германская империя, в этот союз вошли и другие государства Германии. Между многими государствами заключены также специальные конвенции. Укажем, между прочим, на конвенции, заключенные Германским союзом с Североамериканскими Соединенными Штатами в 1867, 1868 и 1871 гг.; с Данией, Бельгией, Швейцарией, Нидерландами, Италией в 1869 г.; со Швецией в 1869 г.; с Англией в 1870 г.; с Францией и Испанией в 1872 г.

[1] См.: отчет второй сессии международного статистического конгресса, изданный по распоряжению министра земледелия, торговли и публичных работ A. Legoyt. Париж. 1856 г. с. 31 (статистика путей сообщения).

II. Что касается железных дорог, то между государствами также заключено много конвенций, определяющих способы эксплуатации и пользования международными линиями[1].

III. Относительно телеграфов надо заметить, что с 1850 г., на основании особых конвенций между различными государствами, образовались телеграфные союзы. Союзы эти расширились со времени заключения Парижской конвенции 17 мая 1865 г. и затем благодаря периодическим съездам, собиравшимся в Вене (1868 г.), в Риме (1871), в Петербурге (1875) и в Лондоне (1879 г.)[2].

IV. Значительное сближение произошло также между многими государствами Европы по предмету карантинных учреждений, подчинявшихся очень долгое время устарелым законам. Совещания по этому вопросу имели место несколько десятков лет тому назад в Париже на конференциях между представителями всех государств, прилегающих к Средиземному морю: Францией, Австрией, Неаполем, Испанией, Великобританией, Грецией, Португалией, Сардинией, Тосканой, Римом и Турцией. На этих конференциях, имевших 48 заседаний, с 23 июля 1861 г. по 19 января 1862 г., был выработан проект международной санитарной конвенции и проект международного карантинного устава. До настоящего времени проект ратифицирован только между Францией и Сардинией[3]. Меры против распространения индейской холеры составляют также задачу международного надзора.

---

[1] См. сочинения, приводимые Helwing'ом, в его «Mittheilungen des statistischen Bureaus zu Berlin». 1854. S. 373, особенно «Colonial and international postage». London. 1854; Heidemann u. Hütten, «Das Postwesen unserer Zeit». 1-er Bd. Leipzig. 1854. О законах, касающихся железных дорог, см. Helving. S. 72.

[2] См. об этом важном предмете M. Saveney в «Revue des deux mondes «tome 100, page 358. 101, 551 et suiv.

[3] См. Moniteur 1 июня 1853 г. Отчет об очень интересных совещаниях, бывших на этих конференциях, издан в двух томах, частью литографированных, частью напечатанных в парижской национальной типографии.

***Учреждения и договоры, касающиеся торговли и мореплавания***

Цели содействия международному судоходству и торговле служат:

I. Учреждение вольных портов (ports francs), т. е. портов, которые открыты для торговли всех народов и свободны от взимания пошлин за право ввоза и вывоза и других, кроме формально оговоренных сборов. Такими портами в настоящее время являются: Марсель, на основании королевского ордонанса 10 сентября 1817 г., Ливорно, Генуя, Мессина, Бриндизи, Венеция, Триест, Фиумэ, Браке в Ольденбурге, Гамбург на Эльбе, в прежнее время также: Виллафранка в Совойе[1]; Аден в Аравии; в Америке: Бахия, Бланка, Панама, Картахена и другие. Бремен и Гамбург до сих пор остаются вольными портами Германской империи.

II. Договоры о торговле и мореплавании, заключаемые или отдельно, или сообща и обыкновенно имеющие целью поставить торговые сношения и судоходство в условия свободы и безопасности. Они касаются не только сношений во время мира, но предусматривают и случаи войны. Торговые договоры касаются, главным образом, вывоза, ввоза и транзита товаров, пошлин, которыми они облагаются, прав и преимуществ торгующих подданных договаривающихся держав относительно промышленности, подсудности, религии, собственности и договоров между ними. В этом отношении иностранные торговцы или уравниваются с туземными подданными, или пользуются правами наиболее благоприятствуемой нации. Предметом этих конвенций являются также учреждение консульств, положение и преимущества консулов. На случай войны между договаривающимися государствами в эти договоры включается условие о свободном выезде подданных каждой стороны в течении определенного срока и

[1] Schmauss, Corpus juris gentium I p. 647.652; v. Kaltenborn, Seerecht I, S. 37, 47, 61, 62, 64.

установляются правила касательно нейтралитета – в случае войны с третьей державой[1].

Договоры о мореплавании имеют своей специальной целью освободить судоходство договаривающихся сторон от стеснительных ограничений и охранить его от произвольных и насильственных действий; иногда также они ограничивают естественную свободу в интересах развития местного судоходства. Различные предметы этого рода договоров суть удостоверение национальности флага и подлинности корабельных бумаг; допуск кораблей договаривающихся держав в гавани и на рейды каждой из них; отношение их к местному суду, полиции и финансовой юрисдикции; ввоз и вывоз перевозимых товаров; отказ от эмбарго и выдачи каперских свидетельств в случае войны между договаривающимися сторонами; права нейтрального флага в случае войны с третьей державой и т. п.[2].

III. Таможенные договоры, в особенности таможенные союзы, между которыми немецкий «Zollverein» (Таможенный союз) занимает первое место.

Начало Zollverein'a положено Общим Прусским Таможенным Уставом 26 мая 1818 г. Этот закон провозгласил начало промышленной и торговой свободы. Но в виду того, что различие отношений с иностранными государствами и превосходство их промышленных сил не позволяли применять это начало во всем его объеме, закон установил умеренный тариф на произведения заграничных фабрик. Запрещение ввоза было отменено. Вывоз объявлен безусловно свободным. Всякие внутренние стеснения торговли уничтожены. Оценка по весу, мере и поштучно заменила наивную классификацию и грабительские определения «ad valorem» старых законов.

После этого первого опыта, увенчавшегося полным успехом, прусское правительство вступило, с 1822 г., в переговоры об отме-

[1] О понятии торговых договоров шли совещания в 1840 г. в Бельгийской палате депутатов и о том же предмете во второй Прусской палате, в 1869 г.

[2] Klüber, Völkerrecht § 150.

не главного препятствия развитию германской торговли, заключавшегося в наличности семидесяти различных тарифов. Первая конвенция была заключена 14 февраля 1828 г. с Великим герцогством Гессенским. Курфюршество Гессенское приступило к ней 25 августа 1831 г. Вскоре после того произошло слияние Прусско-Гессенского союза с союзом Баварско-Виртембергским, основанным в 1826 г. Следствием этого было приступление к союзу королевства Саксонского, равно как таможенного и торгового союза Тюрингенских государств. С этого времени Великий немецкий таможенный союз стал совершившимся фактом. Первоначально было постановлено, что союз остается в силе до 1 января 1842 г., но этот срок, за неотказом от участи в союзе ни одного государства в это время, молчаливо был продолжен еще на 12 лет. В течении этого времени союз расширился вследствие присоединения Бадена, Нассау, Франкфурта, Липпе, Брауншвейга и Люксембурга. Дальнейшее существование «Zollverein» подверглось серьезной опасности с истечением последнего срока. Но общественное мнение и мудрость правительств удержали его от распада. Ему удалось даже привлечь на свою сторону Гановер и Ольденбург и до некоторой степени сблизиться с Австрией, заключившей с ним торговый и таможенный договор 19 февраля 1853 г.

Таким образом, Таможенный союз обнял собой все государства Германии, за исключением Австрии – на юге, и Мекленбурга, Ганзейских городов и герцогств Гольштинского и Лауенбургского – на севере. Наконец, события и договоры 1866 и 1867 гг. привели к слиянию «Zollvcrein» с Северо-Германским союзом и затем с Германской империей, так что германское таможенное законодательство является в настоящее, ее время общеимперским[1].

Так как морякам чаще всего приходится искать сношения с консулами, то остановимся на них и затем разберем права и обязанности наших консулов за границей.

---

[1] Ср. Bluntschli, Staatswörterb. Bd. XI, S. 1097 folg. и конституцию Германской империи 16 апреля 1871 г., ст. 33.

### *Консулы*

Между различными европейскими международными учреждениями, установленными в интересах торговых сношений, консульства являются, бесспорно, одним из древнейших, хотя первоначально они и не были известны под этим именем. Консульства появляются еще в ту эпоху, когда торговля еще с трудом вела борьбу за свое существование, когда она должна была искать защиты то в муниципальных корпорациях, из которых она вышла, то на иноземной почве, где, получив некоторое влияние, она приобрела независимое устройство. Туземные государи начали покровительствовать ей гораздо позднее, когда уже прочно утвердилась их власть.

Одной из первых потребностей правильно устроенной торговли было обеспечить за собой в иностранных государствах собственную независимую судебную власть, призванную действовать не только в спорах между подданными одного и того же государства или между ними и местными жителями, но и во всех тех случаях, когда являлась необходимость защиты торговых интересов от произвола местных властей. Уже в XII веке, в богатых торговых городах Средиземного побережья встречаются должностные лица, называвшиеся консулами и имевшие право суда по торговым делам. Точно так же во время крестовых походов и даже еще ранее, в Византийской империи и в христианских государствах Сирии существовали, под различными наименованиями, подобного же рода должности, охранявшие интересы народов и городов, торговавших в этих землях. Впрочем, в XIII веке мы уже более не находим на Востоке следов этого учреждения, основывавшегося вообще на начале личности обычаев, согласно которому каждый народ мог быть судим только по своим собственным обычаям.

После завоевания восточных христианских государств мусульманами, торговые европейские народы стараются выхлопотать от новых властителей и их вице-королей в Египте и варвар-

ских государствах капитуляции или конвенции, которые дали бы им возможность продолжать здесь торговлю. Вместе с тем, они стремились обеспечить за собой независимую судебную власть, которая явилась под старым именем консульской. Около этого же времени итальянские республики, цветущие города Прованса и Каталонии, города могущественной и богатой Фландрии и Ганзейского союза стали основывать не только по берегам Средиземного моря, но и на побережьях Немецкого и Балтийского морей, торговые учреждения с особыми властями, получившими от местных государей право суда и много других привилегий. Так, например, в факториях Ганзейского союза существовали альтерманы и его товарищи, в других городах или республиках – губернаторы, консерваторы, преторы или консулы. Так как в то время не было еще обычая посылать постоянных представителей к самостоятельным государям, то этим должностным лицам давались и дипломатические поручения[1].

Подобное учреждение, изъятое из-под местной юрисдикции и приходившее в частные столкновения с установленными властями в стране, было несовместимо с современной системой европейских государств и с утверждением монархической власти. Оно, напротив, являлось захватом свободы и независимости территориальной власти. Поэтому повсюду стало обнаруживаться стремление подчинить иностранную торговлю местным законам и местным судам. В различных государствах стали учреждаться специальные судьи по торговым делам, иногда, как, например, во Франции, называвшиеся консулами, с обязанностью покровительствовать, в разумных пределах, и иностранной торговле. Кроме того, торговые интересы народов нашли более непосредс-

[1] См.: исторические замечания в сочинениях Alex. de Miltitz, особенно Résumé t II, part. 1-re, p. 394; G. F. Martens, Versuch einer historischen Entwickelung des Wechselrechtes; кроме того, v. Stuck, Handelsv ertage S. 215 и Versuche S. 119; Pawinski, Zur Entstehungsgeschichte des Consulates in den Communen Italiens. Berlin. 1877; наконец о консульстве Uzés во Франции M. de Roziere, в Revue de législation publ. par Laboulaye II-éme livraison, p. 180.

твенную и более действительную, чем прежде, охрану в учреждении иностранных посольств при иностранных дворах. Местные интересы иностранной торговли могли после этого нуждаться разве только в представителях, обязанных защищать их перед местными властями. Таким образом средневековые консулы-судьи преобразились в простых агентов, уполномоченных охранять интересы своих соотечественников и исполнять известные полицейские обязанности. В таких границах учреждение это продолжает с пользой существовать во всех христианских государствах Европы и Америки. Напротив, в мусульманских государствах, именно на Востоке (Echelles du Levant) и варварских государствах, оно удержало свой особенный характер в силу как старых привилегий, данных различным народам, так и формальных договоров и капитуляций, обеспечивающих их сохранение, хотя и оспариваемых в последнее время[1]. Морские державы обеспечили за собой это исключительное положение также в Китае, Персии, Сиаме и Марокко[2].

### *Права и обязанности консулов*

Согласно действующему праву европейских и американских государств, консулы, как мы сказали, являются в настоящее время особого рода дипломатическими агентами, в обязанности которых входит защита торговых интересов известных народов в тех землях, куда назначены эти лица. Они могут быть как подданными представляемой ими страны (consules missi), так и подданными государства, где они пребывают (consules electi). И в том и в другом случае они приступают к отправлению своих обязанностей не ранее, как после признания их назначения обоими заинтересованными правительствами. В принципе, ни одно правительство не обязано признавать иностранными консулами

---

[1] См.: de Miltitz t. II, 2 p. 3 suiv. Эти договоры приведены у Mirue § 96 a. Ср. тоже M. Pradier-Fodéré в Revue de droit internal I, p. 113.

[2] См.: de Martens, Nouvoau Recueil général, t. XVII.

лиц, ему не нравящихся. Поэтому право непризнания консулов обеспечивается далее международными договорами. В большинстве современных торговых трактатов, заключенных между государствами, допускающими учреждение консульств встречаются подобные ограничения. Однако, в некоторых договорах, формально исключается право сторон посылать друг другу консульских агентов[1]

Назначение консула производится на основании грамот об утверждении или назначении (lettres de provision), выдаваемых правительством, которое он должен представлять. По общему правилу, всякое государство, даже полусамостоятельное, имеющее свой особый флаг, имеет право назначать в иностранные торговые города своих консулов.

Консулы вступают в отправление своих обязанностей только после признания их со стороны государства, в пределах которого они должны действовать. Это признание особенно необходимо в том случае, когда консул принадлежит к подданным этого государства[2]. Оно совершается посредством акта признания (exequatur или placet), удостоверяющего звание консула перед местными властями.

Титул консула изменяется, смотря по объему и важности его обязанностей. Он называется обыкновенно генеральным консулом, если деятельность его распространяется на целую страну или на многие торговые места; или просто консулом, вице-консулом или исполняющим должность консула. Впрочем, эти титулы не всегда имеют именно это значение.

В обязанности консулов входит обыкновенно:[3]

---

[1] Как напр., в договоре между Францией и Нидерландами; но, кажется, это постановление было отменено. Союзное постановление 12 ноября 1815 г. запретило учреждать консульства в крепостях Германского союза. Ср. de Steck, Essais sur divers sujets internationaux, p. 52.

[2] Это было формально условлено в договоре Соединенных Штатов с королевством Обеих Сицилий 27 авг. 1753 г., ст. XLI. Wenck, Codex juris gent. II p. 753.

[3] Очень пространные проявления о правах и преимуществах консулов находятся в договоре между Францией и Испанией 13

1) наблюдение за точным соблюдением договоров торговых и мореплавания как правительством, при котором они состоят, так и со стороны представляемого ими государства. Если замечаются нарушения, они должны поставить это на вид компетентным властям, чтобы исправить ошибку. Они извещаются о прибытии судов своего государства, об их грузе и их экипаже. Они обязаны также свидетельствовать паспорта.

2) Они оказывают содействие или дают советы купцам и морякам своего государства, если последние обращаются к ним с просьбой. Они могут требовать от иностранных властей выдачи матросов, бежавших с судов представляемой ими страны, в границах, определенных договорами или обычаями.

3) Им принадлежит род юрисдикции по бесспорным делам, именно – засвидетельствование фактов и событий, затрагивающих частные интересы их соотечественников. Выдаваемые ими свидетельства считаются официальными документами.

4) Они должны принимать меры к миролюбивому улаживанию недоразумений, возникающих между их соотечественниками или между этими последними и туземцами. Некоторые договоры дают им даже право третейского суда в спорах между капитаном и экипажем корабля[1].

---

марта 1769 г. Wenck, Codex juris gent. III, p. 746; Martens, Recueil, t. I, p. 629. Из новейших договоров укажем на договор между Францией и Техасом 25 сентября 1839 г., ст. 8 – 13, между Францией и Сардинией 4 февраля 1852 г. (Gazette des tribunaux 11 mars 1852). См. Laget de Podio, Juridiction des consuls de France à l'étranger. 2-e édit. Marseille, 1843. Для прочих государств см. Mirus § 390; Phillimore II, 247; B. de Cussy, Réglements consulaires des principaux Ètats. Leipzig. 1852; König, Preussisches Consular-Reglement. Berlin 1854. 2. Ausg., 1866; Quehl, Das preuss. u. deutsche Consularwesen. Berl., 1863 и сочинения, названные в § 244, особенно Neumann (для Австрии); Wertheim, Manuel des Consuls des Pays-Bas. Amsterd. 1861; G. Dohl, Das Consularwesen des Norddeutschen Bundes. Bremen, 1870.

[1] См.: договор Ганзейских городов с Северо-Американскими Штатами 1852 р. (N. R. G. XVIII, p. 161) и договор Пруссии» с Нидерландами 16 июня 1856 г. (Ibid. p. 187); кроме того, договор Германской империи с Северо-Американскими Соединенными Штатами 11 декабря 1871 г. и с Нидерландами 11 января 1872 г.

Власть консулов, назначаемых в Турцию и в особенности в азиатские ее владения, а также в азиатские и африканские государства, гораздо более обширна[1]. Некоторые из новейших договоров устанавливают в пользу европейских консулов в названных землях право уголовного суда над соотечественниками. Кроме того, они, по стародавним обычаям, пользуются здесь правом гражданского суда не только по делам их соотечественников между собой, но и в спорах последних с туземными подданными. Наконец, они могут быть облечены правами посланников или поверенных в делах, при отсутствии дипломатических агентов этого рода[2].

К преимуществам консулов в европейских государствах относится в особенности изъятие их от личных налогов и повинностей, которое дает им возможность свободно исполнять свои обязанности[3]. Договоры допускают, кроме того, изъятие их от подсудности местным уголовным судам или безусловное, или за исключением случаев тяжких преступлений. Они подсудны местным гражданским судам, преимущественно по торговым делам[4]; но не отвечают за такие действия, которые они совершили по предписанию своего правительства и с одобрения местных

---

1 См.: назв. выше соч. проф. Ф.Ф. Мартенса.

2 v. Steck, Versuche. 1783. № XII, S. 88; Mirus § 395; Phillimore II, 271; Halleck X, 21; Massé p. 445 s.

3 См.: договор между Нидерландами и Грецией 1845 г. в Nouveau Recueil, V, 30 Halleck X, 11.

4 См.: вышеозначенный договор Франции с Испанией 1769 г., ст. 2. Allgem. Preussische Gerichts-Ordnung I, 2, § 65. Общий принцип провозглашен в решении королевского суда в Эксе 1843 г., в следующих выражениях:
«Принимая во внимание, что, хотя посланники не зависят от верховной власти страны, где они отправляют свою должность, но что привилегия эта не распространяется на консулов;
что эти последние суть не более, как торговые агенты; что если законы полиции и безопасности обязательные вообще для всех живущих на французской территории, то, следовательно, иностранец, находящийся даже случайно в пределах этой территории, должен содействовать всеми средствами к облегчению действия уголовного суда;

властей[1]. Консулы, на которых возложены дипломатические обязанности, как например в полусамостоятельных или зависимых государствах, могут даже требовать признания за собой права на неприкосновенность и внеземельность, принадлежащие посланнику. Такие права принадлежат действительно консулам, назначенным в подвластные Турции государства, где за ними признаются, кроме того, права убежища и свободного отправления богослужения в своих домах[2]. По общепринятым обычаям, консулы, как таковые, не могут требовать для себя посольского церемониала. Они имеют лишь право выставить над воротами дома, где они живут, герб страны, которую они представляют. По рангу этой последней определяется и их ранг между собой[3].

Ознакомившись теоретически с различными органами дипломатических сношений, перейдем к рассмотрению обязанностей наших консулов.

---

принимая во внимание, что если дипломатическая конвенция, на которую ссылается консул Испании для оправдания своей неявки, в качестве свидетеля, в суд, и не вызывала затруднений в то время, когда она была заключена, когда уголовный процесс был тайным, то она неприменима в настоящее время, когда, по действующим у нас законам, прения (в суде) публичны, и свидетельские показания должны быть даваемы перед судом присяжных устно;

но во внимание к тому, что консул – иностранец, что он мог не знать порядка и действия французского уголовного судопроизводства и что он поступал добросовестно в своем отказе.

Суд объявляет г. Соллера свободным от штрафа».

Мы оставляем в стороне вопрос о правильности этого решения во всех его частях. Генеральная инструкция для французских консулов на иностранных землях 8 августа 1814 г. формально дарует им «личную неподсудность местной власти, за исключением случаев очень тяжких преступлений и исков, возбуждаемых против них по поводу дел торговых». То же самое признали относительно французских консулов в недавнее время власти города Любека. Договор Франции с Сардинией 4 февраля 1852 г. делает важные уступки в этом отношении. См.: Wheaton-Dana § 249; Calvo § 484.

1 Dalloz, Jurispr. générale I, 330.

2 Mirus § 39.

3 Более подробные сведения о консулах и консульской юрисдикции читатель найдет в превосходном сочинении профессора Ф.Ф. Мартенса (2 тома), с которым мы недавно познакомились.

## IV. Устав для российских консулов в Европе и Америке[1]

### Введение

Начало русских консулов за границей положено было Петром Великим. Его преобразования сблизили Россию с остальными европейскими державами. От зоркого ока Государя не укрылись те выгоды, которые приносили консульства внешней торговле и мореплаванию[2], и он решился доставить эти выгоды своему народу. С этой целью он стал учреждать русские консульства в главнейших городах Европы. Первоначальное назначение этих консульств заключалось в сообщении ему всех сведений об иностранной торговле и через то способствовать развитию внешней торговли. Российские первые консульства основаны Петром Великим, по свидетельству Бореля[3], в Амстердаме и в Бордо. Насколько можно верить этому свидетельству, с точностью определить трудно. Достоверно однако же, что уже в 1717 г. в Голландии были русские консулы[4]. Из 13 статьи регламента коммерц-коллегии 1719 г. видно, что в этом же году, во многих городах Европы и Азии находились русские консульства и что консулы в то же время были подчинены этой коллегии[5]. Наконец до нас дошла инструкция, данная Петром Великим 7 ноября 1723 г. Якову Евреинову, отправленному консулом в Кадикс. Акт этот есть драгоценный памятник, свидетельствующий о попечениях Государя о благосостоянии России. С этого времени продолжается беспрерывное учреждение новых русских консульств за границей.

---

[1] Этот ныне действующий устав издан 23 декабря 1858 года и составляет собой приложение к ст. 2025. XI т. 2 ч. Последнее издание французского перевода вышло в 1881 году, а английского в 1883 году.

[2] См.: Консульское право Европы и Америки. Исследование Д. Наумова. Москва, 1856 г.

[3] Borel, de l'origine et des fonctions des Consuls, p. 18.

[4] Голиков, деяния Петра Великого. изд. 2 т. VI. с. 612.

[5] Полное собр. зак., № 3318.

## Гл. I. *Общие положения*

### Отд. I. Об обязанностях консулов вообще, как покровителей своих соотечественников и посредников между ними

1. Генеральные консулы, консулы и вице-консулы в Европе и Америке обязаны заботиться, каждый во вверенном ему округе, о выгодах российской торговли и мореплавания, согласно с постановлениями, заключающимися в нижеследующих статьях.

Примечание 1. Все, что в нижеследующих статьях говорится о российских судах и подданных, относится в равной мере до финляндцев и до принадлежащих им судов, исключая случаи, по которым изъятия постановлены в этих статьях.

Примечание 2. Постановления нижеследующих статей, касающиеся генеральных консулов, относятся равно и к консулам и наоборот.

2. Консул по своему званию есть посредник в тяжбах и спорах, возникающих в его округе по делам торговым между российскими подданными торгового звания, и на сем основании он: 1) разбирает, в качестве третейского судьи, все неудовольствия российских подданных между собой, если спорящие по взаимному согласию прибегнут к его суду; 2) по долгу службы он есть по крайней мере временной опекун и попечитель малолетних детей и вдов российских подданных, умерших в его округе, и заступает место поверенного их отсутствующих наследников; 3) он удостоверяет законность всех актов, совершаемых российскими подданными в его округе. Отправление этих различных обязанностей определяется в последующих статьях; если же представится какой-либо случай, не предвиденный в них, то консул должен обратиться за разрешением к Императорской миссии, находящейся в государстве, где он имеет пребывание.

Примечание. Обязанности российских консулов по совершению и засвидетельствованию актов и документов, равно как по выдаче и засвидетельствованию паспортов, определены в учреждениях министерств (ст. 2319, прил., ст. 46 – 49).

3. Ни один консул без особенного разрешения российского правительства не может принять звания консула иностранной державы. Всякому консулу, получающему жалованье, воспрещается принимать прямое или косвенное участие в каком бы то ни было торговом деле. Из этого правила исключаются случаи, когда консул в качестве агента принимает участие в действиях компании, состоящей под покровительством российского правительства, и то не иначе, как с разрешения Министерства иностранных дел.

**Отд. II. О назначении консулов, вице-консулов и о канцелярии консульства**

4. Как скоро консул получит от правительства той страны, где он должен иметь пребывание, надлежащее утверждение (exequatur), необходимое для признания его в этом звании местным начальством, то обязан известить об этом Императорское Министерство иностранных дел, равно и Департамент торговли и мануфактур.

5. Консул подчинен Министерству иностранных дел и состоит под начальством Императорской миссии, находящейся в государстве, где он имеет пребывание, а также генеральному консулу, где таковой полагается. Генеральные консулы, консулы и консульские агенты обязаны также исполнять все отдельные предписания, которые будут получать непосредственно из Министерств финансов и морского.

6. Консулы могут в портах своего округа назначать вице-консулов без жалованья, но они всякий раз обязаны испрашивать на то согласие Императорской миссии, от которой зависят. Если предполагается кого определить на существующее уже место, то консул обязан представить Императорской миссии обстоятельства, которые побуждают его предпочтительно выбрать известное лицо. Если миссия одобрит выбор консула, то она входит с представлением в Императорское министерство об утверждении но-

вого агента. В случае же, когда дело идет об утверждении нового вице-консульства или агентства в месте, где такового прежде не было, консул обязан изложить Императорской миссии причины, по которым он считает полезной подобную меру. Если миссия найдет их уважительными, и если по представлению ее Министерство иностранных дел изъявит свое согласие на учреждение нового консульства, то приступается к назначению и определенно к месту вице-консула, согласно с тем, что изложено в статьях 7 – 9 этого приложения.

7. На места вице-консулов могут быть назначаемы только лица, безукоризненно пользующиеся добрым именем. Будучи раз назначены российским правительством, они без его разрешения не могут принимать консульской должности от другого правительства. Они принимают в тоже время формальное обязательство исправлять должность вице-консула без всякого притязания на жалованье или какое-либо возмездие, кроме определяемого статьями 18 и 24.

8. Вице-консулы получают от назначившего их консула инструкции, во всем сходные с правилами, изложенными в этом приложении I. Они посылают к нему донесения и получают от него дальнейшие необходимые наставления, за исключением только того случая, когда Императорская миссия, сообразуясь с положением места, сочтет нужным иметь прямые сношения с вице-консулом.

9. Как скоро вице-консул будет назначен или замещен, генеральный консул или консул обязан (там, где есть Императорская миссия, то через ее посредство) ходатайствовать о признании нового должностного лица в его звании правительством государства, где он имеет пребывание, и в то же время должен известить о том Департамент торговли и мануфактур.

10. Консул один подлежит ответственности за все действия по службе, сделанные в его округе, были ли они совершены им самим, или кем-либо, находящимся под его начальством: вице-консулом, агентом и т. п. В случае нерадения вице-консула, непо-

виновения, злоупотребления или другого важного проступка, консул имеет право сделать ему выговор и даже, смотря по важности случая, немедленно отрешить его от должности и представить Министерству иностранных дел об его увольнении. Консул не подлежит ответственности за действия вице-консула, совершенные последним после надлежащего объявления местному начальству об его отрешении.

11. Всякий раз, когда того требует польза службы, и по крайней мере раз в три года, генеральный консул или консул обязан объезжать свой округ, сам осматривать положение вице-консульств и обращать внимание на те меры, которые следует предпринять или предложить правительству в выгодах российской торговли и мореплавания.

12. Генеральный консул, консул и вице-консул обязаны иметь в своей канцелярии и содержать в исправности следующие книги:

1) для записывания своей официальной переписки;

2) для записывания различных документов и актов, выдаваемых им по консульскому его званию, как то: паспортов, засвидетельствований (visas) паспортов, свидетельств о происхождении товаров, свидетельств о рождении, бракосочетании, жизни, смерти, помете (ст. 16) и вообще всякого рода удостоверений, выдаваемых по консульскому его званию;

3) для записывания сумм, взимаемых им в качестве консульских сборов, согласно с тарифом, указанным в приложении II;

4) для записывания от слова до слова духовных завещаний, предъявляемых открытыми консульству, а также пакетов с запечатанными завещаниями, с обозначением в том и другом случае, в подробности самого порядка, которым они были предъявлены, т. е. лично, или присланы, от кого именно, когда, каким путем и проч. Духовные завещания должны вписываться в книгу со всеми подписями и скрепами; одно после другого кряду, без пробелов; при записи их не должно быть подчисток, а описки следует зачеркивать так, чтобы можно было зачеркнутое прочитать и

должное написать над строкой; всякая приписка или поправка ошибки должна быть непременно оговорена и заверена консулом; наконец, по записке в книгу духовных завещаний открытых или пакетов с запечатанными духовными завещаниями, предъявители или их поверенные должны расписываться в книге под надлежащими статьями. Запечатанные конверты с завещаниями надлежит тесно обвязывать крестообразным шнуром за печатью консульства для предупреждения всякого подмена. В эту же книгу (п. 4) должны быть заносимы все протоколы, если таковые будут составлены, относящиеся до завещаний;

5) для обозначения всех мер, какие им будут приняты, по смерти российских подданных, в видах соблюдения выгод их малолетних детей или наследников, находящихся в отсутствии (ст. 2 сего прил.). В этой же книге должны быть записываемы со всевозможной точностью деньги, ценности и другие драгоценные вещи, которые будут отданы в консульство на сохранение;

6) сверх того, в приморских городах, в консульской канцелярии должна быть книга для записывания, по порядку времени, всех приходящих в место пребывания консула и отходящих оттуда российских судов, также качества и ценности их груза;

7) кроме сих шести главных книг, консулу дозволяется завести и другие, если того потребуют особенные обстоятельства, или разнообразие предметов и польза службы. Книги, означенные в пунктах 2 – 5, должны быть скрепляемы, для генеральных консулов и консулов Императорской миссией, в той стране находящейся; для вице-консулов же консулом, под начальством которого они состоят.

13. Канцеляриями главнейших консульств заведуют секретари или агенты, назначаемые от правительства и подчиненные во всех своих действиях консулу. Если правительство не сочтет нужным определить где-либо секретаря, то консул сам отправляет его должность. Впрочем, ему дозволяется избрать верного человека и занимать его в качестве секретаря. Консул обязан всякий раз извещать Министерство иностранных дел об определении

и отрешении подобных агентов, и он один ответствует за все их действия по службе.

14. В официальной своей переписке консул должен по возможности делать особенные представления по отдельным предметам и отнюдь не смешивать их в одном донесении.

15. Консул получает особую печать, с изображением герба Империи и следующей надписью «Российское генеральное консульство, консульство, или вице-консульство в.....», эта печать должна находиться под ответственностью консула. Генеральные консулы и консулы имеют право выставлять на занимаемых ими домах, в тех местах, где это допускается иностранными правительствами, а также на носу гребных судов, флаг, присвоенный их месту, а именно: генеральные консулы – с тремя горизонтальными полосами; начиная сверху: белой, синей и красной, имеющий в крыжу синий Андреевский крест в белом поле; а консулы – тот же флаг, но с косицами. Он поднимается ими только на гребных судах и только в портах, где они состоят на службе. В тех местах, где нет консулов, флаг их присваивается вице-консулам и коммерческим агентам. Сверх того российским генеральным консулам, консулам и вице-консулам предоставляется выставлять на занимаемых ими домах, на том же основании, как выше сказано о флаге, щит с изображением герба Империи и надписью вокруг него «Российское генеральное консульство, консульство, или вице-консульство».

### Отд. III. Об удостоверениях, пометах и выдаче документов

16. Консул утверждает своей скрепой и печатью консульства документы, которые будут совершаемы в его округе, или ему предъявляемы, и которые должны получить законную силу в России, как то: свидетельства, верющия письма, завещания и проч. Консул обязан о каждом утверждении какого-либо доку-

мента доносить Министерству иностранных дел в предписанный срок и в донесении означать как содержание засвидетельствованных бумаг, так и то, когда, от кого и кому они выданы и когда утверждены его подписью и печатью, по установленной форме. Консул обязан сохранить в своем архиве верную копию со всякого документа, скрепленного его подписью. В случае нужды, он может потребовать от участвующих лиц представления одной копии для архива, и другой для того употребления, которое будет ему предписано. О вещах и деньгах, вверяемых канцелярии консульства на хранение, консул обязан давать отчет один раз в год Императорскому Министерству иностранных дел.

17. Если на утверждение консула представлена будет доверенность на вклад сумм или ценностей в одно из кредитных установлений Российской Империи, губерний царства Польского и великого княжества Финляндского, или на получение их оттуда, то консул с первой же почтой должен переслать верную копию с самого акта и со своего утверждения: для Российской Империи в Департамент внутренних сношений Министерства иностранных дел, для губерний царства Польского в канцелярию Варшавского генерал-губернатора, а для великого княжества Финляндского в канцелярию Финляндского генерал-губернатора.

18. Всякое свидетельство или всякий документ, в котором шкиперы будут нуждаться, должен быть выдан отдельно, и взысканные пошлины должны быть означены, на самом документе, монетой того государства, где консул имеет пребывание, с переводом на российское серебро. Количество этих пошлин должно быть внесено в книгу, указанную в пункте 3 статьи 12, с означением номера выданного документа и полученной суммы.

*Примечание.* Тариф пошлин, взимаемых российскими консулами в Европе и Америке, означен в приложении II. Консулы в Швеции и Норвегии взимают пошлины с российских, финляндских, шведских и норвежских судов, на основании особого тарифа, означенного в приложении V.

### Отд. IV. Об увольнении консулов

19. При отставке или переводе к другой должности, консул обязан сдать в надлежащем порядке чиновнику, определенному на его место, печать консульства, книги, означенные в статье 12, деньги и вещи, отданные ему на сохранение, а также все бумаги, относящиеся к службе. Они должны оба вместе составить всему подробную опись, с которой снять две копии, за подписью увольняемого чиновника и его преемника; одна копия должна быть отправляема в Императорское Министерство иностранных дел, другая остается в архиве консульства. Выбывающему консулу дозволяется снять третью копию, подобным же образом засвидетельствованную, и оставить ее у себя для очистки на будущее время.

## Гл. II. Об обязанностях консулов в отношении российских военных судов и их экипажа

20. Консул обязан оказывать зависящее от него содействие офицерам Императорского флота всегда, когда того потребует от него командир российского военного корабля. В особенности он должен стараться быть полезным во всех случаях, где может облегчить затруднения командира, и экипажа при сношениях с местными властями, банкирами и т. п.

21. Если консул будет иметь сведение о скором прибытии военного судна в порт, для входа в который необходимо пособие лоцмана, то принимает меры для высылки его немедленно по появлении судна. Во всяком случае, на консуле лежит обязанность производить лоцманам за оказанные ими услуги плату: по свидетельствам командиров военных судов (Морск. уст., ст. 258). О возврате подобных издержек консул представляет Морскому министерству.

22. Консул способствует командиру в закупках, в найме рабочих, в приобретении средств исправления судов и транспорти-

ровки. Как скоро российский военный корабль останавливается в порту, где местопребывание консула, для производства починок, или для того, чтобы запастись жизненными припасами, вещами или деньгами, то командир его должен дать консулу подробный список всего, что ему нужно, а последний обязан доставить ему требуемые вещи, на самых выгодных условиях. В случае неимения при порте каких-либо средств или материалов, консул по предложению командира должен просить содействия местного начальства.

23. Сдавая под расписку командиру корабля требуемые им вещи, консул присоединяет к ним счет с обозначением цены поставленного или заплаченных им денег. Он должен сам подписать этот счет и в то же время объявить, получил ли он по нему деньги или нет. Уплаты, делаемые консулом на счет Морского министерства по счетам командиров военных судов, должны быть утверждены подписью командира и скрепой ревизора. Консул удостоверяет своей подписью только те счета покупок и выдач, сделанных самим командиром, за достоверность которых он может поручиться. В самых крайних случаях консул по требованию командира снабжает его деньгами, на которые получает векселя на Морское министерство.

24. При поставках, делаемых для военных кораблей, консулы, получающие жалованье, не имеют права брать проценты за комиссию. Что же касается консулов, не получающих жалованья, то количество назначаемого им вознаграждения определяется следующим образом:

1) если возложенное на них поручение будет материальное или денежное, то они получают по два процента с общей суммы произведенного ими расхода;

2) если же исполнение поручения потребует одних лишь забот и попечений без денежных выдач или поставок предметов, имеющих ценность, то за пребывание военного судна, продолжающееся не менее пяти дней в порту, определяется консулам, вице-консулам, или консульским агентам по их представлениям по

пятидесяти рублей, но тогда только, если за исполненные ими в то же время материальные и денежные комиссии им будет причитаться менее означенной суммы двухпроцентного вознаграждения, которого в таком случае вовсе не полагается; иначе удовлетворение ограничивается двумя процентами.

25. По прибытии судна в порт, консул сверх того обязан немедленно прислать к командиру своего агента с нужными сведениями для безопасной стоянки корабля. Через этого агента он предупреждает командира об эпидемических и заразных болезнях, если таковые есть, а также уведомляет, нет ли каких-либо местных болезней, и не нужно ли вообще принять особые предосторожности для охранения здоровья экипажа; причем сообщает карантинные правила там, где они существуют, а вместе с тем извещает, в чем состоят особые полицейские постановления, и нет ли каких-либо местных обычаев, исполнение которых необходимо.

26. Консул должен сообщать командиру судна сведения о тех почестях, какие должны быть отдаваемы местным укреплениям, военным кораблям и властям согласно с установлениями и обычаями порта, а также сообщает о том, как поступают в сем отношении суда других главнейших наций.

27. Во время первого официального посещения корабля, которое должно быть сделано в мундире, генеральные консулы имеют право на салют в девять пушечных выстрелов, а консулы на салют в семь выстрелов. В порту, где находится представитель Его Императорского Величества, им не отдается никаких почестей. Вице-консулы и другие коммерческие агенты низшего разряда права на салют не имеют.

28. Официальные визиты между консулом и командирами судов производятся на следующих основаниях:

1) Генеральный консул, консул и причине консульские агенты обязаны первые сделать визит флагману и командиру отряда под брейд-вымпелом тотчас по появлении их флагов в порту, если состояние погоды тому не помешает.

2) Командир судна по приходе в порт первый делает визит генеральному консулу;

3) Консул и вице-консул обязаны первые приехать с визитом к командиру военного судна;

4) официальные визиты делаются только при первом приходе судна в порт или резиденцию консула, и

5) визиты должны быть отданы в течение двадцати четырех часов, если состояние погоды или другие уважительные обстоятельства тому не воспрепятствуют.

29. Консул передает командиру список лиц местного управления, коих по его мнению командир должен посетить, и сопровождает его, когда сей последний делает визиты по его указанию.

30. Консул употребляет все старания для установления и сохранения дружественных отношений между командирами судов и местными властями; он старается предупредить и устранить все могущие быть неприятные столкновения с местными жителями.

31. По прибытии военного судна консул передает командиру оного право полицейского надзора над находящимися в порте русскими купеческими судами. В случае неповиновения команды или нарушения порядка на коммерческом судне, консул обращается к командиру военного судна о содействии для приведения купеческой команды в должное послушание и для восстановления надлежащего порядка.

32. Если случится, что командир военного судна поставлен будет в необходимость оставить или высадить на берег вольнонаемных людей, на судне находящихся, или сдать вещи, кораблю не принадлежащие, то консул обязан принять присланных людей и озаботиться о приискании складочных мест для вещей; но командир прибегает к сему в крайних только случаях, имея на то основательные причины, которые и обязан сообщить консулу.

33. Если вследствие внезапного выхода в море военное судно оставит за собой якоря, цепи, шлюпки, или на берегу какие-нибудь вещи, или провизию, то консул прилагает старание о их со-

хранении, сообразуясь, по возможности, в отношении оных с оставленными ему на сей предмет наставлениями, а за неимением их поступает по собственному усмотрению. Затем о действиях своих в подобных случаях сообщает Морскому министерству. Если на основании оставленных консулу наставлений или вследствие ветхости вещей и дороговизны их сохранения признано будет более выгодным продать их, то продажа сия не может быть произведена иначе, как с публичного торга. О продаже вещей составляется акт, который и представляется с прочими документами в Морское министерство вместе с вырученными от таковой продажи деньгами.

34. В случае бегства кого-либо из служащих на Российском военном судне как в порте, где местопребывание консула, так и в другом иностранном порте во время плавания, консул по получении о том извещения от командира, немедленно обязан сообщить о побеге местному начальству и ходатайствовать о его содействии к отысканию и поимке беглого.

35. Коль скоро беглый будет выдан, консул отсылает его на то судно, к которому он принадлежит. В случае отбытия судна, консул сдает беглого на первый Российский или иностранный корабль, идущий в Россию, под расписку шкипера. Эту расписку в копии за своей скрепой консул обязан доставить при донесении обо всем происшествии Морскому министерству, а сверх того препроводить в оное счет издержкам на прокормление беглого и проч. Если беглец не будет пойман до отбытия судна, то консул дает командиру надлежащие по сему предмету свидетельства.

36. Если кто-либо из принадлежащих к экипажу российского военного судна бежит в одном из иностранных портов и потом явится в консульство, находящееся в другом порте, и будет просить об отсылке его в отечество, то консул прежде всего должен удостовериться в его происхождении и убедившись, что он действительно русский подданный, отослать его в Россию при первом благоприятном случае.

37. Если лицо, принадлежащее к экипажу судна и находившееся во время отплытия оного в отсутствии, явится добро-

вольно к консулу в течение трех дней, то он выдает ему свидетельство с удостоверением о явке и доносит о том Морскому министерству.

38. На издержки по подобным случаям консулу разрешается выдавать векселя на Морское Министерство. Вместе с донесением министерству о выдаче такого векселя консул должен известить со всевозможной подробностью, какому кораблю принадлежали те люди.

39. Если бежавший – иностранец, то консул старается о возвращении его к своим обязанностям, или чрез посредство консула той нации, к которой бежавший принадлежит, или, смотря по обстоятельствам, чрез посредство местных начальств. В случае отказа или затруднений со стороны местных начальств, консул обязан сделать надлежащие представления и донести о том Императорской миссии.

40. Если кто-либо из находящихся на военном судне вынужден будет за болезнью остаться на берегу, то консул должен исходатайствовать у местного начальства приказание о немедленном отправлении больных в госпиталь, или отыскать особое для них помещение. Он обязан навещать больных по крайней мере один раз в неделю и осведомляться о их потребностях и о том, достаточное ли имеют о них попечение. Выздоровевших консул имеет посадить на первый корабль Российский или иностранный, идущий в Россию, относя все расходы по сему предмету на счет Морского Министерства.

41. В случае смерти кого-либо из экипажа военного судна, консул озабочивается о погребении умершего, сообразуясь притом, сколько позволяют местные обычаи и возможность, с обрядами той веры, к которой принадлежит умерший. Консул должен затем доставить Морскому министерству свидетельство о его кончине.

42. Лица, избавившиеся от неприятельского плена, а также спасенные с судов, потерпевших крушение, снабжаются консулом паспортами для возвращения на родину. Консул должен ста-

раться отправить их морем на Российском или иностранном корабле.

43. Если война или другие обстоятельства сделают перевоз морем невозможным или слишком затруднительным, то консул должен отправить людей, потерпевших кораблекрушение или освободившихся из неприятельского плена, сухим путем.

44. Консулу предоставляется удовлетворить самым необходимым их потребностям; он может снабдить их одеждой, обувью и проч., а также выдать деньги на содержание их от места своего пребывания до ближайшего по пути в Россию консульства, в следующем размере: на каждую немецкую милю по тридцати копеек боцманам, унтер-офицерам, кондукторам (не дворянам) и т. п., и по пятнадцати копеек матросам, деньщикам и вообще нижним чинам; сверх того за всякий день, который они будут в необходимости останавливаться в каком-либо порте или городе, первого разряда людям по тридцати копеек, а второго разряда людям по двадцати пяти копеек (или иностранной монетой по курсу).

45. Консул должен означить на паспортах отправленных им таким образом в Россию людей сумму, которую он выдал им по силе предшествующей (44) статьи. Суммы эти будут ему выплачены, как скоро он представит подробное донесение Морскому Министерству.

46. В случае особого политического положения государства, или по собственному усмотрению консула, он может для защиты и охранения русских подданных и их имущества прибегнуть к командиру Российского военного судна с просьбой о принятии с его стороны мер, какие для безопасности тех лиц признаны будут нужными, но таковое требование консул должен излагать письменно. Командир военного судна по получении оного обязан предъявить консулу то приказание начальства, которое на сей случай имеет; а вслед за этим донести о том ближайшему начальнику и Морскому Министерству.

## Гл. III. О власти и обязанностях консулов в делах государственного хозяйства и торговли

### Отд. I. О надзоре консулов за торговлей и мореплаванием

47. Консулу поставлено в обязанность иметь сведения о всех приходящих в порты его ведомства и отходящих оттуда российских судах и надзирать за сношениями мореплавателей и торговцев русских. Консулы обязаны прилагать все свое старание к сохранению порядка между мореходцами, о покровительстве и защите российских подданных, их личности и имущества, и давать им в случае нужды советы. В особенности должны они наблюдать за сохранением в неприкосновенности всех прав, присвоенных существующими трактатами российскому флагу и торговле. При исполнении этих различных обязанностей, консулы, если потребуют того обстоятельства, должны составлять протоколы словесных показаний; сделать на словах или письменно представления местным начальствам; даже обращаться к ним с формальными требованиями. В случае, если представления или формальные требования их не были приняты или не имели успеха, они обязаны немедленно доносить о том Императорской миссии, предоставляя ей принять дальнейшие меры, какие она сочтет нужными. Консулы должны постоянно доносить Министерству иностранных дел и Департаменту торговли и мануфактур о тех делах, которые потребуют их вмешательства.

48. Консул обязан наблюдать, чтобы российский флаг был употребляем не иначе, как сообразно с существующими законами и постановлениями, кроме исключительных случаев, в коих консул получит от начальства особенные предписания на сей предмет.

### Отд. II. Об обязанностях консулов по прибытии судна

49. По прибытии российского судна, консул имеет право требовать, чтобы шкипер явился в консульство для предъявления

своих корабельных документов, и сей последний обязан, приведя в безопасность свое судно, исполнить требование консула не позже, как в течение двадцати четырех часов. Бумаги, предъявляемые консулу, следующие:

1) вид о постройке или приобретении судна;

2) патент на поднятие русского купеческого флага;

3) список корабельных служителей (судовая роль);

4) таможенный паспорт, если судно пришло из российского порта, и, кроме этого паспорта:

5) либретто, если судно принадлежит к одному из портов Черного моря. Сверх того, шкипер обязан предъявить еще следующие документы, которые по внесении в книгу, должны быть возвращены ему, как скоро он их потребует:

6) ластовое письмо;

7) цертепартию, если судно нагружено одним хозяином, а если многими, то все коносаменты, и

8) журнал шкипера, если консул найдет это необходимым.

Если консул не считает нужным требовать предъявления журнала, то обязан, по крайней мере, истребовать от шкипера точное донесение о плавании. В сем донесении должно, по возможности, быть показано место и время его отправления; путь, которому он следовал; все достопримечательные обстоятельства, им виденные, или о которых им собраны сведения, как то: об открытых новых мелях и подводных камнях, о вновь устроенных маяках, о потерпевших бедствие судах и т. п.; о флотах, эскадрах и военных судах, им встреченных, а также о судах, показавшихся ему подозрительными; изменения, сделанные в уставах карантинном, таможенном и портовом (d'ancrage) тех мест, где он останавливался; наконец все, что он узнал замечательного и что может касаться до Российской торговли и мореплавания. Консул сам решает, стоит ли предмет донесения шкипера письменного изложения, или достаточно одного внесения его в книгу, означенную в пункте 6 статьи 12. В последнем случае шкипер должен расписаться в книге под своим донесением.

*Примечание 1.* Документы, означенные в пунктах 1 – 5 этой (49) статьи, оставляются в консульстве на сохранении во все то время, пока судно находится в гавани.

*Примечание 2.* Что касается финляндских судов, корабельные бумаги которых совершенно другие, то шкиперы их также обязаны являться в консульство и оставлять там до своего отъезда следующие документы: 1) Bilbref, или вид о постройке судна; 2) Máte-bref, или свидетельство о вместимости судна; 3) Helfrihets-bref или fri-bref, т. е. удостоверительное свидетельство в том, что судно по своей постройке принадлежит к разряду судов, известных под названием Kravel: документ сей, возобновляемый ежегодно, или при всяком предпринимаемом продолжительном плавании, никогда не дается судам, известным под названием Klink; 4) паспорт, за подписью генерал-губернатора Великого Княжества, или местного губернатора или магистрата.

*Примечание 3.* Финляндские шкиперы обязаны, сверх указанных в пунктах 1 – 3 примечания 2 к этой (49) статье, предъявляет еще следующие грузовые документы, которые возвращаются им немедленно по внесении в книгу: 1) паспорт финляндской таможни, а если судно идет из иностранного порта: 2) цертепартию или коносаменты, 3) журнал.

*Примечание 4.* Корабельные документы, означенные в пунктах 1 – 5 этой (49) статьи для российских судов, и в пунктах 1 – 4 примечания 2 к этой (49) статье для финляндских судов отбираются у шкипера и оставляются в консульстве в тех только случаях, когда судно входит в порт для торгового действия; когда же оно заходит для покупки провизии, снабжения водой, принятия ордера и т. п., то достаточно одной явки шкипера в консульство и предъявления там документов.

50. В случае простой остановки судна в порте, где есть консул, шкипер обязан подать ему объявление о причинах остановки. Если она продлится долее двадцати четырех часов, то шкипер имеет предъявить в консульство корабельные и грузовые документы, как о том постановлено в статье 49, и заплатить консуль-

ские пошлины по тарифу сообразно с тем, что определено на случай вынужденной остановки судна.

51. Если консул не имеет пребывания в том порту, куда судно вошло, то сообщения, предписываемые статьями 49 и 50, могут быть произведены письменно.

52. Независимо от подробностей, сообщенных шкипером в его объявлении (ср. ст. 49, 50), консул обязан означить в книге, указанной в пункте 6 статьи 12 этого приложения, название и вместимость судна, имена шкипера и судохозяина, день прибытия, продолжение плавания, число матросов и пассажиров и в особенности число российских подданных тех и других, наконец род и приблизительную ценность груза, по количеству тонн или ластов торговых. Он должен удостовериться: в порядке ли корабельные и грузовые бумаги, а также паспорта пассажиров. Он имеет право, если признает нужным, осматривать съестные припасы и врачебные средства, и если найдет те и другие в удовлетворительном положении, то означить это в свидетельстве о прибытии, которое выдает шкиперу. Если корабельные документы или бумаги кого-либо из пассажиров будут заключать в себе неисправности, то консул должен принять такие меры, каких потребуют обстоятельства. Если он заметит, что жизненные припасы, или врачебные средства недостаточны или дурного качества, то немедленно обязан озаботиться об устранении этого. О всех таковых случаях он имеет доносить Императорской миссии, а также по принадлежности Департаменту торговли и мануфактур, или канцелярии финляндского генерал-губернатора.

53. Если шкипер не явится в течение двадцати четырех часов в консульство, как это предписано статьей 49 этого приложения, то консул должен сам отправиться на его судно или послать туда своего вице-консула или секретаря, или наконец прибегнуть к помощи местного начальства, если сочтет это нужным, чтобы потребовать от шкипера исполнения предписаний изложенных в сем приложении I. Консул, вице-консул или секретарь должен составить протокол о таковом требовании, в присутствии шкипе-

ра и его помощника и вместе с ними подписать его. Если после того шкипер не явится немедленно в консульство для предъявления своих бумаг и для донесения, то подвергается денежному взысканию не свыше пяти рублей в пользу казны. Шкипер освобождается однако же от штрафа, если причиной неявки были обстоятельства, от него не зависящие. Если шкипер не в состоянии заплатить штраф, то он должен быть взыскан с хозяина судна, который по закону ответствует за все действия и поступки своего шкипера.

54. Во время стояния российского судна в гавани консульского округа, консул имеет право приглашать к себе шкипера и корабельных служителей всякий раз, когда ему нужно будет сделать им какие-либо сообщения; требовать от них объяснений или сведений; допрашивать по жалобам, приносимым на них, или выслушивать в качестве свидетелей. Шкипер и корабельные служители не должны уклоняться от исполнения подобных требований.

55. Если торгующие или шкиперы будут уклоняться от взноса пошлин, установленных за выдаваемые им от консула свидетельства (ср. ст. 18 этого приложения), то они подвергаются денежному в пользу казны взысканию не свыше двойного количества упомянутых пошлин против тарифа, означенного в приложении II (ср. Улож. о наказ., ст. 1248).

56. Так как нашими законами предписано (Уст. торг., ст. 903, 1023) шкиперам по прибытии в иностранный порт тщательно осведомляться о законах, существующих там для торговли и мореплавания, об уставах таможенном, карантинном и других, а также о местных обрядах и обычаях, и соблюдать их в точности, то консул должен напоминать им о сей обязанности и сообщать им в случае нужды необходимые сведения и объяснения.

### Отд. III. О надзоре консулов за продажей и покупкой судов

57. Консул обязан наблюдать за продажей всякого российского купеческого судна в портах и гаванях своего округа. Он дол-

жен заботиться о строгом исполнении правил, предписанных по сему случаю, а именно:

1) запрещается продавать российское судно в иностранном порту без ведома и участия русского консула (Уст. торг., ст. 8110);

2) консул не может изъявить свое согласие на продажу, как по истребовании от шкипера доверенности или другого какого-либо законного документа, дающего ему право на продажу судна, и по удостоверении в том, что условленная цена соответствует действительной стоимости корабля (Уст. торг., ст. 812.). Только в том случае, когда судно будет признано негодным к продолжению плавания, консул по соглашении с комиссионером или корреспондентом кораблехозяина, если таковой находится на месте, а за отсутствием его собственной властью, может изъявить согласие на продажу, не требуя предъявления доверенности; но такая негодность судна к продолжению плавания должна быть предварительно достаточно доказана.

3) Если покупщик не российский подданный, то консул, прежде чем дать свое согласие на совершение продажной записи, должен истребовать к себе все бумаги, удостоверяющие национальность судна, а именно крепость, патент на поднятие русского флага и паспорт, выданный шкиперу на отплытие его из России (Уст. торг., ст. 812).

Если по законным обстоятельствам шкипер не будет в состоянии представить тот или другой документ, то он обязан письменно изъяснить причины, препятствующие ему это сделать.

4) Что же касается до продажи российских судов в портах, где консул сам не находится, то последний обязан отнестись к местным начальствам о подтверждении нотариусам, маклерам и другим лицам, которых это касается, чтобы они не иначе входили в такого рода сделки, как по истребовании от шкипера доказательств на право его продать судно, а если покупщик не российский подданный, то по отобрании от него всех документов, удостоверяющих национальность корабля, для доставления их в ближайшее российское консульство.

5) Из вышеизложенных постановлений (п. 1, 2, 4) относится к финляндским судам только то, что говорится об обязанности консула удостовериться в праве продавца на продажу судна (Уст. торг., ст. 812, примеч.). Что же касается упоминаемых в пункте 3 этой (57) статьи документов, то те, которые принадлежали финляндским судам, должны быть отсылаемы в канцелярию Финляндского генерал-губернатора, в город Гельсингфорс.

6) При совершении продажи в самом месте пребывания консула, а равно и в одном из портов его округа, он должен сообразоваться с действующими законами относительно платы корабельным служителям и возвращения их в Россию (Уст. торг., ст. 813). Он обязан именно наблюдать за тем, чтобы корабельные служители, если они российские подданные, были удовлетворены платой по расчету до времени прибытия их в Россию, принимая в соображение расстояние (Уст. торг., ст. 997, п. 2), и стараться отправить их на счет прежнего хозяина судна; если же они сами условятся идти к другому корабельщику, чему консул должен, по возможности, содействовать, то прежний хозяин освобождается от обязанности снабжать их деньгами на путевые издержки (Уст. торг., ст. 994). Что же касается до финляндских матросов, то их во всяком подобном случае следует отправлять на родину, на счет прежнего хозяина, если не окажется возможным поместить в экипаж другого финляндского или российского судна, отправляющегося в один из прибалтийских портов Империи, или в порты Великого Княжества.

7) Консул обязан извещать Департамент торговли и мануфактур о всякой продаже российского судна, совершенной в его округе, и о всем, что он сделал по сему предмету в выгодах прежнего хозяина или корабельных служителей. Он должен прислать в департамент доверенность, в силу которой совершена продажа, и все документы, удостоверяющие национальность судна, в случае же, предвиденном в пункте 3 этой (57) статьи, когда недостает какого-либо документа, он обязан присовокупить к ним подлинное объяснение шкипера. Он обязан также доносить о всяком до-

шедшем до него злоупотреблении, как то: о продаже Российского судна без его посредства, или, если продажа была совершена на месте, где нет консульства, о недоставлении документов, удостоверяющих национальность судна. В том и другом случае виновные подвергаются штрафу по одному проценту с продажной суммы, сверх пошлины, платимой консулу. Шкиперы на финляндских судах в предвиденных в сем (7) пункте случаях подвергаются ответственности по законам Великого Княжества Финляндского.

58. В случае покупки российским подданным иностранного судна, необходимо, чтобы купчая, если она не была совершена в самом консульстве, была утверждена консулом. Если покупщик финляндец, то он обязан представить свидетельство подлежащих губернатора или магистрата, в том, что имеет право владеть судном, или частью оного. Консул обязан наблюдать, чтобы российский подданный не сделался владельцем купеческого корабля вместе с одним или несколькими иностранцами. Ему строго вменяется в обязанность не дозволять в военное время мнимой продажи или покупки, имеющей целью прикрывать российским флагом корабли, принадлежащие одной из воюющих держав. Если российскому подданному не представляется препятствия купить иностранное судно, то консул, утвердив купчую крепость, должен означить на корабельных бумагах время продажи и имена прежнего хозяина и покупщика, российского подданного. Последнему он выдает временное свидетельство на поднятие русского флага. Шкипер со своей стороны письменно обязуется исполнить в первом рссийском порте, в который он придет, все условия, требуемые законами, относительно национальности российского судна и состава его экипажа. Что касается формы временного свидетельства и предосторожностей, которые следует принять, то консул должен руководствоваться правилами, указанными в Уставе торговом (ст. 839, прил., ст. 13 – 18, 23). Консул обязан выдавать подобные свидетельства и при тех же условиях судам, строящимся за границей для российских подданных. Выдавать временные свидетельства дозволяется только генераль-

ным консулам и консулам; вице-консул же имеет это право только в том случае, когда он за отсутствием генерального консула или консула временно управляет консульством. Консул обязан внести в книгу акт, по которому российский подданный сделался хозяином судна, купленного или построенного им за границей, и о сем, равно как и о выдаче временного свидетельства, донести Департаменту торговли и мануфактур.

### Отд. IV. Об обязанностях консулов при отправлении судна

59. Всякий русский шкипер, готовый отправиться из иностранного порта, обязан явиться в консульство, и там подать объявление, обозначающее место своего назначения, точное состояние груза, как привезенного прежде, так и нового; в последнем случае он должен означить род нагруженных товаров, их количество весом, мерой или числом, ценность, наконец, имена отправляющих лиц и тех, кому они адресованы. Консул обязан записать все эти подробности в книгу (ср. ст. 12) и выдать шкиперу свидетельство, в котором, сверх вышеизложенных подробностей, прописывают время его прибытия и отправления и дни, в которые шкипер являлся в консульство, согласно с предписаниями сей (59) статьи и статей 49 и 50. Консул под своей ответственностью обязан изготовлять и выдавать отходящим судам бумаги в течение двадцати четырех часов со времени представления вышеозначенного объявления. Шкиперы, представившие объявления прежде других, должны быть отпущены первые. Если бы судно предполагалось отправить в такой порт, в котором существует блокада, запрещение торговли, или другие препятствия ко входу в оный, то консул должен о том предупредить шкипера и указать по возможности другой порт того же государства, куда он может безопасно пристать.

60. Если по предписанию иностранных властей наложен будет арест на российское судно или на его груз, то консул обязан принять надлежащие меры, чтобы исходатайствовать снятие его

и, если нужно, справедливое вознаграждение имеющим на это право. В то же время и без малейшего замедления он должен дать знать о том Министерству иностранных дел и Императорской миссии, а в ожидании последствий принятых им мер, стараться о соблюдении доброго порядка между корабельными служителями. Если бы матросы отправляющегося Российского корабля были задержаны за долги, то консул должен ходатайствовать об освобождении их под поручительство шкипера, если он изъявит на то согласие.

### Отд. V. Об обязанностях консулов при кораблекрушениях и авариях

61. Если судно потерпит кораблекрушение, сядет на мель или подвергнется другому какому-либо несчастью в гавани или на рейде, или же в открытом море, и если затем последует либо совершенное уничтожение всего судна и груза, или части их, либо более или менее значительной аварии, то консул обязан приложить все свои старания и употребить все средства, находящиеся в его власти, для соблюдения выгод тех лиц, которых это касается. Он без малейшего замедления принимает необходимые меры к спасению (sauvetage) судна или груза, если только законы страны, в которой он находится, и существующие трактаты не присваивают этого права местным начальствам. Во всяком случае он должен прибегать к последним, если нужно, для помощи и пособия. Если наемщики или хозяева судна имеют в том месте своих корреспондентов, или поверенных, то он обязан в случае нужды предлагать последним свои советы и помощь. Если таких корреспондентов или поверенных не окажется, но только в сем случае, или же, если доказано будет, что они уклоняются от вмешательства, то консул обязан по официальному своему характеру вступиться в это дело и заботиться всеми силами о выгодах поручителей. Тогда на него падает вся ответственность за принятые им меры, а также за упущения, которые по законам могут быть

ему вменены. Строго предписывается консулу в подобных случаях, призывать на помощь агентов того страхового общества, которого это касается; последний, под непосредственным надзором консула, должен приступить ко всем действиям спасения, если только, по законам той страны, как уже было сказано выше, не постановляется противного. Спасение судна, корабельных служителей и груза; сохранение под верным присмотром вещей, вынутых из воды или с корабля; наблюдение за тем, чтобы хозяева не были отягчены несправедливыми или излишними поборами за спасение, таковы должны быть предметы стараний и самых деятельных распоряжений консула. Консулу запрещается принимать какого бы то ни было рода доверенности или поручения на спасение, ибо во всех вышеперечисленных случаях, а также в сделках или расчетах, которые могут притом произойти, он принимает участие только в качестве лица, состоящего в Императорской службе. Консул обязан доносить Департаменту торговли и мануфактур о всех кораблекрушениях, о судах, севших на мель, и вообще о значительных несчастьях, постигших российские суда в его округе. В то же время он обязан отдать департаменту отчет о тех мерах, которые были им приняты в подобных случаях

62. В случаях, предвиденных в статье 61 сего приложения, консул, по выслушании объявления шкипера и показаний корабельных служителей, обязан составить протокол, в коем показаны будут, со всевозможными подробностями: обстоятельства, причины происшествия и убытки, причиненные им. Сей протокол должен быть подписан консулом, а с ним вместе шкипером и корабельными служителями или по крайней мере главнейшими из них. Если шкипер принужден был для спасения судна бросить в море часть груза, то обязан подать о том письменное донесение за подписями своего и главнейших корабельных служителей. В этом донесении он должен изложить причины, побудившие его бросить в море часть груза; представить точную опись выброшенных вещей, с обозначением их количества, рода и ценности; наконец объявить, были лп при этом соблюдены все пра-

вила, заключающиеся в статьях 1077 и 1078 Устава торгового, и если нет, то по каким причинам. Консул должен присоединить это донесение, равно как и опись спасенных предметов, к своему протоколу, а засвидетельствованную копию с оного отправить в департамент торговли и мануфактур. Подобная же копия, с приложением к ней донесения шкипера и описи, должна быть доставлена хозяевам груза, или непосредственно или через посредство их корреспондентов, а за неимением последних через департамент торговли мануфактур.

63. Когда судно подвергнется несчастью в отдаленности от консульского местопребывания, консул обязан осведомляться поступил ли шкипер согласно с общими правилами, т. е. объявил ли под присягой, немедленно в ближайшем порте, перед нотариусом, а где такового нет, перед местным начальством, о несчастии, постигшем его судно, и о предметах, выброшенных им в море.

64. Консул обязан иметь попечение о служителях судна, потерпевшего крушение. Они состоят под непосредственным его покровительством и имеют право требовать от него советов и содействия. Если между ними находятся российские подданные, то консул должен отправить их в Россию на счет хозяев судна, соблюдая при том правила, изложенные в статьях 35 – 38, 42 – 45, 82 и 83.

65. Всякий раз, когда консул, или его поверенный принуждены будут делать разъезды по делам, относящимся до кораблекрушения, им дозволяется ставить на счет путевые издержки, согласно тарифу, означенному в приложении II.

66. Когда случится большая авария, т. е. общая или чрезвычайная, или даже в том случае, когда убытки, причиненные судну или грузу, будут менее значительны, консул, если он действует вместо поверенного или корреспондента (случай, предвиденный в ст. 61), должен через экспертов или, за неимением их, через других людей, достойных доверия, в своем присутствии или же в присутствии депутата от консульства, освидетельствовать и оце-

нить повреждения и сделать смету починок. По осмотре и оценке эксперты, или лица; избранные на их места, обязаны объявить под присягой свое мнение перед нотариусом и при свидетелях, или перед самим консулом. Спасенные товары должны быть таким же образом и с соблюдением того же порядка подвергнуты осмотру и оценке. При случаях того рода, которые могут подать повод к спорам между хозяевами судна или груза и страховщиками, соблюдению сих правил и обрядов особенно необходимо для того, чтобы надлежащие суды могли произнести свое решение на справедливых и верных данных. Консул должен заботиться об исходатайствовании у местных властей справедливого уменьшения или даже совершенной отмены таможенных пошлин на товары, потерпевшие аварию, или на такие, которые обстоятельства заставят продать немедленно.

67. Так как шкипер не может делать никаких расходов для починки судна без ведома или разрешения поверенного или корреспондента хозяина судна, то если такой поверенный или корреспондент находится на месте (Уст. торг., ст. 893), все счеты о починке должны быть подписаны вместе шкипером и означенным корреспондентом или поверенным. Консул ограничивается только удостоверением их подписей. Но в случае, предвиденном в статье 61 сего приложения, когда консул сам действовал в качестве поверенного хозяина судна, он обязан свидетельствовать о верности расчетов по починкам и отвечает перед участниками за все сделанные расходы.

### Отд. VI. О бодмерее

68. Если шкипер Российского купеческого судна принужден будет заключить заем под заклад самого судна, товаров или груза, для приобретения жизненных припасов, или для необходимых починок своего корабля, и если у него нет на то полномочия от судохозяина, то он должен подать консулу прошение о разрешении ему заключения займа. Консул обязан немедленно назна-

чить комиссию из экспертов для осмотра жизненных припасов, или для освидетельствования необходимости починок и определения количества расходов. После того, если окажется нужным, то шкиперу дозволено будет заключить заем, не превышающий суммы, определенной комиссией. Консул в таком случае обязан руководствоваться постановлениями Устава торгового.

### Отд. VII. Об обязанностях консулов в отношении российских подданных вообще, в особенности же в случаях их рождения, болезни или смерти

69. Сказанное в статье 40 сего приложения о больных военного судна и их призрении, а в статье 41 сего приложения об умерших моряках, относится и до больных с купеческих судов и умерших людей, принадлежащих к их экипажу. Но в отношении последних постановляются еще следующие правила.

70. Всякий русский шкипер, получивший дозволение оставить в пристани больного моряка, обязан представить в канцелярию консульства известную сумму, которой количество определяется консулом; эта сумма назначается для покрытия издержек какие могут встретиться на лечение и погребение, а также на доставление оставленным в пристани морякам средств возвратиться в Россию. Шкиперу с согласия консула дозволяется вместо сей суммы представить верное поручительство, но необходимо, чтобы лицо, принимающее это поручительство на себя, дало подписку в том, что обязуется удовлетворить всем вышеизложенным издержкам.

71. В случае нарушения постановлений статьи 70, консул должен составить о том протокол и переслать его в Департамент торговли и мануфактур. Он обязан удовлетворить всем потребностям покинутых больных; возврат же сделанных им денежных выдач и расходов будет произведен Департаментом торговли и мануфактур, если для их покрытия вещи, оставшиеся по смерти больных, окажутся недостаточными.

72. О больных, принадлежащих к купеческим судам, консул должен доставить в Департамент торговли и мануфактур засвидетельствованные им копии с описи принадлежащих больным вещей и счет расходов на лечение, а в случае смерти присоединить к ним свидетельство о кончине и счет издержек на погребение.

73. Что же касается до вещей, оставшихся после моряка, умершего во время плавания, то, если смерть последовала не от заразительной болезни (в каком случае вещи, могущие распространить заразу, должны быть сожжены); консул должен велеть перенести оные в консульство, в присутствии свидетелей, приложить к ним печати и отдать под расписку шкиперу, который обязуется доставить их в самом скорейшем времени, кому следует. В то же время консул обязан известить о том Департамент торговли и мануфактур.

74. Если умрет шкипер российского судна, то консул обязан озаботиться о его замещении. Притом, если в инструкции, которая была дана умершему, заключаются какие-либо распоряжения на подобный случай, то при замещении шкипера консул должен с ними сообразоваться; иначе он назначает на открывшееся место предпочтительно помощника шкипера того судна. Предварительно консул должен, однако же, удостовериться в том, имеет ли последний достаточные сведения для отправления таковой должности. С этой целью он имеет сделать ему испытание через экспертов, избранных, по возможности, из Российских подданных. В то же время он приступает к описи вещей умершего и сумм, принадлежащих хозяевам судна. Он должен составить опись книг и реестров корабельной отчетности и, запечатав их, вместе с вещами умершего отдать под расписку новому шкиперу. Засвидетельствованные копии с сих описей он имеет доставить в Департамент торговли и мануфактур и предупредить в то же время хозяина судна, или его поверенного, о вынужденном назначении нового шкипера. Если бы таковой поверенный находился на месте, то консул имеет условиться с ним о распоряжениях, какие бу-

дут приняты в сем случае. Погребение умершего шкипера должно быть отнесено на счет хозяина судна.

75. Если умрет российский подданный в консульском округе, и в том месте не будет ни наследника признанного, ни душеприказчика, который бы мог представить доказательства о своем звании, то консул обязан принять все надлежащие меры к обеспечению целости наследства и присутствовать при всех необходимых обрядах, которые будут совершены местными начальствами. В случае приложения печатей к пожиткам умершего, он имеет также приложить печать консульства, и во всем сообразоваться с обыкновениями, с постановлениями существующих трактатов, с местными государственными законами и предписаниями, данными ему от той миссии, которой он подчинен. Он должен составить опись всему оставшемуся после умершего имуществу, озаботиться о его сохранении и в скорейшем времени доставить кому следует. При таковых распоряжениях консул должен воздерживаться от действий, которые по законам страны влекли бы за собой ответственность за все долги, могущие открыться на умершем. Если в канцелярии консульства находится на сохранении духовное завещание умершего, то консул обязан представить оное в Департамент внутренних сношений для поступления по законам, исключая тот случай, когда исполнение по оному не касается властей и лиц, находящихся в России, или когда при взносе духовного завещания завещателем было указано на какие-либо другие особенные распоряжения, не противные существующим постановлениям. Но и в сих двух случаях, если содержание завещания записано в консульстве, консул имеет сообщить с оного копию в Департамент внутренних сношений. Если оставшееся имущество, все или отчасти, состоит из вещей, подверженных порче, или таких, сохранение коих было бы слишком убыточно, то консул должен продать их с публичного торга, не дозволяя, однако, себе покупать оные для себя, ни для лиц, состоящих при консульстве. Если умерший был купец, то купеческие книги его должны быть точно обозначены и описаны в описи, с показанием

числа страниц каждой и с обозначением, сколько белых страниц находится в книге.

76. Если наследник умершего российского подданного, признанный законным от надлежащей власти, или его уполномоченный явится для получения наследства, то консул выдает оное ему, но не иначе, как по представлении наследником законного на то свидетельства судебного места, а для поверенного сверх того и уполномочия наследника,

77. Если после умершего останутся малолетние дети или вдова, то консул обязан заботиться о сохранении в целости их имущества, ограждать их от всяких притеснений; рассчитываться с их верителями и должниками; одним словом заменять для них вполне опекуна, соображаясь при том с местными законами той страны и с существующими трактатами. Консул вступается в эти дела по долгу службы только в случае, когда умерший сам не назначил попечителя или опекуна, находящегося в том месте; обязанности, на консуле лежащие, продолжаются лишь до тех пор, пока семейство умершего, или надлежащая власть не сделают иных распоряжений, и сдавая временную опеку, консул обязан отдать кому следует в оной отчет.

78. Консул имеет право приглашать в консульство российских подданных, проживающих в месте его пребывания, если представится надобность делать им какие-либо сообщения по долгу службы. Для облегчения консула в подобных случаях путешественники предъявляют в консульство свои паспорта, или свидетельства на прожитие, или же оставляют там свои адреса.

79. Консул обязан извещать Императорское Министерство иностранных дел и Императорскую миссию о всяком смертном случае с Российским подданным, находящимся за границею, означая с точностью день его кончины, имя, отчество, чин, или звание, а если умерший был в военной или гражданской службе, то пользовался ли он пенсией при отставке, если это видно из его бумаг.

80. Собственноручные завещания российских подданных, также всякие денежные суммы, ценности и документы, прина-

длежащие подданным Его Императорского Величества, могут быть отдаваемы на хранение в архив консульства. Прием завещаний и документов в этом случае для консула обязателен; но он вправе отказаться от хранения денежных сумм, ценностей и вещей, если в том не будет настоять крайней необходимости. В приеме духовных завещаний должна быть выдана за подписью консула и с приложением печати установленная квитанция по форме, указанной в приложении VI; самые же завещания хранятся в консульстве до смерти завещателей, или до обратного востребования ими, или их поверенными, снабженными законной доверенностью, или сообразно с особыми распоряжениями завещателей (ср. ст. 75 сего прил.). Консул обязан прилагать всевозможное старание к сбережению принятых в консульство на сохранение вещей, денег и актов и по первому востребованию должен возвратить их в целости тому, от кого получил имущество, или тому, от имени коего оно было отдано, или наконец лицу, уполномоченному на то хозяином поклажи. В случае смерти отдавшего имущество на сохранение, или лишения его всех прав состояния, оное следует выдать признанному законным наследником умершего, или же представить в Департамент внутренних сношений, для передачи по принадлежности. За употребление в свою пользу, вскрытие, утрату или повреждение поклажи, исключая однако, когда это произошло вследствие каких-либо чрезвычайных событий, консул подлежит ответственности на основании действующих по сему предмету постановлений (Зак. гражд., ст. 2105, 2107, 2117 и др.), коими он должен вообще руководствоваться в сомнительных случаях. О приеме на сохранение, обратной выдаче вклада под расписку, о его утрате или поапреждении, должно быть каждый раз означено в консульских книгах (ср. ст. 12).

81. О каждом новорожденном от российской подданной на российском судне шкипер обязан известить консула, который составляет о том протокол и сообщает его в департамент Внутренних Сношений. Он поступает таким же образом, если до его сведения дойдет, что ребенок родился на иностранном корабле.

## Отд. VIII. Об обязанностях консулов в случае бегства матросов с купеческих судов, и в отношении тех из них, которые избавились от плена или потерпели крушение

82. Все, что сказано об обязанностях консулов, в отношении лиц, находившихся на военном судне, которые с оного учинят побег или отлучатся (ст. 34 – 39), а также избавившихся от неприятельского плена, или же претерпевших крушение (ст. 42 – 45), в равной мере относится до людей экипажа судов яхт-клуба и купеческих, с нижеследующим различием:

1). Донесения консула о последних должны вместо морского министерства быть доставляемы: о русских судах и подданных в Департамент торговли и мануфактур, а о финляндских в канцелярию финляндского генерал-губернатора, на имя коих надлежит писать по принадлежности и векселя, а также посылать счеты издержек, сделанных консулами в таковых случаях, документы, расписки и т. п.

2). Денежные выдачи, определенные статьей 44, отправляемым в Россию людям, потерпевшим крушение, или освободившимся от плена, назначаются для экипажа купеческих судов в следующем размере: шкиперам пятьдесят копеек, их помощникам сорок копеек, штурманам тридцать копеек, матросам двадцать пять копеек (или иностранной монетой по курсу) за всякий день, который они будут в необходимости останавливаться в каком-либо порте или городе, и на каждую немецкую милю, матросам по пятнадцати копеек, а всем прочим без различия по тридцати копеек.

83. Шкиперы и хозяева Российских судов, стоящих на рейде, обязаны в случае, предвиденном в статье 42, принимать на свои суда солдат и моряков, которые будут присланы к ним консулом, лишь бы число их не превышало одной трети экипажа корабля, или четырех матросов на сто тонн. По прибытии в место своего назначения шкипер получает от надлежащей власти за прокормление сих людей, если они не были им наняты взамен матросов

его судна, по тридцати пяти копеек с человека в сутки, считая со дня выдачи или пометы консулом паспорта до дня прибытия в упомянутый порт. Эти матросы обязаны повиноваться шкиперу судна и его помощнику и исполнять службу во все продолжение плавания без всякого за то вознаграждения. Если шкипер откажется принять присланных к нему консулом солдат или моряков, то подвергается штрафу за каждого человека в семьдесят пять копеек, которые, если взысканы с российских подданных, назначаются в пользу инвалидной кассы, а с финляндцев употребляются согласно с законами великого княжества Финляндского. Впрочем, если шкипер представит консулу основательные причины отказа, то последний может освободить его от сей обязанности.

84. Исключая приза, конфискации, продажи судна, или кораблекрушения, консул не должен дозволять шкиперу отпускать российского матроса за границею, кроме того, когда шкипер или корабельщик вынужден будет к тому важными обстоятельствами, или крайнею необходимостью. В таком случае консул обязан дать шкиперу письменное разрешение и прописать в нем все обстоятельства, по которым матрос отослан, соображаясь притом с постановлениями Устава торгового.

85. Равным образом запрещается российским шкиперам высаживать на берег за границею без дозволения консула не русских моряков их экипажа, если только последние сами не изъявят на то согласия.

86. Если б оказалось, что матрос купеческого судна был обижен шкипером, то консулу надлежит не отказывать первому в должной справедливости.

### Отд. IX. О паспортах

87. При выдаче паспортов консул должен сообразоваться с действующими в Империи постановлениями и с данными на сей случай для руководства предписаниями.

## Отд. X. О донесениях консулов о предметах, касающихся торговли, промышленности и государственной экономии

88. Консул обязан доносить Императорскому Министерству иностранных дел и Департаменту торговли и мануфактур о всяком новом и возвышенном налоге и о всякой иной мере, которая была бы принята в стране, где он находится, и касалась бы торговли и мореплавания. Сверх того, консул должен стараться об усилении, облегчении и распространении торговых сношений своей стран с той, в которой он имеет пребывание; с этой целью он должен представлять на рассмотрение Министерства иностранных дел и Департамента торговли и мануфактур все замечания и соображения относительно мореплавания и торговли, которые может извлечь из своих наблюдений и опыта во время отправления возложенных на него обязанностей.

89. Консул обязан блюсти, чтобы честь русского имени была всегда поддерживаема. Для сего он должен обращать особенное внимание на то, чтобы ни один российский подданный торгового сословия или шкипер российского судна не изменял принятым на себя обязательствам, не обманывал своих корреспондентов, или не позволял себе какого-либо иного поступка, наносящего бесчестие. О тех, которые, не внимая справедливым его увещаниям, будут поступать в противность правил чести, он должен доносить Российской миссии в той стране, где имеет пребывание, потом Императорскому Министерству иностранных дел и Департаменту торговли и мануфактур.

90. Если консул откроет, что в порте его округа производится привоз или вывоз товаров в противность российским таможенным постановлениям, то обязан известить о том Департамент торговли и мануфактур.

91. Через каждые четыре месяца, т. е. 1/13 января, 1/13 мая и 1/13 сентября, консул обязан доставлять в Департамент торговли и мануфактур, по указанному в приложении VII образцу, ведомости о прибывших и отбывших российских судах и о привезен-

ных или вывезенных ими товарах. Сверх того, он должен представлять в конце каждого года по образцам, указанным в приложении VII, общие обозрения движения торговли во всем пространстве его округа. Наконец консулу следует еженедельно доставлять в означенный департамент сведения о существующих в месте его пребывания ценах на товары и съестные припасы, а также о вексельном курсе. Если он признает за нужное, то имеет присовокупить к тому и свои замечания о причинах повышения и падения вексельного курса и цен на товары и съестные припасы. Консул должен стараться разведывать о таковых причинах и доводить до сведения департамента обо всех событиях, которые могли иметь влияние на перемены в курсе и цене товаров и припасов, как напр. об уплате государственных долгов, об изобилии и недостатке жизненных потребностей, о приливе или чрезвычайном выпуске товаров, монет, банковых билетов и проч.

92. Сверх упомянутых в статье 91 ведомостей и известий о цене товаров и вексельном курсе, консул обязан извещать Департамент торговли и мануфактур обо всем вообще, что может касаться российской торговли и мореплавания; сообщать ему тарифы, имеющие силы закона в том государстве, где он находится, прилагая к оным особую роспись пошлин, взимаемых с российских произведений, и немедленно уведомлять о переменах, могущих произойти впоследствии времени в сих тарифах; сообщать департаменту все существующие или вновь публикуемые трактаты и узаконения, относящиеся до торговли и мореплавания и сверх того доводить до его сведения, какие отрасли торговли наиболее процветают в подведомственном ему округе, какие в тех местах сделаны запасы товаров, и отмечать в особенности в каких отраслях российские произведения составляют важнейшую часть, или в каких соревнуют с произведениями других стран. Он обязан представлять, какие части российской торговли могут, по его мнению, быть удобно распространены и какими средствами. В то же время он извещает Департаменты внутренних сношений и торговли и мануфактур об успехах торговли и морепла-

вания вообще в тех портах, в коих он имеет местопребывание и которые состоят в его округе.

93. В странах земледельческих консул должен ежегодно представлять донесения об урожае, об успехах хлебной промышленности, о возвышении и понижении цен на земледельческие произведения и проч.

94. Консул должен сообщать в гидрографический департамент Морского Министерства об учреждении или уничтожении маяков, баров, тонн и бакенов, равно как и о всех значительных изменениях, могущих произойти в отмелях и фарватерах портов его округа.

### Отд. XI. Об обязанностях консулов в случае появления заразительных болезней

95. Консул обязан без малейшего упущения времени доносить подробно Императорскому Министерству Иностранных дел, и департаменту Торговли и Мануфактур о признаках заразительных болезней, которые могли бы появиться в каком-либо месте его округа. Подобные донесения должны быть делаемы по телеграфу, если оный имеется в месте пребывания консула, или посылаемы на ближайшую от оного телеграфную станцию. Что же касается до признаков заразительных болезней, то консул обязан без отлагательства извещать также о появлении их ближайшие карантины и пограничные высшие местные власти. Вообще же в сем случае, как и при продаже скота, консулы должны руководствоваться правилами, изложенными по сей части в Уставе Врачебном.

96. Во все время продолжения болезни, консул должен еженедельно посылать донесения, присовокупляя к ним сведения о том, приходило ли в зараженные места какое-либо российское судно и имело ли оно сообщения с жителями, были ли на нем больные, когда и куда именно оно отправилось, и проч. Как скоро болезнь прекратится, консул должен известить о том Департа-

менты внутренних сношений и торговли и мануфактур, равно и пограничные высшие местные власти.

97. Как скоро дойдет до сведения консула, что российский корабль, остановившийся в одном из портов его округа, намерен отправиться в такое место, куда вход сопряжен с большой опасностью вследствие состояния народного здравия, то он должен предупредить о том шкипера и дать ему знать, нет ли какого-либо другого порта того же государства, куда он может безопасно пристать.

### Отд. XII. Об официальных сношениях консулов с властями той страны, где они находятся

98. При официальных сношениях консула с министерством, или с другими начальствами того государства, где он имеет пребывание, консул обязан соблюдать приличие и установленный этикет и не предъявлять таких требований, которые могли бы дать повод к. несогласиям. Даже в самых неприятных объяснениях нужно, чтобы он умел, поддерживая собственное достоинство, не терять из вида должного уважения к правительству, с которым он находится в сношениях. Вообще, хотя с одной стороны он и обязан наблюдать, чтобы все преимущества, присвоенные по трактатам или по обычаям его званию, сохранялись неприкосновенными, но с другой, не должен подавать излишними требованиями повода к каким-либо против себя жалобам и к обоюдным между правительствами неудовольствиям. Во всех сколько-нибудь важных случаях, по сношениям ли с местными начальствами, или по делам торговли, он испрашивает предписаний от российской миссии, в той стране находящейся, и непременно должен сообразоваться с оными.

## Гл. IV. О разбирательствах тяжб и споров между мореходцами и торговыми людьми, российскими подданными

99. Если на российском судне произойдут ссоры шкипера со служителями или хозяином, и если спорящие стороны прибегнут к консулу (ср. ст. 2), то он должен разобрать возникшие неудовольствия и стараться о прекращении их миролюбивым образом. Если достигнуть примирения невозможно, и если существующие трактаты и местные законы не противятся тому, то консул в менее важных случаях имеет право производить суд, в качестве судьи первой инстанции и, сообразуясь с российскими законами о нарушении постановлений торгового мореплавания, приговаривать виновных к исправительным наказаниям, упоминаемым в статьях 1232, 1234, 1235, 1240, 1243, 1245, 1252, 1253, 1259 – 1261, 1266 и 1270 – 1274 Уложения о наказаниях, во сколько означенные наказания применимы по местным обстоятельствам.

100. Но если в открытом море совершен был на Российском судне один из важных проступков или преступление, поименованных в приведенных выше (ст. 99) статьях Уложения о наказаниях, то суд и произнесение приговора принадлежат исключительно судам Империи. В подобном случае консул исправляет только должность следователя, делая по законам допрос под присягой корабельным служителям для лучшего разъяснения всех обстоятельств преступления. Обвиняемый должен быть отправлен на первом Российском корабле, идущем в Россию, по преимуществу военном, а засвидетельствованная копия с допросных пунктов должна быть доставлена в Департамент внутренних сношений.

*Примечание.* Предыдущие статьи 99 и 100 не относятся до ссор, возникающих на финляндских судах; в сем случае консул продолжает руководствоваться действующими частными постановлениями.

101. Консул принимает жалобы пассажиров на шкипера или корабельных служителей и отправляет оные в Департамент тор-

говли и мануфактур. Он доносит ему также о шкиперах, которые дурным поведением, нерадением или незнанием дела, подвергли явной опасности экипаж и выгоды торговли.

102. Консулу предоставлена власть препятствовать всякого рода притеснениям моряков шкипером и предупреждать оные. Таким образом, он может требовать уничтожения договора между шкипером и подчиненными ему лицами, или корабельными служителями, если они терпели от дурного обхождения или недостатка пищу, или наконец по другим достаточным причинам. Он может также допускать добровольное расторжение условия, если обе стороны на то изъявят согласие. Все эти обстоятельства он должен отмечать на списках корабельных служителей. Если поведение шкипера будет таково, что ему невозможно поручить начальство над кораблем, то консул имеет право отнять у него команду и заменить его другим лицом, пользующимся доверием. Выбор сего последнего должен быть сделан с содействием корреспондента или поверенного кораблехозяина, если таковой находится на месте; хозяину же судна и Департаменту торговли и мануфактур консул должен сообщить причины, побудившие его сделать подобное распоряжение.

103. На консулах лежит обязанность наблюдать за внутренним порядком на российских торговых судах и разбирать ссоры, могущие произойти между шкипером и экипажем, если таковое разбирательство не противно местным законам, или даже и в сем случае, если оно предоставлено консулу по договорам с державой, во владениях коей стоит судно. Однако же, когда возникшие беспорядки будут угрожать нарушением спокойствия на берегу или в порте, или когда в них будет замешан туземец, или кто-либо другой, не принадлежащий к экипажу, то право вмешательства принадлежит местным начальствам; а совершенные в таких случаях проступки и преступления ведаются судами того государства, где стоит судно. Но консул должен приложить старание, чтобы с задержанными российскими подданными обходились человеколюбиво и чтобы их судили и защищали беспристрастно,

а также, чтобы судно было отпущено в скорейшем, по возможности, времени.

104. Консул должен стараться всеми мерами о прекращении миролюбивым образом споров и несогласий, могущих произойти между поселившимися в месте его пребывания или приезжими туда торговыми людьми, российскими подданными, если спорящие к нему прибегнут и формально объявят, что отказываются от всякой апелляции иностранной власти. Таковое объявление, а также запись, требуемая существующими постановлениями о третейском суде (Зак. суд. гражд.), если спорящие пожелают к оному прибегнуть, должны быть явлены в консульстве. Если спорящие не захотят подвергнуться приговору консула, или если в упомянутой записке будет сказано, что тяжущиеся желают ведаться третейским судом по закону и останутся недовольны решением суда, то они могут прибегнуть к судам Империи. Во всяком случае консул должен в подобных обстоятельствах входить с представлениями к российской миссии, коей он подчинен.

105. Если относительно исполнения консульских обязанностей произойдет несогласие между самим консулом и российским подданным, моряком, купцом или кем-либо другим, то спорящие должны прибегнуть к суду Императорской миссии, находящейся в той стране, и Императорского Министерства иностранных дел.

106. Консулы, которые по особому положению их местопребывания или по другим причинам, будут находиться в исключительных обстоятельствах, получат от Министерства иностранных дел все частные инструкции, в коих будут нуждаться.

## Гл. V. Об общих правилах для сбора консульских пошлин

107. Консульская пошлина взимается сполна только в тех портах, которые суть место назначения судна, или в тех, в которые оно входит для торгового действия, не будучи к тому вынуждено действительной необходимостью.

*Примечание.* Все прежние (до 23 декабря 1858 г.) сборы, взимавшиеся за свидетельства о прибытии, об отправлении и о нагрузке, за засвидетельствования (visas) простых и без отметок паспортов, списков корабельных служителей и других корабельных документов, окончательно отменяются, а засвидетельствования и свидетельства для правильности мореходства российского торгового флота выдаются шкиперам безвозмездно.

108. Если судно войдет в какой-либо порт вследствие вынужденной остановки, а именно бури, непогоды или аварии, или же потому, что оно было захвачено и потом отпущено неприятелем, или же для избежания преследования неприятельского корабля или пирата, то консульская пошлина с него не взимается, исключая того, когда оно выгрузило или нагрузило товары. В последнем случае, если выгрузка или нагрузка вызвана была самими обстоятельствами, взимается только половина пошлин; если же она делается добровольно и вследствие коммерческих расчетов, то пошлина должна быть заплачена сполна.

109. Когда судно останавливается на рейде или входит случайно в какой-либо порт, то взимается половина пошлины.

110. Если корабль выходит из порта и отправляется в другой, находящийся в той же стране и принадлежащий к тому же консульскому округу, где эта пошлина уже была взята, и если судно делает сие для пополнения груза, то оно платит консульству того порта, куда оно отправилось, половину пошлины, назначенной за отправление нагруженного судна, но шкипер обязан представить доказательства, что уже заплатил эту пошлину сполна в том порте, откуда он отправился.

111. Сумма всех консульских сборов разных наименований, взимаемых консульскими чинами, состоящими на действительной службе и получающими от казны содержание, поступает в государственный доход. Порядок взимания этих сборов, обращения их в казну и отчетности по оным определяется особыми правилами, издаваемыми Министерством иностранных дел, по соглашению с министерством Финансов и государственным кон-

тролем. Консулам, вице-консулам и консульским агентам, не состоящим в действительной службе и не получающим от казны содержания, предоставлено обращать взимаемые ими консульские сборы в свой пользу, исключая лишь того случая, когда лица эти взимают означенные сборы в качестве помощников, управляющих канцеляриями, или временно исполняющих обязанности консулов, состоящих на действительной службе и получающих от казны содержание[1].

## V. Главнейшие законы о русском купеческом водоходстве[2]

### *а) Лоцманы*

В ряду международных установлений для пользы мореплавания довольно важное место занимает учреждение лоцманов иди пилотов (pilote). Обязанность лоцманов не только помогать кораблям в опасности, но и вести их при входе в гавань, в устьях рек, где находятся опасные места, или где капитан и экипаж не знают дороги.

В некоторых местах капитаны купеческих кораблей обязаны брать лоцманов, иначе подвергаются штрафу.

Различают три разряда лоцманов: береговых, состоящих при гаванях и практических. Последним именем называются не присяжные лоцманы, а рыбаки, которые по добровольному соглашению берутся провести корабль по той части берега, где им известны все мели, пески, банки, и пр. Лоцман не может оставить корабль, не приведя его в гавань, или до выхода в открытое море.

---

[1] Переписка командиров наших судов с российскими консулами обыкновенно производится на французском или английском языках. Это правила в особенности должно соблюдаться в китайских портах и даже было предписано в 1866 г. особым циркуляром канцелярии Морского министерства (См.: Морской сборник, 1866 г., №12, с. 28).

[2] Законы о купеческом водоходстве можно найти в недавно вышедшей книге А.Е. Носа «Сборник русских законов о купеческом водоходстве», изданная Императорским Обществом для содействия русскому торговому мореходству.

Во всех странах существует лоцманская такса.

Это учреждение известно в России с древних времен. Лоцманские цехи и лоцманская такса существовала еще во времена Великого Новгорода. Согласно нашим законам, лоцманом именуется водоходец, нанимающийся для безопасного провожания судна до известного места.

Присяжным именуется такой лоцман, который был допущен к присяге.

В лоцманское состояние принимаются лица всех состояний по согласию обществ и по данным на то от оных и их начальств на законном основании свидетельств.

Современный русский закон разделяет лоцманов на два разряда: нанимающихся на весь путь и прибрежных, или портовых. Лоцманы составляют организованные цехи, служба их находится под надзором правительства. (Св. Зак. т. XI, кн. III, ст. 1213 – 26; Прилож. к Продолж.).

С того самого времени, как прибрежные, или портовые лоцманы принимают корабль, они ответствуют за всякий последовать могущий вред, ущерб или убыток, до тех пор, пока корабль станет в безопасном месте, на рейде, в порту иди пристани; и если, вред, ущерб или убыток кораблю последует в то время, когда он находится на отчете прибрежных, или портовых лоцманов, то корабельщик имеет право просить об удовлетворении в их обществе или у местного начальства.

Если проводник или лоцман, принявший корабль на свой счет, набежит с оным на камень, или на мель, или на берег, то производится исследование порядком уголовных дел: с умысла ли и по намерению то учинено, или по небрежению и неосторожности, или же по неизбежному случаю без всякой вины; а по исследовании виновный подвергается взысканию и наказана на основании статьи 1255 Уложения о наказаниях.

Прибрежной или портовый проводник или лоцман, который, получил сигнал о том, что корабль находится в опасности, или же увидев опасность, оному угрожающую, не подаст тогда ж ему

помощи, имея к сему возможность, подвергается за это наказанию на основании статьи 1256 Уложения о наказаниях.

Прибрежный или портовый очередной проводник или лоцман, который откажется провожать корабль по первому на это призыву, или же, минуя какой-либо корабль, возьмется провожать корабль, после него прибывший, подвергается за это взысканиям на основании статьи 1256 Уложения о наказаниях.

Прибрежный или портовый проводник или лоцман, который во время провожания им корабля будет пьян, или сделает грубость корабельщику, подвергается за это взысканиям на основании статьи 79 Устава о наказаниях.

***b) О военном конвое***[1]

Когда военный корабль назначен в конвой, то он поднимает флаг купеческого водоходства, и пушечным выстрелом подает знак покровительства и защиты. По сему знаку все корабельщики купеческих судов тотчас должны съехаться на тот военный корабль и подать письменное объявление начальнику о названии каждого корабля, с означением груза и к какому городу или порту назначен. Начальник же военного корабля выдает каждому из них общий водоплавательный наказ и сигналы о неразлучении, также запечатанный наказ о назначенном месте соединения на случай разлучения.

В первом наказе значится путь плавания и сигналы неразлучения; во втором наказе рандеву или место свидания; оба должны быть за подписанием начальника конвоя.

Корабельщик купеческого корабля, идущего под конвоем, получив от начальника конвоя водоплавательный наказ, обязан исполнять оный со всей точностью и повиноваться сигналам; в ночное же время, а равно в туманную и мрачную погоду, не отходить от конвоя далее, как на такое расстояние, чтобы можно было слышать сигнальную пушку и видеть фонари.

---

[1] См.: Св. Зак. Рос. Им. Том XI, ч. 2 ст. 1038 – 1042.

За удаление от конвоя без дозволения начальника оного, или за нарушение в чем-либо ином предписанных для кораблей, идущих под конвоем, правил, корабельщик наказывается по правилам, определенным в Морском Военном Уставе.

Наказ о месте соединения корабельщик не должен иначе распечатывать, как только в случае разлучения его корабля с конвоем. Во время опасности от неприятеля, а равно и тогда, когда корабельщик попадется в плен, он обязан наказ свиданья истребить; в случае же благополучного плавания возвратить оный начальнику конвоя, по прибытии в город или пристань.

***с) О договоре взаимной защиты купеческих кораблей и судов***[1]

Ежели во время опасное по причине разбойничьих разъездов, или неприятельского нападения находятся в одном городе или порте два, три или более купеческих российских кораблей, военного же конвоя по близости нет, то корабельщики оных имеют право заключить между собой письменный договор о взаимной защите в случае опасности; сей договор каждый из них должен утвердить своею подписью и иметь у себя копию с оного, храня оный свято и ненарушимо, дотоле, пока путь, для которого оный учинен, совершен не будет.

Корабельщики, подписавшие договор о защите, должны избрать из среды себя главного начальника и оному повиноваться.

Избранный начальник обязан дать прочим корабельщикам водоплавательный наказ и сигналы о неразлучении, а равно запечатанный наказ о соединении на случай разлучения, и по оным все обязаны поступать, как сказано выше о наказах в военном конвое.

Избранный начальник поднимает отличный от других флаг на грот-брам-стеньге и имеет ночью на корме фонарь.

В случае нападения от неприятеля или разбойника, все купеческие корабли, находящиеся под защитой, должны защищать себя и взаимно друг друга, храбро и решительно.

---

[1] См.: там же, ст. 1043 – 1051.

Если один корабль оставит, во время неприятельского нападения, другой корабль в опасности, в противность договора о взаимной защите, то корабельщик, служители и водоходцы предаются суду по Морскому Военному Уставу. Таким же образом поступается со всяким, кто при защите окажет малодушие и робость.

Корабельщик, подписавший договор о защите, и в противность оного умышленно оставивший защиту прежде совершения пути, обязан платить вдвое за вред и убыток или урон, кои прочие, защиту составляющие, понесут при защите. Буде же таковой самовольно отлучившийся сам понесет вред, то защита за то не платит, и он один сам отвечает за все.

Если во взаимной защите купеческих кораблей от разбойников или от неприятеля последует кораблю, грузу или людям вред или урон, то удовлетворение оного производится по правилам о большей и общей аварии. На этом же основании делается и вознаграждение за храбрую защиту, за убитого или раненого.

Если корабль, по причине бури или густых туманов или неизбежного случая, отстанет от защиты, то он не платит идущим под защитой, в случае несчастия, их постигшего. Равным образом и тот вред, ущерб или убыток, который он претерпит, не подлежит удовлетворению на общий счет.

***d) О морском разбое и праве обороны***[1]

Кто учинит в гавани, пристани, или на воде и на море нападение на корабль и оный ограбит, то тот предается суду и наказывается на основании правил, постановленных в статье 2211 Уложения о наказаниях.

Если корабельщик, забыв свой долг и обольстив своих служителей, учинит своевольный наезд или нападение на прибрежные места, то он предается суду и наказывается по статье 2214 Уложения о наказаниях.

---

[1] См. там же, ст.1052 – 1056.

Ежели купеческий корабль, без ведома или приказания военного или гражданского начальства, учинит наезд или нападение на прибрежное место или на иной корабль, то это, хотя бы и случилось и в военное время, признается за разбой и насильство.

Не считается разбоем, когда корабельщик, истощившись в пути съестными припасами не по собственной вине и будучи в крайней необходимости, возьмет из встретившегося с ним другого корабля потребное количество оных хотя и усильно, но с наблюдением правил, на сей случай постановленных (ст. 1063 – 1067).

Если неприятель или разбойник нападет на корабль, где бы то ни было, корабельщик и без ведома начальства должен защищаться всеми силами; и ежели в таком случае корабельщик овладеет кораблем или судном нападающего и возьмет оный в плен, то должен отвезти со всею добычею, и не прикасаясь к оной, в порт и представить в призовую комиссию, или отдать российскому военному судну; буде встретит, а за храбрость имеет право требовать награды по Военному Морскому Уставу.

***е) О займе припасов на море***[1]

В случае крайнего недостатка жизненных припасов, корабельщик, встретившись на пути с другим кораблем или судном, может занимать оные по взаимному условию с ведущим сие судно корабельщиком, и даже против его воли и согласия, буде бы он, презрев правила человеколюбия, отказал в пособии терпящему крайность.

Корабельщик, который, для избежания опасности умереть с голоду, вынужден будет взять у встретившегося с ним другого корабельщика потребное для продовольствия своего экипажа количество съестных припасов, должен поступать в том с высочайшею осмотрительностью, и отнюдь не брать припасов более самого необходимого количества, дабы не подвергнуть голоду и того, у кого берет.

[1] См. том XI, ч. 2 Св. Зак. Российской Им. Ст. 1063 – 1067.

Он должен брать припасы мерой и весом, и оставить тому корабельщику, у которого взял оные, письменный вид, с означением своего имени, названия корабля, хозяина оного, места и куда плыл, количества взятого припаса, и условий на счет получения платежа за оный. Таковой же письменный вид он должен получить и от того корабельщика, у которого взял припасы.

По прибытии к первому порту одного из тех кораблей, корабельщик должен объявить тот оставленный у него другим корабельщиком письменный вид в таможне, с показанием, сколько при отплытии из последнего порта в море имелось у него на корабле припасов и с объяснением непредвидимых приключений или противных ветров, замедливших плавание.

Если бы оказалось, что корабельщик, взявший силой припасы у встретившегося с ним на пути другого корабельщика, недостаточно запасся оными при отплытии из порта, или что не случилось с ним никаких непредвиденных приключений, то он подвергается за сию неосторожность, сверх вознаграждения за причиненный сим другому кораблю убыток или вред, наказанию на основании статьи 1736 Уложения о наказаниях. Когда же он возьмет у встретившегося с ним другого корабельщика припасов более необходимого количества и сим лишит сей другой корабль нужного продовольствия, то он приговаривается к наказанию, определенному в статье 2211 сего Уложения.

### *f) О праве судостроения*[1]

Суда мореходные и речные, большие и малые, строить, оснащать и починять дозволяется всякому, без различия преимуществ по состоянию и где кто пожелает.

*Примечание.* Правила о строении и покупке судов членами Императорского С.-Петербургского яхт-клуба содержатся в уставе сего клуба.

Всем состояниям Российских подданных, равно обществам и торговым сословиям, позволяется учреждать на собственной

[1] Там же, ст. 779 – 783.

земле, при морях, озерах и судоходных реках частные верфи, для строения мореходных судов.

*Примечание.* Учреждение частных верфей, для строения судов, равно как строение, починка и содержание речных, озерных и морских судов всякого рода, за исключением, однако же, содержания пароходов, служащих для перевозки грузов и пассажиров, принадлежат к свободным для всех состояний, не исключая и иностранцев, торговым действиям, дозволяемым без платежа пошлин.

Частные, общественные и казенные купеческие верфи состоят в главном заведывании министра финансов.

Начальники губернские и местные начальства содействуют всеми предоставленными им способами к благосостоянию общественных и частных верфей, не входя, однако, во внутренние распоряжения по сим верфям и по самому судостроению.

Строение мореходных судов дозволяется всякого звания российским подданным и иностранцам без записки в торговые разряды.

*Примечание.* Российские подданные, строящие на свой счет суда на российских верфях, получают беспошлинно из-за границы нужные им для снаряжения судна металлические корабельные принадлежности, по особым разрешениям Министерства финансов.

***g) О чертежах, сметах и материалах для торговых судов***[1]

Суда, употребляемые для внутренней в государстве перевозки товаров, должны соответствовать глубине рек, и пропорции каналов; вообще же как речные, так и мореходные суда должны иметь конструкцию прочную и удобную.

*Примечание.* Всем судохозяевам и шкиперам приходящих к Российским портам судов вменяется в обязанность иметь на штевнях оных металлические или иные марки, означающие углубление судов, в русских или иностранных футах или в метрах,

[1] См.: том XI, ч. 2, ст. 784 – 787.

и окрашенные, для ясности, светлой масляной краской. В случае непоказания такой меры вовсе, или неверного означения ее, ели ошибка будет превышать четверть дюйма на каждый фут действительного углубления ахтер-штевня, взыскивается с шкиперов и судохозяев каждый раз по десяти рублей с судна.

Судохозяевам из российских подданных предоставляется свобода строить мореходные суда по произвольным чертежам; но буде желают, могут вносить оные на рассмотрение и утверждение: в С.-Петербурге, в Департамент торговли и мануфактур, в Архангельске, Херсоне и Астрахани, в конторы тамошних морских начальств.

*Примечание.* Для облегчения построения кораблей, поручено Морскому министерству, через корабельных инженеров, составить чертежи с подробными сметами о потребности лесов, для торговых разной величины и вида кораблей и других мореходных и каботажных судов, полагая до шестнадцати разных образцов. В случае изобретения нового способа устройства мореходных и каботажных судов, Морское министерство обязано доставлять чертежи оных Министерству финансов. Министр финансов делает распоряжение о напечатании сих чертежей на счет казны и о продаже их за умеренную цену.

О всяком новом изобретении в построении мореходных и речных судов, заслуживающем преимущества перед прежними, изобретатель, мастер, или хозяин, намеревающийся таковым изобретением воспользоваться, обязан предварительно представить чертеж оного на утверждение адмиралтейского начальства.

На строение речных и мореходных судов дозволяется употреблять лес из казенных дач, по отводу лесного начальства, на основании правил, подробно изложенных в уставе лесном.

***h) Об избрании корабельных мастеров и оснащении судов***[1]

Желающие строить мореходные суда могут, по собственному их усмотрению и доверию, избирать для сего вольных масте-

[1] Там же, ст. 788 – 797.

ров за условленную плату, подряжая или выписывая иностранцев, в случае недостатка таковых мастеров в числе российских подданных.

Если судохозяин желает иметь для постройки мореходного судна флотского корабельного инженера с некоторым числом чинов морского рабочего экипажа, то может обратиться с просьбой к морскому начальству, которое удовлетворяет таковые просьбы по мере возможности.

Оснащение или вооружение торговых мореходных и каботажных судов предоставляется усмотрению хозяев; но буде желают, могут обращаться с просьбой к начальству купеческих казенных верфей, где таковые существуют, которые на сей конец немедленно отряжают состоящих в их заведывании знающих это дело чиновников, с необходимым числом рабочих, если таковые при верфи имеются.

Позволяется также судохозяину просить об отряжении для оснащения его мореходного или каботажного судна, искусного чиновника морского ведомства, с необходимым числом рабочего экипажа, и морское начальство удовлетворяет таковые просьбы по мере возможности.

Всякий хозяин корабля или мореходного судна должен иметь на оные крепость. Крепость на корабль есть письменный вид, утверждающий собственность хозяина оного. В ней означается: 1) мера корабля или судна; 2) сколько поднимает груза; 3) время и место построения, т. е. где, в каком году и месяце построен; 4) из какого дерева построен; 5) род корабля или судна, как то: бригантин, галиот, бот или иного названия; 6) что мастер и мастеровые удовлетворены платой за постройку корабля или судна.

Крепость на корабль подписывается мастером, строившим его и двумя свидетелями и подлежит гербовому сбору.

Для удобнейшего получения судостроителям крепостей на мореходные суда, возлагается выдача оных на магистраты или ратуши тех городов, где построено судно. За доказательство действительной постройки судна из казенного леса принимается данный по лесному ведомству билет.

*Примечание.* В местностях, где введены в действие судебные уставы и нет коммерческих судов, обязанности магистратов и ратуш исполняются установлениями, учрежденными на основании судебных уставов.

При выдаче корабельных крепостей взыскиваются только установленные канцелярские сборы за совершение акта, по три рубля серебром.

При выдаче свидетельств или крепостей на дозволенную в России постройку судов по заказу иностранцев, пошлин не взыскивается, кроме гербовых.

Суммы, поступающие за совершение актов, отправляются, на общем основании, в казначейства или расходные отделения.

***i) О свидетельствовании торговых мореходных судов***[1]

По построении купеческого корабля или мореходного судна, оные должны быть измерены и на верфи засвидетельствованы; и что по таковому свидетельству насчет прочности и годности корабля или судна окажется, в том выдается хозяину на гербовой бумаге аттестат; данный же мастером при этом отбирается.

*Примечание 1.* Для вычисления корабельных ластов в купеческих судах соблюдаются особые правила.

*Примечание 2.* Аттестаты, указанные в сей статье, подлежат гербовому сбору.

Хозяин корабля или судна и управляющий оным, а равно и нанимающие корабль или судно под груз и приемлющие оные на свой страх, имеют право требовать свидетельства, когда пожелают.

Свидетельствование торговых мореходных судов предоставляется на волю судохозяев и фрахтовщиков, посредством корабельных маклеров или избранных ими знатоков. Но если бы судохозяин или фрахтовщик пожелал удостовериться в благонадежности мореходного судна, то там, где есть городская верфь или портовое морское начальство, они могут просить об отряже-

[1] Там же, ст. 798, 800.

нии корабельного художника или мастера, который обязан немедленно произвести свидетельствование судна, со всею точностью и беспристрастно, и выдать за своим подписанием удостоверение в том, что по осмотре окажется.

*Примечание.* Удостоверение, указанное в сей статье, подлежит гербовому сбору.

***к) О покупке и продаже торговых судов***[1]

Всяк имеет право покупать и продавать построенные в России мореходные суда, установленным порядком внутри государства.

Покупка иностранных судов дозволена лицам всех состояний.

При продаже мореходного судна передаются покупщику и принадлежащие к оному документы, а именно: корабельная крепость, патент на плавание под русским Флагом, список корабельных служителей (судовая роль) и таможенный паспорт. Но если судно, снабженное патентом на поднятие русского флага, поступит во владение лица, не имеющего права на поднятие сего Флага, то все документы, в отвращение злоупотреблений, должны быть возвращены в подлежащий департамент Министерства Финансов; патент же возвращается, для уничтожения, в таможню того порта, к которому судно приписано.

Всем местам и лицам, совершающим или свидетельствующим акты на продажу мореходных судов, снабженных патентами на поднятие русского флага, поставлено в непременную обязанность наблюдать, чтобы при продаже оных лицам, не имеющим права на поднятие сего флага, не прежде был отдаваем документ на принадлежность судна покупателю, как по истребовании от сего последнего или продавца принадлежащих к судну русских документов, которые и должны быть отсылаемы в таможню того порта, где продано судно; патент же должен быть возвращен в таможню того порта, к которому судно приписано.

---

[1] Там же, ст. 801 – 817.

Всем местам и лицам, совершающим или свидетельствующим акты на продажу судов, поставлено в непременную обязанность, при совершении акта на продажу иностранных судов лицам, имеющим право на поднятие русского купеческого флага, не прежде выдавать покупателям на право владения их такими судами документы, как по сделании на принадлежавших оным судам иностранных документах надписи о времени продажи; с обозначением имен прежнего и нового владельцев.

При продаже между Российскими подданными Российских судов, новых крепостей не совершается, но вместе с прочими корабельными документами передаются покупщикам прежние крепости, совершенные при построении судна, надписью продавца, изъясняющею: от кого, кому, когда и за какую сумму судно продано. Сия надпись, если продажа произведена в России, свидетельствуется у нотариуса или маклера со взносом положенных за записку акта трех рублей серебром; а если судно продано в иностранном порте, то удостоверяется, Российским консульством. В обоих случаях однопроцентных пошлин с продажной цены судна не взыскивается.

*Примечание 1.* Однопроцентная пошлина, взимавшаяся при покупке Российским подданным или иностранцем, живущим в России или же записанным в Российском торговом сословии, иностранного судна от иностранца, отменена.

*Примечание 2.* В случае перехода русского мореходного судна от одного лица к другому, соблюдается порядок, указанный в статье 839.

Если Российский подданный или иностранец, живущий в России, или же записанный в Российском торговом сословии, покупает судно иностранное от иностранца, то крепость пишется на установленной гербовой бумаге по цене покупаемого судна, объявленной по совести покупателям или продавцом, и взимаются три рубля за записку крепости. Но если Российский подданный, купивший иностранное судно, продаст оное другому Российскому же подданному или иностранцу, то продажа

совершается между Российскими подданными на основании предыдущей 806, а между Российским подданным и иностранцем на основании следующей статьи 808.

*Примечание.* Указанная в сей статье крепость на покупку иностранного судна подлежит гербовому сбору.

Если Российское судно продается иностранцу, то все вообще документы проданного судна отбираются для отсылки по принадлежности, а покупателю выдается новая крепость с соблюдением правил, изложенных в уставе о пошлинах; по неимению же за границею Российской гербовой бумаги, в случае продажи там Российских судов, консульствам предоставляется выдавать и свидетельствовать крепости на простой бумаге, со взысканием гербового сбора наличными деньгами.

Таможни выпускают мореходные суда, снабженные патентами на плавание под русским флагом и поступившие во владение лиц, не имеющих права на поднятие сего флага, не прежде, как по получении от покупщиков всех принадлежащих оным корабельных документов.

Если кто для получения патента на плавание под Русским флагом, предъявит фальшивые документы или будет плавать под Русским флагом с патентом подложным, тот за это подвергается:

наказанием, определенным в статьях 294, 975, 977,1412 и 1690 сего Уложения.

Если Русский поданный из корыстных или иных личных видов допустит мнимую на свое имя покупку судна иностранцев, не имея сам действительного в приобретении того судна участия, то он за это подлежит заключению в тюрьме на время от двух месяцев до одного года и четырех месяцев; а иностранец, вступивший в подобные сделки, подвергается по прибытии в Россию аресту от четырех дней до трех месяцев.

Если кто, получив патент на плавание под Русским флагом, будет держать на своем судне иностранные корабельные документы, без установленной статьею 805 Устава Торгового надписи о переходе судна в собственность Русского подданного, тот за это подвергается:

взысканию не свыше пятисот рублей.

Построенные в России суда могут быть проданы в иностранных портах, как соотечественникам, так и иностранцам.

Лицам, имеющим право на поднятие русского флага и продающим свои суда в портах чужих держав, вменяется в непременную обязанность, продажу оных чинить со сведения и соучастия русских консулов, при тех портах находящихся.

Консулу поставляется в обязанность не прежде давать свое на то (ст. 811) согласие, как: 1) по истребованию от шкипера доверенности или иных законных письменных документов, дающих ему право на таковую продажу; а если покупщик не Российский подданный, то и всех бумаг, доказывающих национальность корабля, а именно крепости, патента на поднятие флага, и паспорта, выданного шкиперу на отплытие его из России; 2) по удостоверении, что условленная цена есть настоящая и такая, коей в самом деле стоит корабль.

*Примечание.* Власть консула, при продаже Финляндских кораблей в иностранной гавани, ограничивается лишь рассмотрением права продавца на отчуждение корабля.

В портах, где нет консулов, суда могут быть проданы при посредстве местных властей, нотариусов или маклеров, по установлению, но с тем, чтоб были взяты должные меры насчет возвращения экипажа на основании правил, изложенных ниже, в статье 994, и чтоб корабельные документы были предоставлены ближайшему консулу.

Миссия, в канцеляриях коих произведена продажа мореходного судна, извещают о том немедленно департамент таможенных сборов, с отсылкой как корабельных документов, так и тех, кои доказывают право на продажу корабля.

Департамент таможенных сборов, оставляя у себя паспорта таможенные, как грузовые документы, все прочие препровождает в департамент торговли и мануфактур для хранения, и в случае надобности, для производства по оным дел.

Если до консула дойдет сведение, что продажа Российского корабля произведена мимо его, или в таком порте, где нет нашей

миссии, то он равномерно обязан доносить о том департаменту таможенных сборов.

За продажу корабля мимо консула и за непредставление документов, когда продажа произведена там, где нет миссии, виновный подвергается взысканию на основании статьи 1223 уложения о наказаниях.

***l) О товариществе в построении, покупке и содержании кораблей***[1]

Лица, построившие общим иждивением или купившие корабль, или в наследство получившие, именуются общими хозяевами оного.

Согласившиеся общим иждивением построит или купит корабль, или судно, обязаны учинить о том письменный договор.

В договоре о построении или покупке корабля или судна общим иждивением, должно быть означено: 1) сколько каждый из товарищей на постройку или покупку корабля дает денег; 2) как делить прибыль и убыток во время товарищества.

Сей договор (ст. 820) подлежит гербовому сбору и совершается у нотариуса.

Если корабль или судно построено или куплено общим иждивением нескольких, лиц, то крепость на оное вверяется одному из них по общему прочих согласию.

Общие хозяева корабля обязаны с общего согласия избрать одного товарища, которому вверит правление и распоряжение касательно того корабля или судна.

Начальный товарищ обязан: 1) стараться, чтобы корабль или судно не стояло праздным, и иметь попечение об отдаче оного в наем; 2) дать корабельщику или судовщику наставления и предписания в рассуждении денежных расходов и экономии, наблюдаемой на корабле или судне; 3) вести с корабельщиком или судовщиком переписку во время пути; 4) снабжать его верющими письмами для получения денег, в случае нужды или недостатка;

[1] Там же, ст. 818 – 829.

5) чинит с ним счет и расчеты о путевых прибылях и издержках; 6) вести счеты и расчеты с прочими товарищами в прибылях и убытках, от корабля или судна получаемых.

Если кто из общих хозяев корабля или судна пожелает свою часть продать или уступить, то не иначе может учинить это, как с согласия прочих.

Когда общие хозяева корабля или судна не согласятся принять товарищем того, кому кто-либо из них часть свою продать или уступить намерен, то могут сами купить эту часть, и заплатить причитающуюся за оную сумму по оценке корабля или судна.

Оценка в таком случае делается, смотря по летам и состоянию корабля, по его снастям и снаряду, а не по прихотям одной или другой стороны; деньги же за часть выплачиваются и получаются в течении месяца, со дня объявления товариществу о продаже или уступке части.

В издержках на починку корабля или судна, общим хозяевам принадлежащего, должны участвовать все товарищи. Если починка корабля стоит половины или более того, во что обошлась постройка или покупка оного, и все товарищи на таковую починку согласны, но один из них того не желает, то такового можно вовсе отстранить от товарищества, выделив ему четвертую долю из тех денег, какие он прежде дал на постройку или покупку корабля или судна.

Договор товарищества общих хозяев корабля или судна прекращается, когда тот корабль или судно с общего согласия будет продано, или разломано, или насилием захвачено, или каким-либо случаем истребится.

***т) О праве мореплавания***[1]

Всем состояниям Российских подданных, а равно и иностранцам, пребывающим в России, предоставлено право на построенных в России мореходных судах заниматься повсюду пере-

[1] Там же, ст. 830 – 832.

возкой товаров и других грузов, без взятия торговых свидетельств; но судохозяин или корабельщик не должен производить собственной торговли, не приобретя права на оную. Изъятие из сего последнего правила постановлено в уставе таможенном.

*Примечание.* Собственной торговлю не считается покупка провизии и разных потребностей на собственные корабли и продажа излишества таких потребностей, равно как покупка и продажа самых российских кораблей.

Правила о плавании судов Императорского С.-Петербургского яхт-клуба содержатся в уставе сего клуба.

Каботажное судоходство, т. е. перевоз товаров из одного российскаго порта в другой на одном и том же море лежащий, предоставляется исключительно в пользу Российских подданных и судов, плавающих под российским флагом.

*Примечанипе.* Каботажным судоходством не считается переезд в российские порты, на других морях лежащие, например, из Черноморского или Беломорского порта в Балтийский и обратно.

***п) Правила о морском надзоре за неводворением судами контрабанды***[1]

1) Пространство воды в три морских мили от русского берега, как на материке, так и на островах, признается морской таможенной полосой, в пределах которой все как русские, так и иностранные суда, подлежат надзору русских таможенных властей.

2) Всякое судно русское или иностранное, которое войдет в морскую таможенную полосу, может быть подвергнуто осмотру таможенной стражей, причем шкипер судна обязан, по требованию, предъявить все имеющиеся у него как судовые, так и грузовые документы.

3) Всякое судно, вошедшее в морскую таможенную полосу, при подходе к нему судна под русским таможенным флагом (крейсера), должно остановить ход; в случае неисполнения сего, таможенное судно делает по нем холостой выстрел; затем, если

[1] См. том VI, Уставы таможенные. Приложение к ст. 44, §§ 1 – 11.

вошедшее в морскую таможенную полосу судно будет уходить, таможенное судно сначала повторяет холостые выстрелы, после чего стреляет по рангоуту, а потом и по корпусу судна.

4) Преследование судна, не подчинившегося требованиям таможенного судна (крейсера) в морской таможенной полосе, может быть продолжаемо и за пределами этого пространства, в водах нейтральных.

5) В случае сопротивления судов при осмотре или задержании их, таможенное судно может, смотря по обстоятельствам, действовать и вооруженной силой, но с крайней осторожностью и только при действительной в том надобности.

6) Таможенная стража может употреблять оружие и в том случае когда будет происходить выгрузка контрабанды на берег, и таможенное судно, по мелководью, не имеет возможности подойти на близкое расстояние, контрабандисты же не сдаются по холостому выстрелу.

7) Если при осмотре таможенным надзором судна, зашедшего в морскую таможенную полосу, окажется, что на нем не имеется требуемых по русским законам судовых или грузовых документов, или замечена будет явная несообразность груза с этими документами, а также если на судне откроются товары, запрещенные к привозу, а во время войны военная контрабанда, то такое судно подвергается крейсером задержанию и отводится в ближайшую таможню.

8) Равным образом подвергается задержанию всякое судно со всем грузом, разгружающее какие-либо товары в пределах морской таможенной полосы на мелкие лодки или на берег, вне таможенного порта и без разрешения таможенного ведомства.

*Примечание.* Суда, потерпевшие крушение, и товары, спасаемые с разбившихся и ставших на мель судов, подвергаются действию общих правил, установленных статьями 610 – 634 сего Устава.

9) О всяком задержанном судне и об осмотре оного в то же время составляется акт, с соблюдением следующего порядка:

1) В акте должно быть объяснено: а) время и место задержания, повод к оному, обстоятельства задержания, т. е. было ли судно задержано при следовании, или когда оно стояло на якоре; не было ли притом оказано сопротивления, в чем именно оно состояло, и какие были приняты меры со стороны таможенного судна; б) какой нации задержанное судно, название его, также имена корабельщика и всех людей экипажа; в) род и приблизительное количество находящегося на судне груза, и г) все документы, предъявленные шкипером, судовые и грузовые, без поименования каждого отдельно, а с обозначением только общим числом, причем они все перенумеровываются и прошнуровываются, с приложением к шнуру печати крейсера и шкипера судна.

2) Акт этот пишется в шнуровой книге, выдаваемой таможенному крейсеру, подписывается крейсером, и шкипером задержанного судна.

3) Если шкипер найдет что-либо в акте изложенное неправильно, то может объяснить это на самом акте, или в особом отзыве, поданном крейсеру в то же время; такой отзыв прилагается к прочим документам.

4) Отказ шкипера от подписи акта и от подачи объяснения против онаго оговаривается в самом акте.

5) К свидетельствованию акта приглашаются и посторонние лица, если таковые находятся на крейсерском или задержанном судах.

6) Акт пишется на русском языке, а в случае незнания оного шкипером, или кем-либо из экипажа его, переводится на понятный для него и крейсера язык; если же и это невозможно, то крейсер берет от шкипера объяснение на его языке и прилагает оное к акту.

10) Если акт, составленный крейсером, не подписан шкипером, или против оного подано им возражение в особом отзыве, то таможня, по приходе крейсера с задержанным судном немедленно приводит в известность обстоятельства задержания, через спрос как команды крейсерского и задержанного судов, так и

посторонних лиц, если такие находились на одном из означенных судов, а также через осмотр корабля при чиновнике со стороны полиции и сторонних свидетелях.

11) Со всеми судами и их грузами, задержанными таможенным надзором и доставленными, на основании означенных правил, в таможни, сии последние, относительно составления определений составления определений по конфискациям, штрафам, взысканиям и проч., а также применения апелляционного порядка, поступают на основании действующих постановлений.

***о) О корабельных документах***[1]

Необходимыми для мореходного судна документами почитаются крепость, патент на плавание и поднятие российского купеческого флага, и таможенный паспорт.

Сии документы (ст. 834) должны иметь все торговые мореходные суда, поднимающие груза от десяти ластов и более.

В случае неимения крепостей на суда, принадлежащие переселившимся из Турции в Россию Грекам, дозволяется заменять их свидетельствами местного начальства, коему хозяин судна подведом, в том, что означенное в свидетельстве судно действительно принадлежит ему.

Крепость или засвидетельствованная законным порядком копия с оного и патент всегда должны быть при мореходном судне, пока оным владеет Российский подданный; таможенный же паспорт возобновляется при каждом рейсе.

Правила о выдаче крепостей на мореходные суда изложены в ст. 792 – 797, а правила о таможенных паспортах и отпуске кораблей, в уставе таможенном.

Правила о порядке выдачи патентов на русский купеческий флаг при сем приложены.

---

[1] См.: т. X, ч. 2-я ст. 837–839, 841, 842, 844, 845, 852.

### *1. Правила о порядке выдачи патентов на русский флаг*

1. Право поднятия русского купеческого флага принадлежит исключительно русским подданным и распространяется:

1) на русские акционерные общества, коих правления и главные конторы находятся в пределах Империи;

2) на торговые дома, законным порядком учрежденные, если один из главных распорядителей, имеющих подпись, состоит в русском подданстве, и

3) на лица, построившие или купившие корабль общим иждивением, если начальный товарищ состоит в русском подданстве (уст. торг., ст. 818 и 823).

2. Плавание под русским флагом разрешается лишь по внесении судна порядком, в нижеследующих статьях определенным, в корабельный список одного из русских портов, и по выдаче судохозяину надлежащего в том свидетельства, именуемого патентом на плавание под русским флагом (по форме, указанной в приложении II).

*Примечание.* Для перемены патентов, выданных судам на основании узаконений, действовавших до 23 июня 1865 года, соблюдаются особые правила.

3. Внесению в корабельные списки подлежат все русские мореходные суда, поднимающие более десяти ластов. Не возбраняется впрочем, по желанию судохозяев, вносить в эти списки и суда, поднимающие меньшее число ластов.

4. Внесение судна в корабельный список может быть совершаемо в каждой портовой таможне Империи, а где таможни нет, в портовом начальстве. На сей конец все таковые таможни снабжаются от департамента торговли и мануфактур особыми шнуровыми книгами (по форме, указанной в приложении III), под названием «корабельный список такого-то порта».

5. Прошения о внесении судна в корабельный список подаются в подлежащие, по желанию хозяев, таможни (уст. пошлин., ст. 2, прил.). К этим прошениям, в коих означаются название суд-

на, время и место его постройки, а если судно иностранное, то и время покупки оного, прилагаются: 1) надлежащие документы о том, что судохозяин или судохозяева, на основании статьи 1, имеют право на поднятие русского флага; 2) корабельная крепость; 3) удостоверение об освидетельствовании судна (уст. торг., ст. 792, 798), с обозначением его рода (шхуна, бригантин, барка и т. п.), а также названия размеров и величины в ластах.

6. На основании поименованных выше, в статье 5, документов в корабельный список таможни вносятся:

1) имя или фирма и место жительства судохозяина или судохозяев;

2) название судна, с обозначением, к какому роду морских сооружений оно относится;

3) размеры судна и вычисленное на сем основании, по узаконенному способу, количество поднимаемых им ластов;

4) время и место постройки, а если судно иностранное, то и время приобретения оного, и

5) время внесения судна в корабельный список порта.

7. По внесении судна в корабельный список, судохозяину, или поверенному его, выдается портовой таможнею патент на плавание под русским флагом. Патент сей, в который включаются все поименованные в статье 6 сведения, служит удостоверением в русской национальности судна.

8. Если судно, снабженное патентом на поднятие русского флага, придет в негодность к дальнейшему плаванию, или поступит во владение лица, не имеющего права владеть русским судном, то патент, в отвращение злоупотреблений, возвращается, для уничтожения, в таможню того порта, к которому судну приписано.

9. Название судна, внесенное в корабельный список, ни в каком случае не может быть впоследствии изменяемо. Название это, и равно и означение порта, к которому судно приписано, выставляется на его корме, крупными буквами, светлой краской по

темному полю, и таковая надпись должна быть сохраняема в исправности во все время, пока судно будет отправлять службу.

10. Судохозяину предоставлено, в случае желания, просить о перечислении принадлежащего ему судна, уже внесенного в корабельный список одного из русских портов, к другому. Для сего судохозяин обращается, с представлением подлинного патента, в таможню того порта, к которому он желает перечислить свое судно. Таможня, сделав на патенте надлежащую надпись и внеся судно в свой корабельный список, сообщает о сем в ту таможню, к которой оно было первоначально приписано, для исключения из списка сей последней, и в тоже время озабочивается переменой в надписи на корме судна имени порта.

11. В случае перехода судна от одного лица к другому, или изменения существенных, внесенных в корабельный список, признаков судна, вследствие значительной перестройки и переделки, судохозяину вменяется в непременную обранность, в течение шестинедельного срока, известить о сем, с представлением патента, ближайшую портовую таможню, которая, сделав надлежащие на патенте отметки, сообщает о том в ту портовую таможню, к которой судно приписано, для соответствующих изменений в корабельном списке.

*Примечание.* В случае нахождения судна за границею, шестинедельный срок считается со дня прибытия оного в один из русских портов.

12. О всех внесенных в корабельный список и выбывших из него судах, равно о всех переменах, в сем списке происшедших, портовые таможни доставляют третные в департамент торговли и мануфактур ведомости.

13. В случае приобретения русским подданным иностранного судна за границей, русские консульства, при совершении или утверждении на него купчей крепости, выдают временные свидетельства на поднятие русского флага (по форме, указанной в приложениях IV и V), но не прежде, как по представлении покупщиком доказательства в том, что он, на основании статьи первой,

имеет право на плавание под русским флагом. Такие свидетельства выдаются: для судов, приобретаемых русскими подданными в заграничных Европейских портах, на один год, а в портах других частей света – на два года.

*Примечание.* В тех государствах, в коих правительством установлен осмотр судов, с целью удостоверения в их прочности и способности к плаванию в море, русские консульства выдают означенные в сей (13) статье временные свидетельства не прежде, как по получении надлежащего удостоверения о прочности и благонадежности судна.

14. При выдаче такого свидетельства, по установленной форме, консульство отбирает от судохозяина или шкипера письменное показание о том, к какому порту Империи должно быть судно приписано, а также обязательство, что, по прибытии судна в этот порт, все требуемые законами условия, относительно приписки судна и состава экипажа, будут исполнены, о чем безотлагательно уведомляет департамент торговли и мануфактур и подлежащую портовую таможню.

15. В консульских на поднятие русского флага свидетельствах, равно и в объявлениях, подаваемых судохозяевами или шкиперами для получения сих свидетельств, означается положительно, что судно, которое, до истечения означенного в свидетельстве срока, не зайдет в русский порт для законной к оному приписки и взятия установленного патента, теряет всякое право на дальнейшее плавание под русским флагом.

16. В случае невозможности, по каким-либо обстоятельствам, прибыть в определенный в свидетельстве срок к назначенному порту, шкипер обязан довести о сем до сведения ближайшего русского консула, а сей последний, снабдив шкипера временным (по форме, указанной в приложении VI) свидетельством только до прибытия судна в такой порт Империи, в котором есть портовая таможня, безотлагательно уведомляет о том как таможню, так и департамент торговли и мануфактур,

17. Если, в определенном в предшествующей (16) статье случае, представленные шкипером доказательства о необходимости просрочки признаны будут портовой таможней уважительными, то, по исполнении правил, для приписки судов к русским портам установленных, шкиперу выдается, на общем основании, патент на плавание под русским флагом.

18. Если плавающее с консульским свидетельством судно прибудет к русскому порту, по истечении срока сего свидетельства, и представленные шкипером доказательства о необходимости такой просрочки не будут признаны уважительными, то, по исполнении установленных для приписки судов к русским портам правил, шкиперу выдается патент на плавание и поднятие русского флага не иначе, как со взысканием, определенным в статье 1249 уложения о наказаниях[1].

19. Необходимыми для каждого мореходного судна документами признаются: 1) корабельная крепость; 2) патент на плавание под русским флагом; 3) список корабельных служителей (судовая роль), и 4) таможенный паспорт.

20. На русских судах разрешается, впредь до усмотрения, иметь как шкиперов и штурманов, так и матросов, без ограничения числа, из иностранцев. Для усиления средств к образованию матросов в России, устанавливается в пользу мореходных классов сбор в казну с судохозяев, имеющих на своих судах иностранных матросов более трех четвертей всего экипажа, по двадцати пяти рублей ежегодно за каждого лишнего против сего размера иностранного матроса. Означенные деньги вносятся в подлежащие таможни, а где таковых нет, в портовые управления, до отпуска судна от порта, при выдаче шкиперу судовой роли.

21. Шкипер или судохозяин, самовольно изменивший название судна, или не исполнивший правил, по сему предмету в статье 9 сих правил предписанных, подвергается за это взысканию, определенному в статьях 1214 и 1250 уложения о наказаниях.

---

[1] Т. е. с него предварительно взыскивается штраф до 100 рублей.

22. Судохозяин или шкипер, не исполнивший правила, в статье 11 постановленного, относительно извещения таможни того порта, к коему судно приписано, о продаже или совершенной переделке оного, подвергается за это взысканию, определенному в статьях 1215 и 1250 Уложения о наказаниях.

23. Кто из русских подданных продаст свое судно в порте чужой державы, без сведения русского консула и без представления корабельных документов ближайшему русскому консулу, тот за это подвергается взысканию, определенному в статье 1216 уложения о наказаниях.

24. Если кто, для получения патента на плавание под русским флагом, предъявит фальшивые документы, или будет плавать под русским флагом с патентом подложным, тот за это подвергается взысканию, определенному в статье 1217 Уложения о наказаниях.

25. Если русский подданный, из корыстных или иных личных видов, допустит мнимую на свое имя покупку судна иностранцем, не имея сам действительного в приобретении того судна участия, то он за это подлежит заключению в тюрьме на сроки, определенные в статье 38 Уложения о наказаниях; а иностранец, вступивший в подобные сделки, подвергается, по прибытии в Россию, аресту, определенному в статье 1218 того же уложения.

26. Если кто, получив патент на плавание под русским флагом, будет держать на своем судне иностранные корабельные документы, без установленной в уставе торговом (ст. 805) надписи о переходе судна в собственность русского подданного, тот за это подвергается взысканию, определенному в статье 1219 Уложения о наказаниях.

27. В случаях, указанных в статьях 18, 21 – 23 и 26 судно отпускается к плаванию не иначе, как по уплате взысканий, сими статьями определенных, или по представлении шкипером или судохозяином залога или благонадежного в том поручительства.

28. Дела по нарушениям правил, в статьях 18, 21 – 23 и 26 постановленных, производятся, за исключением случаев, в ста-

тьях 24 и 25 определенных, порядком административным; самое же возбуждение этих дел лежит непосредственно на обязанности портовых таможен.

29. По обнаружении нарушений, в статьях 18 и 21 – 23 означенных, таможня немедленно постановляет решение о следующем с обвиняемого взыскании и объявляет ему такое решение с отобранием подписки, доволен ли он им или нет.

30. Недовольный решением таможни может подать на оное жалобу департаменту торговли и мануфактур в течение месяца со дня объявления ему решения; если же по прошествии сего срока таковой жалобы принесено не будет, то решение признается окончательным и приводится в исполнение.

31. Означенные в статье 30 жалобы подаются в самую таможню, которая обязана представлять оные в департамент торговли и мануфактур не позже семи дней со дня получения.

32. В случае обнаружения нарушений, в статьях 24 и 25 определенных, портовые таможни, составив подробный о сем протокол, передают все дело, для дальнейшего на законном основании производства, судебному следователю.

### *II. Образец патента на плавание под русским флагом*

По указу Его Величества Государя Императора, Самодержца Всероссийского
и проч. и проч. и проч.

Подданному Его Императорского Величества Ейскому купцу Петру Сидорову дозволено поднять купеческий русский флаг на собственном его судне, именуемом «Сокол» и приписанном к Одесскому порту. В корабельном списке сего порта значится: парусное трехмачтовое, двупалубное судно, шхуна «Сокол», построено в г. Николаеве в таком-то году (или приобретено за границей, там-то и тогда-то); подъемлет грузу 263 ласта, количество коих вычислено узаконенным порядком, на основании измере-

ний судна: наибольшей длины – 150 фут., ширины – 30 фут. и глубины 28 фут., судно «Сокол» внесено в корабельный список Одесской портовой таможни, по прошению владельца оного Ейского купца Петра Сидорова, мая 3 дня 1876 года за № 17, причем предъявлены были все требуемые законом документы. Сему судну для производства торговли, или только для перевоза по найму товаров, предоставляется право иметь плавание по Черному, Средиземному и прочим морям, и таковое плавание может продолжаться, пока судно не придет в ветхость.

Того ради, губернаторы, начальники морские, или другие, высоких и дружественных областей сим просятся; воинским же и гражданским управителям Его Императорского Величества предписывается, упомянутому судну и шкиперу оного, оказывать всякое пособие и не препятствовать свободному плаванию в вышепоименованных местах, морях, заливах и реках, на основании народного права, за что каждым высоким областям взаимно в таких же случаях воздаваемо будет. Патент сей всегда должен быть при означенном мореходном судне, пока оным владеет русский подданный, хотя бы оное и переходило по продажам от одного к другому. В случае такового перехода судна от одного русского подданного к другому, или значительной переделки судна, судохозяин, согласно правилам о порядке выдачи патентов на русский флаг (уст. торг., ст. 839), обязан довести о том, в определенный законом срок, до сведения таможни того порта, к которому судно приписано. Но когда судно придет в негодность, или если оное продано будет иностранцу, то патент сей возвращается в портовую таможню, к коей судно приписано. Дан сей патент в городе Одессе, за надлежащим подписанием и с приложением печати Одесской портовой таможни (месяц, число и год).

***III. Корабельный список №_____ порта.***

3 мая 1876 года № 17

| Название и род судна | Имя судохозяина или судохозяев | Парусное судно или пароходное (винтовое или колесное, во сколько сил) | Число мачт и палуб | Время и место постройки или приобретения за границей | Размер судна в футах | | | Количество поднимаемого судном груза в ластах | Количество взысканных ластовых денег | | На какое плавание выдан патент; когда возвращен и по какой причине | Особые замечания |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | Длина | Ширина | Глубина | | Руб. | Коп. | | |
| Шхуна «Сокол» | Ейский купец Петр Иванов Сидоров | Парусное | Трехмачтовое и двухпалубное | В г. Николаеве в 1862 году | 150 | 30 | 28 | 263 | 78 | 90 | Большое | |

Судно это внесено в корабельный список вследствие прошения Ейского купца Сидорова, по представлении им требуемых, согласно правилам о порядке выдачи патентов на русский флаг (уст. торг. ст. 839), документов, в удостоверение чего выдан ему, Сидорову, патент на плавание и поднятие русского флага.

Подпись управляющего
и секретаря

### *IV. Образец консульского свидетельства*

Вследствие покупки купцом NN на счет Российского подданного, Одесского купца Петра Иванова, по законной от него доверенности, мореходного судна, именуемого «Елена», в сто пятьдесят ластов, как видно из совершенной в Российском Императорском генеральном консульстве в Марселе купчей крепости, – дано от сего генерального консульства ему NN, с приложением консульской печати, это свидетельство сроком на один год, считая с сего июня 15 дня 1876 года, в замен установленного патента на поднятие российского купеческого флага, с тем, чтобы, до истечения означенного срока, судно «Елена» имело непременно явиться, как значится в поданном купцом NN объявлении, в Одесский порт, для законной к оному приписки и взятия, в замен сего свидетельства, установленного патента на поднятие русского флага, с исполнением всех предписанных законами правил касательно таковой приписки и состава экипажа на российских судах; в случае же неявки, до истечения вышеописанного срока, в Одесский или другой какой российской порт, где есть портовая таможня, для узаконенной к оному приписки, судно «Елена» лишается права на дальнейшее плавание под российским флагом. В исполнение таковых условий шкипер NN обязался в Марсельском генеральном консульстве особой подпиской.

Подпись консула.
(М П.)

### *V. Образец требуемого консульством от покупщика иностраного судна объявления при выдаче временного на поднятие русского флага свидетельства*

Тысяча восемьсот семьдесят шестого года июня 15 дня, я, нижеподписавшийся (звание, имя и фамилия), NN дал сию подписку Императорскому российскому генеральному консульству в

Марселе в том, что на купленное мною от Французского подданного Марсельского жителя NN, по доверенности и на имя Одесского купца Петра Иванова, мореходное судно, именуемое «Елена», в сто пятьдесят ластов, получил я, вместо патента на поднятие русского флага, свидетельство, сроком на один год, т. е. по 15 июня 1877 года. При сем удостоверяю, что судно «Елена» явится, до истечения вышесказанного срока, в Одесский порт, для законной к оному приписки и получения, вместо сего свидетельства, установленного патента на поднятие русского флага, с исполнением всех предписанных законом правил, касательно таковой приписки и состава экипажа на российских судах.

По доверенности Одесского купца Петра Иванова купец NN.

### *VI. Образец временного свидетельства на возвращение в Россию судна, просрочившего первоначальное консульское свидетельство*

Вследствие объявления Российскому Императорскому консульству в Ливорно шкипером NN о невозможности, по изложенным в означенном объявлении причинам, привести управляемое им судно «Елена» в Одесский или иной Российский порт, до истечения срока выданного, 15 июня 1876 года, сему судну от генерального консульства в Марселе свидетельства на поднятие русского флага, – дано ему, шкиперу NN, от Императорского российского консульства в Ливорно за приложением консульской печати, это временное свидетельство собственно только на беспрепятственное следование судна «Елена» в Россию, для узаконенной к Российскому порту приписки на основании правил о порядке выдачи патентов на русский флаг. Ливорно, марта 15 дня 1876 года.

Подпись консула.
(М. П.)

Патенты печатаются на простой бумаге или пергаменте. При выдаче этих патентов прикладывается печать той таможни, из которой патент выдан.

Бланки патентов изготовляются в департаменте торговли и Мануфактур и рассылаются в таможни и портовым начальствам для снабжения кораблей патентами.

Таможня по предъявлении корабельной крепости и видов судохозяина, наполнив пробелы, отмечает на патенте, с приложением своей печати или штемпеля, где и когда выдан патент; а на крепости о сем делает надпись, со взысканием за установленную гербовую бумагу или шести рублей за пергамент.

При выдаче на суда патентов взимается с кораблехозяев, сверх платы за патент, по тридцати копеек с ласта, когда патент выдается на большое плавание и по пятнадцати копеек с ласта, когда патент выдается на малое плавание. Сей сбор взыскивается в портах, где есть морское начальство сим начальством, и где оного нет, таможнями.

Фирманы, ограждающие безопасность торговых мореходных судов в водах Оттоманской Порты, получаются на Российские корабли по сношению министра Финансов с министром Иностранных Дел, который требует оные в запас, с заплатой на счет Министерства Финансов. Фирманы таковые выдаются кораблям, с получением надлежащей суммы, градоначальниками, а где их нет, портовыми таможнями.

### *р) Правила для руководства в случаях столкновения судов*[1]

Если по какой бы то ни было причине последует столкновение, то оба судна должны немедленно остановиться, для предоставления друг другу помощи, причем если одно из них не мо-

[1] Хотя эти правила и действуют в отношении судов, плавающих по внутренним водяным путям (См. Циркуляр Министерства путей сообщения от 24 июня 1878 года), но ими для составления актов столкновения и пр. можно также пользоваться при всяком другом плавании.

жет продолжать плавание, то другое судно обязано, прежде всего, принять с первого пассажиров, затем багаж и кладь и доставить до ближайшей пристани. При принятии всех возможных мер к спасению пассажиров и их имущества, сходятся на менее поврежденном судне и оба составляют акт (в двух экземплярах); в случае же несогласия, каждый отдельно составляет акт о случившееся происшествии, приглашая своих служащих и посторонних свидетелей (если же посторонних свидетелей нет, то акт составляется за подписью одних служащих и в нем упоминается, что посторонних свидетелей не было), которые обязаны подписать акт. При подписании акта, как служащие на судне, так и посторонние свидетели, обязаны объяснить подробно обстоятельства, пропущенные в акте, а также и обстоятельства, которые, по их мнению, неправильно объяснены, или которых они не были свидетелями. В акте должно быть изложено: а) подробное описание местности, где произошло столкновение, с изложением последовательности, с которой на судах делались какие-либо распоряжения, а именно: переложение руля, уменьшение хода, отдача якоря и проч.; б) подробное описание видимых или предполагаемых повреждений обоих судов; в) какие именно сигналы давались каждым из встречных судов, на каком расстоянии друг от друга и за сколько времени до столкновения; г) шедшее снизу судно остановило ли движение вперед, в какое время и на каком расстоянии от встречного судна; д) шедшее сверху судно убавляло ли ход; е) с которой стороны последовало столкновение; ж) если столкновение последовало ночью, то были ли на судне установленные сими правилами фонари, и з) если столкновение произошло во время тумана, то давались ли предписанные туманные сигналы, и к) были ли при столкновении случаи смерти или увечья.

К акту прилагается чертеж, указывающий направление, по которому шли суда перед столкновением, и в каком положении они были в момент столкновения.

Если составление акта было невозможно, по неграмотности всех лиц, находившихся на столкнувшихся судах, то оба шкипера обязаны, при первой возможности, заявить о происшествии ближайшим представителям судоходного начальства которое, по надлежащему распросу, и составляет таковой.

Посторонние свидетели, подписавшие акт, точно обозначают свое звание, имя, фамилию и место жительства.

Каждый из судоуправителей столкнувшихся судов, составивши, как выше сказано, акт, обязан снять с него копию и, скрепив ее своею подписью, передать судоуправителю другого судна, затем оба судна, если после столкновения будут в состоянии, идут, каждое, по своему направлена и по приходе в первый лежащий на пути пункт, где есть инспектор судоходства, или помощник инспектора, начальник отделения или начальник дистанции, заявляют о случившемся и представляют кому-либо из сих лиц как свой акт, так и копию с акта другого судна. Должностное лицо, принявшее акты, на основании их, производит лично дознание и делает на акте надпись, что наличные свидетели, подписавшие акт, лично были спрошены; затем поступает на основании 1255 – 1259 ст. т. XV ч. II Уст. Угол. Суд.

Если же при дознании будут обнаружены смертный случай или преступление, то принявшее акты должностное лицо ведомства путей сообщения сообщает об этом подлежащим властям.

Если судно, идущее снизу, на данный ему сигнал ответит противным сигналом и немедленно остановит ход, а столкновение все-таки последует, то ответственным признается управитель судна, идущего сверху, если при этом не было каких-либо особых обстоятельств, его оправдывающих. При этом, если прежде столкновения, на одном из судов не было установленных огней, или если судно стояло на якоре на фарватере, или в узком месте реки, то управитель того судна, во всяком случае привлекается к ответственности.

***q. О судах, нагружаемых казенным провиантом***[1]

Суда, отправляемые из С.-Петербурга, Риги, Ревеля и других мест в разные приморские магазины с казенным хлебом, равно и суда порожние, для нагрузки оного возвращающиеся, освобождаются от платежа привальных, отвальных, ластовых денег и всех, под каким бы то наименованием ни было, вазенных поборов, также от всех таможенных осмотров и деклараций, словом от всех тех обрядов, кои предписываются таможенными правилами.

Но чтобы со свободой мореплавания судов, казенный хлеб доставляющих, соединить осторожность, нужную для предупреждения злоупотреблений в вывозе купеческих товаров, подверженных платежу узаконенных пошлин, или вовсе запрещенных: то в каждом месте, где будет происходить нагрузка казенного провианта, надлежит быть особенному таможенному чиновнику.

На сей конец, места и лица по провиантской части обязаны предварительно давать знать местному таможенному начальству о времени начала нагрузки судов, вследствие чего оно должно тотчас отряжать таможенных чиновников, которые обязаны безотлучно находиться при магазинах со времени начала нагрузки до окончательного отправления всего количества казенного провианта и овса.

Обязанность сих таможенных чиновников состоит только в надзоре, чтобы, кроме хлеба, никаких других товаров в суда нагружаемо не было, не вмешиваясь впрочем ни в какие распоряжения по части нагрузки хлеба.

Коль скоро судно нагружено будет, таможенный чиновник и смотритель провиантских магазинов запечатывают вместе люки казенными печатями: первый во свидетельство того, что кроме хлеба ничего в судне нет, а последний в удостоверение, что нагруженный хлеб принадлежит казне.

---

[1] См.: т. VI, уставы таможенные, ст. 1367 – 1374.

Из правила, постановленного в предшедшей статье, должны однако же быть изъяты в С.- Петербурге суда тяжелогрузные, которые обыкновенно догружаются в вехах; лижи сих судов запечатываются уже по догрузке корабельщиками и конвойными.

После того корабельщикам дают накладные от мест и лиц провиантского ведомства, хлеб отправляющих, по коим шкипера получают от таможенного ведомства паспорта, и потом, при первом попутном ветре, отправляются в место своего назначения, не подвергаясь уже никакому таможенному задержанию, прописываясь всегда на брандвахтах.

*Примечание 1.* О назначенных к перевозке из С.-Петербурга и других приморских мест транспортах казенного провианта или припасов и вещей, морское ведомство извещает предварительно департамент таможенных сборов, который в то же время должен делать свои по таможенному ведомству распоряжения о свободной и безостановочной погрузке оных и о выдаче корабельщикам на свободное отплытие надлежащих паспортов.

*Примечание 2.* Чиновникам морского ведомства строго запрещается грузить в суда, нанятые для перевозки казенного провианта или припасов и вещей, вещи собственно им принадлежащие, без объявления в таможне и без надзора ее чиновника.

Для отвращения привоза контрабанды на судах, приходящих с казенным провиантом, и порожних, возвращающихся в Российские порты для нагрузки оного, и ограждения таковых судов от напрасных задержаний, наблюдаются следующие правила: 1) По прибытии судов с казенным провиантом, или порожних возвращающихся по объявлению корабельщиков для нагрузки, оные осматриваются через выезжающих на встречу кораблей таможенных чиновников, которые, если на таковых судах имеются печати той таможни, откуда судно отошло, обязаны немедленно снимать оные. 2) Если на судах товаров не окажется, то оные пропускаются беспрепятственно; если же найдены будут какие-либо предметы, подлежащие платежу пошлин, или запрещенные, то на корабль ставится досмотрщик и тотчас уведомляется

главная таможня, которая, без малейшего замедления делает распоряжение об учинении кораблю досмотра, для поступления с найденными предметами на законном основании. 3) За сим не дозволяется корабельщикам таковых судов проходить мимо брандвахты и вообще входить в порт прежде осмотра таможенными чиновниками на рейде; в случае же нарушения ими сего правила, они подвергаются, на основании статьи 491, взысканию ста рублей серебром в пользу казны.

***г. Об удовлетворении частных убытков от повреждения купеческих судов казенными и обратно***[1]

Коль скоро военное судно сойдется или свалится с купеческим на рейде или гавани какого-либо Российского порта, то главное местное начальство немедленно, по принесении на это жалобы, распоряжается о производстве по сему случаю следствия через знающих морское дело чиновников, при депутатах со стороны купечества, если следствие будет производиться по распоряжению морского в порте начальства, и при депутатах как со стороны купеческой, так и морской, если следствие будет производиться по распоряжению гражданского ведомства.

*Примечание.* В установлениях, образованных на основании Судебных Уставов, дела, относящиеся до разных частей казенного управления, как уголовные, так и гражданские, производятся без депутатов, назначаемых со стороны сословий или подлежащих ведомств для заседания в присутственных местах.

Если такой случай (ст. 1423) последует в удалении от портов, но при российских берегах, то прибрежное полицейское начальство приводит все обстоятельства дела в известность через отобрание показаний от жителей; командир же военного, равно и шкипер купеческого судна, обязаны в ограждение себя, не упуская времени, сообщить полицейскому начальству все подробности происшествия.

[1] См. т. XI, ч. 2 ст. 1123 – 1134.

Это предварительное обследование дела, в случае принесения с какой-либо стороны жалобы, служит потом основанием при производстве формального следствия в том Российском порте, куда прибудут оба означенные судна; если же суда пойдут в разные порты, то жалоба приносится в том месте, где находится то судно, с которого отыскивается удовлетворение убытков, и где тогда производится и формальное следствие с истребованием нужных к делу сведений через начальство того порта, куда отправилось другое судно.

При повреждении военных судов Российскими купеческими судами и обратно, при берегах иностранных держав предварительное обследование делается при посредстве Российских в тех местах консулов: формальное же следствие производится в одном из Российских портов, согласно с предшедшей статьей.

При таковых следствиях принимаются в соображение и все те обстоятельства, кои в подробности изложены в статьях 1096 – 1122.

Произведенное таким образом следствие, с мнением всех участвовавших в оном лиц, поступает в местные судебные установления, для рассмотрения поступков и прав всех лиц гражданского ведомства, и для определения с них взыскания в пользу казны, или следующего им, на основании законов, удовлетворения за убытки, причиненные им казенным судном не касаясь того, на чей счет должно быть отнесена такое удовлетворение.

Эти дела, по решении в нижних инстанциях, поступают на ревизию в высшие, на основании общих узаконений, то есть в случае обвинения частных лиц, по жалобам их, принесенных в законных форме и порядке; в случае же присуждения в пользу их удовлетворения за убытки, причиненные им казенным судном, или признания их невинными в убытках.

При производстве сих дел в нижних и средних инстанциях присутствуют в оных со стороны морской депутаты на равном праве с другими членами; Правительствующий же Сенат по делам такого рода требует предварительного заключения от Управляющего Морским министерством.

Окончательные решения по этим делам приводится в исполнение на общем основании, с тем, что взыскиваемый с частных лиц за повреждение военных судов деньги должны поступать в морское ведомство, обязанное между тем исправить на свои суммы те повреждения; присуждаемые же в пользу частных лиц, за причиненные им военными судами убытки, имеют быть удовлетворяемы от Министерства финансов.

Комиссия, снаряженная, на основании статей 1125 – 1130, для исследования причин столкновения судов, если найдет, что оно произошло не от вины частного лица, должна изъяснить с точностью все данные на основании которых можно определить, произошло ли столкновение от вины морских чинов, или от причин, от них вовсе не зависевших, а вместе с тем представить на усмотрение морского начальства и свое в сем отношении предварительное заключение.

Если на основании собранных комиссией данных и ее заключения морское начальство найдет повод предполагать, что морские чины виновны в столкновении с частным судном, то оно предает в тоже время эти лица военному суду, для определения, не следует ли расходы, которые казна может понести в случае вознаграждения частных лиц за убытки, причиненные столкновением судов, взыскать с морских чинов, и не подлежат ли они по законам наказанию за нарушение правил морского искусства, или же случай тот должен быт отнесен к неизбежным последствиям обстоятельств, в которых те лица находились. Для этого сообщается подробная из дела выписка военно-морскому суду. Если же, напротив того, морские чины не подлежат, по мнению морского начальства, никакому в происшедшем столкновении судов обвинению, то они не предаются военному суду, и не могут подлежать ответственности за могущее следовать частному лицу вознаграждение.

## VI. О заключении чартепартии[1]

Слово «чартепартия» (вернее «хартепартия») – составное и образовалось из двух слов: латинского charta и французского partie. Charta (или по-русски хартия) называлась в средние века грамота, по которой правители даровали своим подданным известные льготы или преимущества. Словом же partie означается по-французски и по-немецки соучастие нескольких лиц в одном деле (партия на бильярде, оркестровая партия и пр.) Таким образом, по своему составу, слово Chartepartie в применении к мореходству означает бумагу, в которой изложен договор на морской рейс.

Хотя между мореходами существует уже известный порядок и форма заключения чартепартии, тем не менее форма эта не препятствует различным дополнениям и изменениям, по усмотрению договаривающихся сторон. Такие изменения на практике, впрочем, заключаются обыкновенно лишь в том, что некоторые параграфы вычеркиваются, а вместо них приписываются другие. Так как при заключении контракта каждая сторона заботится об ограждении своих интересов, то главная задача при написании состоит в том, чтобы все пункты были выражены вполне ясно, не допуская сомнений или произвольных толкований; тогда каждый из договоривающихся знает свои права и обязанности и гарантирован от убытков. Сказанное приобретает еще гораздо большее значение, когда чартепартия пишется на иностранном, непонятном, или не вполне понятном для шкипера, языке. В этих случаях шкиперу прежде чем подписать договор следует непременно обратиться к своему консулу или к присяжному переводчику для перевода на родной язык. Небольшие с этим сопряженные издержки ничтожны сравнительно с теми убытками и неприят-

[1] Заимствовано из записок Им. Об. для Сод. Русск. Тор. мореходству (доклад, читанный 22 декабря 1880 г. судовым маклером В. Бекманом в Германском навигационном обществе в Пепенберге).

ностями, которым шкипер может подвергнуться без этой предосторожности.

Пункты, на которые шкиперу главным образом следует обращать внимание при заключении договора, суть следующие: *из чего состоит груз, сколько его можно нагрузить на судно и вообще можно ли грузить этот груз*; затем, если груз разнородный, то *не портятся ли одни товары от присутствия других, не могут ли они сами собой воспламениться*, далее, *удобны ли они для нагрузки*, не *ломки ли*, не подвержены ли *внутренней порче* (картофель) – в этих случаях шкипер должен оговориться в условии, что фрахтовые деньги должны быть внесены наперед куда-нибудь в *нейтральное* место (в банк, в какую-нибудь контору и пр.) дабы в случае независящей от шкипера порчи товара, шкипер не лишился бы платы за провоз: далее, если груз подвержен усушке или уменьшению в весе (как напр. сахар, сырец, соль, селитра), то шкиперу следует наблюдать, чтобы в условии вес груза, который он должен сдать по прибытии, был определен на несколько процентов менее принятого количества; то же самое следует шкиперу наблюдать и в том случае, когда груз подвергается утечке (как напр. деготь, керосин, патока, вино и пр.); затем, шкипер должен знать сколько придется заплатить рабочим за нагрузку и разгрузку, затем нужно ли товар грузить прямо в судно (без упаковки) или наоборот товар заключается в тюках, причем последние могут быть прессованные и непрессованные; далее, если товар упакован, то состоят ли товарные места из мешков, ящиков или бочек и сколько может весить упаковка на тот случай, если фрахт придется получать за чистый товар (нетто), без упаковки. Кроме того, если фрахт будет получаться за выгруженное количество товара мерой или весом напр. за галлон, то следует обращать внимание на то, какова эта мера по отношению к мерам той местности, где производится нагрузка.

Смотря по свойству груза, нужно следить, чтобы длина мест соответствовала вместимости судна, чтобы было достаточное число мелких мест для наполнения пустых промежутков. При

грузе строевого леса, шкипер не должен ограничиваться указанием общей суммы длины всех бревен или досок, (столько-то тысяч сажень), а требовать обозначения числа штук каждой длины, так как в огульном обозначении лишь суммы длины купец может иметь свои расчеты, невыгодные для шкипера. При тяжелых грузах, напр. машинах, мраморе и пр. рекомендуется шкиперам требовать назначения *наибольшего* веса одной штуки, выше которого шкипер может отказаться от приема. Если же такое обозначение окажется невозможным, то следует обязать грузителя поместить тяжесть на судне на свой счет и риск, а получателя – взять тяжесть с судна тоже на свой счет и риск. При этом нужно избегать условия «чтобы таковые тяжести *снимались* с судна на счет и риск *грузителя*», ибо тогда получатель может отказаться взять тяжесть с судна на свой счет и шкипер должен будет обращаться, согласно условию, к грузителю, что почти всегда бывает безуспешно. Если груз состоит из нескольких товаров, из которых одни для шкипера более выгодны или удобны, а другие менее, то он не должен допускать в условии общих выражений «полный груз бревен и драни», «досок и теса» «вару и дегтя» «смолы и терпентина» и пр., но непременно требовать хотя приблизительного указания количества каждого рода груза. Многие суда уже потерпели значительные убытки от несоблюдения этого условия. То же замечание относительно и к грузам, за которые фрахт определяется поштучно: и здесь следует тщательно воздерживаться от общих выражений относительно длины, ширины и толщины, а нужно требовать *специального* указания числа дерев каждого размера; в противном случае шкипер почти наверняка рискует подвергнуться убытку. Само собой разумеется, шкипер должен затем, чтобы все условия, *выговоренные устно*, были занесены в том же смысле в контракт. Неопытные шкипера часто не соблюдают этого и впадают в убытки.

Вот главнейшие пункты, на которые следует шкиперу обращать внимание относительно *свойств* принимаемого груза. Но не менее важны и те пункты, которые касаются *сроков* выгрузки

и нагрузки. Сюда относятся следующие фразы: «столько-то *текущих дней*», «текущие дни, кроме воскресений», «текущие рабочие дни», считаемые по «regular turn» или по известным морским обычаям, как напр. в Норвегии для лесных грузов. Выражение «текущие дни» (laufende Tage, running days) наиболее удобно для шкипера, хотя и другие не так страшны, чтобы совсем отказаться от их принятия. Но относительно тех стран, где много праздников, (напр. Испания, Португалия и пр.) следовало бы придерживаться исключительно выражения «текущие дни». Затем, вообще шкипер должен поставить себе за правило: не допускать в контракте вообще никаких неопределенных выражений, в роде: «по местному обычаю или употреблению», «по возможности скорее», «без замедления», «рабочие дни», «если позволит погода», и пр. и пр. и пр. Надо заметить, что когда срок условленных дней стоянки шкипера в порте истекает, то по некоторым законодательствам, шкипер обязан напомнить купцу об истекающем сроке и только после такого напоминания считаются для шкипера простойные дни. Если в условии сказано «судно должно грузиться без замедления», то нужно прибавить: «и притом груз должен быть доставляем в таком количестве, чтобы нагрузка не прерывалась днем». Если шкиперу доставлен груз неполный, то шкипер должен прежде всего произвести через сведущих людей точное исчисление незаполненного пространства, а затем должен заявить у нотариуса протест по поводу неполного груза и коносамент подписать не иначе, как под протестом, не забывая при этом оговорить в протесте, что, в случае полной аварии, он предоставляет себе право требовать фрахтовые деньги за полный груз, т. е. и за то пространство судна, которое по вине грузителя осталось незанятым.

Если шкиперу причитаются простойные деньги, то он лучше всего сделает, если не выпустит с судна части груза до тех пор, пока законным образом не обеспечит себе уплату простойных денег (напр. предъявлением иска). Только английское законодательство не предоставляет шкиперу права поступить таким образом.

Что касается до фразы «по местному обычаю», то нужно помнить, что во многих маленьких портах никакого местного обычая не существует, а между тем шкипер связанный фразой «по местному обычаю» легко подвергнется убыткам, особенно в тех странах, где суд не отличается беспристрастием, и наоборот есть местности, где портовые обычаи существуют в изобилии и прежде всего напр. предписывают, чтобы груз был взят на суше и сдан на сушу, а такой обычай ведет к тому, что напр. в многочисленных Бразильских и Вестиндских портах приходится брать и сдавать груз на открытом морском рейде и потому, если шкипер допустил к контракте слова «грузить по местному обычаю», то ему придется в этих местностях переплатить немалые суммы лодочникам за подвоз товара с суши на судно.

Сказавши о выгрузке и нагрузке, перейдем теперь к главнейшему пункту: получению фрахта, о котором в контрактах обыкновенно пишется, что «фрахтовые деньги должны быть уплачены при сдаче груза сполна, по биржевому курсу». При всей кажущейся определенности, этот пункт однако может повести к чувствительным для шкипера убыткам, именно в тех странах, где бумажные деньги узаконены как средство уплаты, а между тем часто в этих странах стоят много ниже пари; всегда это бывает в тех странах, где правительства не обязываются разменивать бумажные деньги на золото и серебро. На эти случаи в контракте следует писать, «фрахтовые деньги должны быть уплачены золотом», или: «Ф. стерлингами)). При зафрахтованиях в Англию обыкновенно пишется, что половина фрахта должна быть уплачена чистыми деньгами с вычетом 1 ¼ %, а другая половина – надежным векселем, уплачиваемым через 3 месяца. Выгоднее же всего для шкипера писать «the freight to be paid in cash *without* reduction». Что же касается до уплаты векселем, то необходимо обозначать: «фрахт должен быть уплачен трассированным, акцептированным и индоссированным векселем», что по-аглийски обозначается двумя словами «approved bill».

Затем иногда пишется, что фрахтовые деньги будут уплачены за другой товар чем тот, который значится по чартепартии и

притом *по соразмерности*. Этого пункта следует совсем избегать, если точно не указана величина соразмерности. Так напр. при нагрузках в Рио-де-Жанейро для какого-нибудь порта Европы пишется обыкновенно: «to load a full and complete cargo of suhar in cases and/or other lawfull merchandise. Freight to be paid per ton sugar net weight delivered and for other goods in a fair proportion to sugar in cases, according to the *Bahia Table-rati*». Этот контракт таков, что при грузе *сахару* шкипер действительно может заработать хорошо. Но в том-то и дело, что на 8 случаев из 10 шкипер получает вместо сахару хлопок и тогда он счастлив еще, если ему удастся получить половину выговоренного фрахта. Поэтому, нужно быть очень осторожным относительно этой Bahia Table-rati.

Не следует также шкиперу соглашаться на такой пункт: «шкипер должен подписать коносаменты в том виде, как они ему будут предложены, без всякого ограничения или по-английски»: «the Captain has to sign bills of lading as they are presented without qualification». Шкипер может согласиться на такой пункт только тогда, когда к нему прибавлено: «wilhout prejudice to this Charter», т. е. «коносаменты, не противоречащие настоящей чартепартии». Если по конносаменту фрахт обозначен выше условленного по чартепартии, то является много неприятностей, так как на месте нагрузки должен быть выдан вексель на этот излишек фрахта и пр. и пр., а в случае большой аварии шкипер может рассчитывать только на получение денег, обозначенных в чартепартии. Если же в коносаменте фрахт обозначен ниже условленного по чартепартии, то с получателя можно требовать только эту, низшую сумму и только за нее шкипер имеет обеспечение в грузе. Последний пункт обыкновенно встречается при так называемых «out и home» фрахтованиях, где прямой груз приходится везти даром в пользу грузителя, а плата полагается только за обратный груз. Так как в этом случае фрахт должен уплачиваться тем же грузителем, то шкипер может остаться в убытке, если грузитель окажется несостоятельным. Поэтому, при такого рода фрахтованиях

следует шкиперу удостовериться относительно платежной способности грузителя.

Но следует также допускать в контракте пункт, по которому обязательства прекращаются, коль скоро груз находится на судне, или, как пишется по-английски: «All responsibility of the Charterer to cease as soon as the cargo is Shipped», ибо такой пункт всегда поведет к убыткам для шкипера, если ему причитаются простойные деньги, если стоимость принятого груза менее провозной платы (напр. при перевозе каменного угля на далекие расстояния), наконец если груз потеряет ценность вследствие повреждения морем или внутренней порчи.

Шкиперу необходимо удостовериться в том, что лицо, подписывающее чартепартию имеет надлежащую доверенность; а также никак не следует допускать, чтобы фрахтователь подписывался в качестве агента.

Если шкипер обязывается зайти в порт для получения ордера, то нужно прибавить в контракте: «or any neighbouring harbour», т. е. «или в соседний порт».

Так как в Англии нет закона, по которому шкипер имеет право удержать груз до получения всех причитающихся ему платежей, то при зафрахтованиях в Англию необходимо позаботиться, чтобы право это было выговорено за шкипером в контракте в следующих словах: «The Captain has an absolute Lien on the cargo for all freight, dead freight and demurrage».

Кроме всего вышеуказанного, в контрактах бывает довольно много пунктов, которыми грузители пользуются нарочно, чтобы ввести шкипера в обман. Так напр., если в контракте написано: «фрахт назначается до Папенбурга 15 мар., до Леера 14 ¼ , а до Эмдена 13; ордер будет дан при подписании коносамента»; то опытный шкипер знает уже наперед, что его пошлют именно в Эмден и потому соображает, выгодно ли ему получить фрахт по 13 мар. Но неопытные и незнакомые с местными условиями шкипера довольно легко попадаются на эту удочку, чему помогает иногда своими подслащиваниями и заговариваниями судовой

маклер; таким образом они, думая больше о Папенбурге и Леере, соглашаются подписать контракт, а попадают в Эмден. Нечто подобное бывает и при больших трансатлантических рейсах: в контракте стоит невинная фраза, что шкипер должен прийти в такой-то трансатлантический порт для получения ордера; неопытный шкипер заключит отсюда, что его окончательный порт назначения лежит где-нибудь неподалеку от упомянутого порта, а по ордеру попадает на другой конец света. Прежде чем подписывать подобные условия, необходимо тщательно взвесить расстояние между различными указанными в контракте местами, соответствующую фрахтовую плату, время года, ветер и погоду, затем качества обозначенных в контракте портов, их надежность, санитарные и карантинные условия, возможность получения оттуда выгодных фрахтов и пр. и пр. Если после такого рассмотрения окажется, что назначенная в контракте за один из концов плата слишком низка и не соответствует расстоянию или прочим условиям, то шкипер может быть уверен, что его хотят поймать на удочку и дадут ордер именно в этот, невыгодный конец, если только во время рейса коммерческий расчет грузителя не изменится.

Далее, случается, что шкипер не соглашается подписать чартепартию, опасаясь высокой платы лихтерам (подвозным лодкам). Тогда грузитель или маклер пробуют ввести шкипера в обман следующей фразой: «получатель имеет право принять груз на судне, причем шкипер должен уплатить ему по столько-то с тонна за своз груза». Шкипер горько ошибется, если подумает, что означенная плата с тонна и есть как раз та плата, которую в пункте назначения требуют лихтеры; напротив в контракте нарочно выставляется плата значительно низшая и потому получателю никогда в голову не придет воспользоваться предоставляемым ему *правом*. Понятно, что если бы вместо «получатель *имеет право*» было сказано «получатель *должен* принять груз», то это дело совсем другое. Никакой закон в мире не принуждает человека пользоваться своими правами, но за то по всем законо-

дательствам можно заставить его исполнить принятое на себя обязательство.

Вышеизложенного, кажется, достаточно, чтобы показать, какие разнообразные «закорючки» встречаются в чартепартиях и как шкипер должен быть постоянно на стороже, если хочет уберечься от убытков, часто весьма чувствительных. На это нам возразят: невыгодные для шкипера условия всегда были и будут в контрактах и тем невыгоднее, чем хуже времена. В ответ мы можем сказать: все таки враг менее опасен, когда его знаешь, чем когда не знаешь, с кем имеешь дело. Подводные камни и мели легче обойти, когда их знаешь, чем когда они не показаны на картах.

## VII. Перечень обязательств России по вопросам морского церемониала

Между Россией и иностранными государствами в разное время были заключены особые соглашения касательно салютации флотов. Все эти отдельные соглашения, как-то: с Данией, Францией, Голландией, Португалией, Пруссией, Италией и Швецией относятся, в большинстве случаев, к концу прошлого столетия и уже не вполне соответствуют требованиям настоящего времени. В виду этого, по инициативе бывшего Управляющего Морским Министерством генерал-адъютанта Лесовского, Россией были предложены всем морским державам однообразные правила о салютах и морских визитах, подобные правилам, изложенным в циркулярах лордов Адмиралтейства от 29 ноября 1876 г. за № 27 и 12 марта г. за № 4, и по предложению Англии уже принятые в 1878 году нашим Морским Министерством[1]. На

[1] Вследствие принятия этого предложения ст. 836 Морского Устава изд. 1870 г. изменена и изложена следующим образом: «Если, во время пребывания русского отряда или корабля на иностранном рейде или иностранного корабля у нас, случится высокоторжественный день, в который по нашему Уставу положен салют, то присутствующие на рейде иностранные суда приглашаются к участию в торжестве и на

предложение России установить однообразные правила о салютах и морских визитах изъявили согласие почти все нации и в настоящее время формальное и окончательное соглашение по этому предмету уже состоялось помимо Англии с Австрией, Италией, Испанией, Американскими Соединенными Штатами, Португалией, Швецией и Норвегией. С остальными государствами переговоры по поводу этого предмета шли также успешно и правила, предлагаемые Россией, получили бы скоро общеевропейское признание. если бы Англия нотой Великобританского посла от 18 февраля 1882 г. не предложила новые правила о салютах. Вследствие этого наши переговоры были приостановлены. В означенной ноте Англия предлагает следующие правила о салютах,

1. Salutes not to be returned:.

a) To Royal personages, the Chief of a Slate, and to members of royal Families, Whether on arrival at, or departure from any port, or upon visiting a Ship of War.

b) To Diplomatic, Naval, Military or Consular Authorities, or to a governor, when visiting a Ship of War.

c) Salutes upon occasions of National Fastivals.

2. Salutes which are not considered as personal and should thereifore be returned gun for gun:

a) To the National flag on arrival at a Port.

b) To flag Officers when meeting.

Таким образом, в отношении вышеупомянутых государств, с которыми новое соглашение относительно салютов и морских визитов успело состояться в окончательной форме, следует руководствоваться циркулярами лордов Адмиралтейства, в отноше-

---

салют, который ими будет сделан, отвечать не следует. Точно так же, если наши суда будут приглашены иностранными участвовать в торжестве в один из их высокоторжественных дней, то суда наши салютуют то же число выстрелов, которое будет произведено с иностранных судов, не требуя от них ответа на наш салют. Во всяком случае о числе выстрелов следует всегда уговориться предварительно».

нии же других государств – старыми соглашениями, которые еще не потеряли силы, как-то с Данией трактатом 30 октября 1730 и декларацией 3 (15) января 1829 г., с Голландией – Высочайше утвержденным докладом начальника Морского Штаба от 30 мая 1823 г., в котором сказано, что «так как» Прусское Правительство, согласно с существующими правилами, положило отвечать на салютацию иностранных военных кораблей равным числом выстрелов, то и салютацию наших кораблей, крепостей и замков в отношении к военным судам Прусской Державы учредить на совершенном равенстве, подобно тому, как она учреждена с Данией и Швецией, и производить в равном числе выстрел за выстрелом таким образом, что ежели офицер высшего чина, то сперва принимает салютацию, а если равного чина, то обоюдно не салютуют».

## VIII. Международная конвенция о защите телеграфного кабеля

Подписанная 2/14 марта 1884 года

Sa Majeste l'Empereur d'Allemagne, Roi de Prusse, Son Excellence le Président de la Confédération Argentine, Sa Majesté l'Empereur Autriche, Roi de Bohême, etc., et Roi apostolique de Hongrie, Sa Majesté le Roi des Belges, Sa Majesté l'Empereur du Brésil, Son Excellence le Président de la République de Costa Rica, Sa Majesté le Roi de Danemark, Son Excellence le Président de la République Dominicaine, Sa Majesté le Roi d'Espagne, Son Excellence le Président des États-Unis d'Amerique, Son Excellence le Président des États-Unis de Colombie, Son Excellence le Président de la République Francaise, Sa Majesté la Reine du Royaume-Unis de la Grande-Bretagne el d'Irlande, Impératrice des Indes, Son Excellénce le Président de la République de Guatémala, Sa Majesté le Roi des Hellènes, Sa Majesté le Roi d'Italie, Sa Majesté l'Empereur des Ottomans, Sa Majesté le Roi des Pays Bas, Grand-Duc de Luxembourg, Sa Majesté le Schah de Perse, Sa Majesté le Roi de Portugal et des

Algarves, Sa Majesté le Roi de Roumanie, Sa Majesté l'Empereur de toutes les Russies, Son Excellence le Président de la République de Salvador, Sa Majesté le Roi de Serbie, Sa Majesté le Roi de Suéde et de Norvège et son Excellence le Président de la République Orientale de l'Uruguay, Désirant assurer le maintien des communications télégraphiques qui ont lieu au moyen des câbles sous-marins, ont résolu de conclure une Convention à cet effet et ont nommé leurs Plénipo-tentiaires, savoir: [следует перечисление представителей всех держав, участвовавших на конференции].

Art. 1.

La présente Convention s'applique, en dehors des eaux territoriales, à tous les câbles sous-marins légalemenl établis et qui atterrissent sur les territoires, colonies ou les possessions de l'une ou de plusieurs des Hautes Parties contractantes.

Art. 2.

La rupture ou la détérioration d'un câble sous-marin, faite volontairement ou par negligence coupable, et qui pourrait avoir pour resultat d'interrompre ou d'enlraver, en tout ou en partie, les communications télégraphiques est punissable sans prejudice de 1'action civile en dommages – intérêts.

Cette disposition ne s'appliqae pas au ruptures ou détériorations dont les auteurs n'auraient eu quo le but légitime de protéger leur vie la securité de leurs bâtiments, aprés avoir pris toutes les precautions nécessaires pour éviter ces ruptures ou détériorations.

Art. 3.

Les Hautes Parties contractantes s'engagent à imposer, autant que possible, quand elles autoriseront l'atterrissement d'un câble sous-marin, les conditions de sûreté convenables, tant sous le rapport du tracé que sous celui des dimensions du cable[1].

[1] Во время франко-прусской войны 1870 – 1871 г. мы наталкиваемся на особенно интересный случай применения принципа неприкосновенности нейтральной территории в отношении телеграфного кабеля. Возник воирос: могла ли Англия позволить

Art. 4.

Le propriétaire d'un câble qui, par la pose ou la réparation de ce câble, cause la rupture ou la détérioration d'un autre câble, doit supporter les frais de réparation que cette rupture ou cette détérioration aura rendus nécessaires, sans prejudice, s'il y a lieu, de l'application de l'article 2 de la présente Convention.

Art. 5.

Les bâtiments occupés à la pose ou à la réparation des câbles sous-marins doivent observer les règles sur les signaux qui sont ou seront adoptèes, d'un commun accord, par les Hautes Parties contractantes, en vue de prévenir les obordages.

Quand un bâtiment occupé à la réparation d'un câble porte lesdits signaux, les autres bâtiments qui apercoivent ou sont en mesure d'apercevoir ces signaux doivent ou se retirer, ou se tenir éloignés d'un mille nautique au moins de ce bâtiment, pour ne pas le gêner dans ses opérations.

Les engins ou filets des pêcheurs devront être tenus à la meme distance.

Toatefois, les bateaux de pêche qui apecoivent ou sont en mésure d'apercevoir un navire télégraphique portant lesdits signaux auront, pour se conformer à l'avertissement ainsi donné, un delai de vingt quatre heures an plus, pendant lequel aucun obstacle ne devra étre apporté à leurs manoeuvres.

---

проложение Францией телеграфнаго кабеля от Дюнкерка к северу, причем пришлось бн воспользоваться нейтральной английской территорией? Сами по себе телеграфные линии суть учреждения, служащие для мирных целей и сами отличающиеся мирным характером, но из обстоятельств дела усмотрено было намерение проложить этот кабель для военной цели. Поэтому ангийское правительство, справедливо видя в этом проекте «военную помощь», отказало в согласии на него. (Объяснение министра Гладстона в английской нижней палате 1 августа 1870 г.). См, сочинение Блюнчли, персвод под редакцией гр. Камаровского, с. 457.

***Примечание переводчика***.

Les opérations du navire télégraphique devront être achevées dans le plus bref délai possible.

Art. 6.

Les bâtiments qui voient où sont en mesure de voir les bouées destinées à indiquer la position des câbles, en cas de pose, de dérangement ou de rupture, doivent se tenir éloignés de ces bouées à un quart de mille nautique an moins.

Les engins ou filets des pêcheurs devront être tenus à la même distance.

Art. 7.

Les propriétaires des navires on bâtiments qui peuvent prouver qu'ils ont sacrifié une ancre, un filet ou un autre engin de pêche, pour ne pas endommager un câble sous-marin, doivent être in-demnisés par le propriétaire du cable.

Pour avoir droit à une telle indemnitè, il faut, autant que possible qu'aussitôt aprés l'accident, on ait dressé, pour le constater. un procés-verbal appuyé des témoignages des gens de l'equipage, et que le capitaine du navire fasse, dans les vingt-quatre beures de son arrivée an premier port de retour ou de relâche, sa déclaration aus autorités compétentes. Celles-ci en donnent avis aux autorités consulaires de la nation du propriètaire du câble.

Art. 8.

Les tribunaux compétents pour connaitre des infractions à la présente Convention sont ceux du pays auquel appartient le bâtiment à bord duquel l'infraction a été commise.

Il est, d'ailleurs, entendu que, dans les cas où la disposition insérée dans le précédent alinéa ne pourrait pas recevoir d'exécution, la répression des infractions à la présente Convention aurait lieu, dans chacun États contractants à l'égard de ses nationaux, conformément aux règles générales de compétence pénale résultant des lois particulières de ces États ou des traités internationaux.

Art. 9.

La poursuite des infractions prévues aux articles 2 5 et 6 de la présente Convention aura lieu par l'État ou en son nom.

Art. 10.

Les infractions à la présente Convention pourront être constatées par tous moyens de preuve admis dans la législation du pays où siège le tribunal saisi.

Lorsque les officiers commandants les bâtiments de guerre ou les bâtiments spécialement commissionnés à cet effet de l'une des Hautes Parties contractantes auront lieu de croire qu'une infraction aux mesures prévues par la présente Convention a été commise par un bâtiment autre qu'un bâtiment de guerre, ils pourront exiger du capitaine ou du patron l'exhibition des pièces officièles justifiant de la nationalité dudit bâtiment. Mention sommaire de cette exhibition sera faite immédiatement sur les piéces produites.

En outre, des procès-verbaux pourront être dressés par lesdits officiers, quelle que soit la nationalité du bâtiment inculpé. Ces procès-verbaux seront dressés suivant les formes et dans la langue en usage dans le pays auquel appartient l'officier qui les dresse; ils pourront servir de moyen de preuve dans le pays où ils seront invoqués et suivant la législation de ce pays. Les inculpés et les témoins auront le droit d'y ajouter ou d'y faire ajouter, dans leur propre langue, toutes explications qu'ils croiront utiles; ces déclarations devront être dûment signés.

Art. 11.

La procédure et le jugement des infractions aux dispositions de la présente Convention ont toujours lieu aussi sommairement que les lois et réglements en vigueur le permettent.

Art. 12.

Les Hautes Parties contractantes s'engagent à prendre où à proposer à leurs législatures respectives les mesures nécessaires pour assurer

l'exécution de la présente Convention, et notamment pour faire punir soit de l'emprisonement, soit de l'amende, soit de ces deux peines, ceux qui contreviendraient aux dispositions des articles 2, 5 et 6.

Art. 13

Les Hautes Parties contractantes se communiqueront les lois qui auraient déjà été rendues ou qui viendraient à l'être dans leurs États, relativement à l'objet de la présente Convention.

Art. 14

Les États qui n'ont point pris part à la présente Convention sont admis à y adherer, sur leur demande. Cette adhésion sera notifiée par la voie diplomatique ou Governement de la Republique francaise, et par celui-ci aux autres Governements signataires.

Art. 15

Il est bien entendu que les stipulations de la présente Convention ne portent aucune atteinte à la liberté d'action des belligérants.

Art. 16

La présente Convention sera mise à exécution a partir du jour don't les Hautes Parties contractantes conviendront.

Elle restera en vigueur pendant cinq années à dater de se jour, et, dans le cas où aucune des Hautes Parties contractantes n'aurait notifié, douze mois avant l'expiration de la dite periode de cinq années, son intention d'en faire cesser les effets, elle continuera à rester en vigueur une année, et ainsi de suite d'année en année.

Dans le cas où l'une des Puissances signataires dénoncerait la Convention, cette denunciation n'aurait d'effet qu'à son egard.

Art. 17

La présente Convention sera ratifiée; les ratifications en seront échangées à Paris, le plus tôt possible, et, au plus tard, dans le delai d'un an.

En foi de quoi, les Plénipotentiaires respectifs l'ont signee et y ont appose leurs cachets.

Fait en vingt-six exemplaires, à Paris, le 14 Mars 1884.

(Следуют подписи).

### IX. Взбунтовавшийся экипаж

Мы видели, что корабль, на котором экипаж взбунтовался, не только теряет все привилегии, но считается пиратом (см. гл. *Пираты*), потому что тогда нет никакой гарантии для всех народов, что подобный корабль будет соблюдать условия международного права. Но бывают особенные обстоятельства, года с таким кораблем поступают самым дружелюбным образом.

Представляет любопытные казусы.

#### а. Бунт христианских невольников на турецком корабле, в 1761 г.

Капитан-паша пристал к берегу Анатолии в Станхо для сбора дани. Когда он сошел на берег с частью своего турецкого экипажа, 80 христианских матросов-невольников, бывших на его адмиральском корабле, решились воспользоваться этим отсутствием для своего освобождения. Они разбили свои оковы, кинулись внезапно на турок, многих перебили, других побросали в море, обрубили якоря, и отплыли, пользуясь попутным ветром, в Мальту, куда и прибыли на 18-й день.

При виде 74-х пушечных кораблей под турецким флагом, Орден мальтийский выслал на встречу четыре галеры. Христианские невольники объявили, каким образом она завладели султанским кораблем, и предложили его Ордену. Они при этом настаивали, чтобы была сохранена жизнь и свобода пяти мусульманских матросов, бывших на корабле, и чтобы им дозволено было устроить часовню в честь Богородицы, которую они призывали в решительную минуту освобождения.

Великий магистр Ордена согласился на их просьбы. Он велел освятить корабль и дал ему имя *Спаситель*.

Султан пришел в ярость, узнав о происшествии с адмиральским кораблем; капитан-паша и капитан корабля были казнены. Порта обратилась к Франции, которую она считала покровительницей Ордена, для истребования захваченного корабля. Французский посланник в Константинополе отвечал, что Орден нисколько не подвластен Франции. Но турки настаивали, и объявили, что если не получат обратно своего корабля, то французский посланник и консулы будут высланы из Турции, а между тем готовили экспедицию против Мальты. Франция, как ни была оскорблена такой угрозой, не решилась однако разрывать дружбу с Турцией. Она воевала тогда с Англией, которая, так же как и Пруссия, хотели ввести Турцию в свой союз. Поэтому Людовик XV решился купить корабль у Ордена, отдать его Турции, и таким образом оказать услугу Порте и Ордену, избавивши его от войны. Орден сначала не соглашался говоря, что постыдно покупать мир с султаном пожертвованием *Спасителя*. Наконец, он уступил необходимости, и продал корабль Франции за 834,000 ливров, и освободил 19 мусульманских невольников, назначенных составлять экипаж. Корабль был приведен в Константинополь кавалером Мориесом. Султан и все турецкое население города были в восторге; посланник Мориес и его свита получили богатые подарки.

**b. Дело корабля «Креолка»[1].**

В 1841 г. американский корабль *Креолка* шел из Ричмонда в Нью-Орлеан. На этом корабле плыл один плантатор с 135-ю неграми невольниками. В проливе между Флоридой и Багамскими островами невольники взбунтовались, убили своего господина, сковали капитана, захватили корабль и направились в порт Нас-

[1] Из H. Wheaton, Histoirie des progress du droit des Gens, t. 2, p. 343. См. также соч. Ортолона, пер. Лохвицкого.

сау, в Канаду. Английский губернатор заключил в тюрьму 19 невольников, бывших виновниками восстания и убийства. Американское правительство потребовало выдачи негров, как убийц.

Лорд Брум сделал по этому случаю следующее заявление в парламенте: «Американский корабль плыл из одного американского порта в другой с целью совершенно невинной и согласной с законами своей страны, с *грузом* невольников. Во время пути невольники взбунтовались, на что они имели право, потому что каждое человеческое существо имеет полное основание восстать против того, кто хочет удержать его в рабстве, в противность праву естественному и воле Творца. Невольники через восстание завладели кораблем, и привели его в английскую гавань. Большая часть их осталась на свободе, но 19 были заключены в тюрьму по обвинению в убийстве и морском разбое». За тем оратор поставил два вопроса:

1) По законам Англии выдача беглых рабов может ли быть допущена на основании требования американского правительства?

2) Можно ли удовлетворить этому требованию относительно тех рабов, которые приняли участие в бунте и убийстве?

Лорд Брум отвечал отрицательно на оба эти вопроса. «Что касается до первого, сказал он, то если невольник прибудет в какую-либо часть британских владений, где рабство не признано, с согласия или против воли своего господина, он получает свободу, и не может потерять ее. Правительство английское не имеет поэтому права предписать выдачу кого-либо из этих бывших невольников, ни обеспокоивать их чем-либо в пользовании личными правами.

«Что касается до второго пункта, т. е. до невольников обвиняемых в преступлении, то по английским законам, подданный или находящийся в Англии иностранец, обвиненный в преступлении, совершенном вне английской территории, не может быть арестован или выдан иностранному правительству. Исключение составляют те случаи, когда английское правительство заключи-

ло с иностранными трактаты о взаимной выдаче преступников. Такой трактат был заключен в 1794 г. с Северо-американскими Штатами только относительно преступлений убийства и подлога. Но срок этого трактата кончился. Поэтому очевидно, что по существующим законам обвиняемые невольники не могут быть выданы английским правительством американскому».

Дело это кончилось заключением новой конвенции между Англией и Соединенными Штатами о выдаче преступников. Но главный вопрос: невольник, убивающий господина для своего освобождения и убегающий на территорию государства, не признающего рабства может ли считаться преступником? – остался нерешенным. Действительно, те государства, которые считают рабство учреждением, противным природе человека, насилием, должны смотреть на убийство невольником своего господина, как на право необходимой обороны. Никто не считает преступником того, кто например освобождается от власти итальянского бандита убийством его. При существовании рабства в Америке этот вопрос имел для нее важное значение: близкое соседство с английскими колониями грозило плантаторам великими опасностями. Теперь, с отменой рабства в Северо-американских Штатах он потерял для них значение. Но так как рабство негров еще удержалось в некоторых странах, например в Бразилии, на острове Куба и пр., то нельзя сказать, чтобы этот вопрос вовсе лишен был практического значения.

## X. Оскорбление флага

### а) Дело двух французских кораблей под начальством Тинана[1]

В 1839 г. два французских военных корабля: корвет *Изер* под начальством де-Тинана и бриг *Лансье* под начальством де-Шанфре остановились в порте острова Иль-де-Франса, англий-

[1] Cussy, Phases et Causes célèbres du droit maritime, t. 2, p. 298 – 301. Также соч. Ортолана, пер. Лохвицкого, приложения.

ской колонии, принадлежавшей прежде Франции. В порте находился, между прочим, английский купеческий корабль *Гренло*. Капитан этого последнего Дривер, напившись пьян, задумал повеселить своих гостей, повесивши на носу французский флаг, что во всех флотах считается сильнейшим оскорблением. Капитан Тинан был в это время на острове; его лейтенант Барт отправился на *Гренло*, подошел к Диверу, и объявил ему, чтобы французский флаг немедленно был снят с позорного места и чтобы он дал письменное извинение. Дривер немедленно исполнил первое требование, но на второе отвечал отказом. Тогда Барт вызвал его на дуэль. Дривер после разных отговорок и колебаний принял наконец вызов драться на другой день. Но едва Барт прибыл на свой корабль, как Дривер прислал ему письмо с отказом в поединке, и для большей безопасности этот храбрец скрылся на берег.

Через два дня прибыл Тинан. Узнав о происшедшем, он отправился к губернатору острова Николаи, и энергически требовал удовлетворения. Губернатор заставил Дривера явиться к нему и принести в присутствии французских офицеров письменное извинение, и кроме того приказал ему держать целый день на верху большой мачты своего корабля французский флаг.

Дело казалось конченным, как вдруг губернатор, возбужденный вероятно Дривером и другими англичанами, прислал сказать Тинану, чтобы и он, в благодарность Англии, поднял на своих кораблях одновременно с Дривером английский флаг.

На это странное требование Тинан отвечал, что Дривер дал только законное удовлетворение, и что он но видит никакой причины отвечать салютом вежливости (salut do complaisaince) на обязательный салют. Губернатор после напрасных усилий побудить французов уступить объявил, что если в назначенный день к полудню они не поднимут английского флага, то он будет бомбардировать их.

Положение французов было трудное. Ни Тинан, ни его товарищи не думали подчиняться такому требованию. Спастись бегс-

твом от грозившей опасности они также не думали, да если бы и захотели, то это было невозможно, потому что оба корабля чинились. Они решились ждать твердо опасности, сражаться до последнего выстрела и погибнуть за честь национального флага.

В то время как офицеры и матросы, воодушевленные той же мыслью приготовлялись к последнему бою, губернатор вооружал батареи, и снарядил пароход, который должен был высадить на корвет 200 человек для абордажа. На корвете было всего 10, на бриге 20 пушек.

Все жители города были в волнении. Долгое владычество Франции оставило среди их глубокое сочувствие. Многие из них приходили на французские корабли, пожимали руки офицерам, обнимали их, прощались с ними, как с обреченными на смерть. Все были уверены, что через несколько часов от кораблей не останется и щепки, от экипажа ни одного человека в живых.

Наступил роковой день. С утра французские командиры покрыли мачты национальными флагами, как бы протестуя в последний раз именем Франции против несправедливого нападения; крюйт-камера открыта, канониры стоят у пушек, барабаны бьют тревогу.

Проходит утро, пароход стоит неподвижно, батареи молчат. Бьет полдень – тоже молчание. Это роковой час, назначенный губернатором. Но на грозных батареях все та же тишина....

Обдумав хладнокровно дело, губернатор увидел все бессмыслие своих притязаний и оставил их. Французское народонаселение острова дало торжественные банкеты в честь своего старого флага.

**b) оскорбление французского флага в Ливорно в 1848 г.**[1]

В 1848 году в эпоху сильного политического брожения в Ливорно, вожди демагогической партии распустили нелепые слухи о намерениях французов. Толпы народов бросились на стоявший

[1] См.: соч. Ортолана, пер. Лохвицкого, приложения.

в гавани французский купеческий корабль, отыскивая на нем скрытого будто бы оружия.

Толпа растолкала матросов и оскорбила французский флаг. Капитан подал жалобу генеральному консулу, который потребовал удовлетворения от тосканского правительства. Правительство назначило следствие по этому делу и через несколько недель приказало ливорнскому губернатору дать салют из артиллерии крепости Французскому флагу, как знак удовлетворения за нанесенную обиду.

## XI. Репрессалии

### а) Насилия англичан над Грецией в 1850 г. Дело еврея Пасифико

У греков существует обычай перед праздником Св. Пасхи сжигать чучело, представляющее еврея. В 1847 г. афинская полиция запретила такое фанатическое представление и сняло чучело. Рассерженная толпа бросилась на дом еврея Пасифико и поломала мебель.

Пасифико был португальским подданным. Но приятели посоветовали ему назваться жителем Гибралтара и искать защиты у английского посланника. Пасифико представил счет своих убытков на 800,000 драхм (200,000 рублей). Как правильно был составлен счет, лучшим доказательством может служить то, что впоследствии Пасифико удовольствовался 8,000 франков.

Англе1я давно была недовольна королем Оттоном и завидовала развитию греческого купеческого флота. Она воспользовалась делом Пасифико, вспомнила несколько других претензий такого же рода, чтобы наказать Грецию.

В Январе 1850 г. английская эскадра из 13-ти кораблей с 700 пушками и 7000 матросов под предводительством адмирала Паркера пришла в Саламинскую гавань, два корабля подошли к самому Пирею. Никто в Греции не воображал, что эскадра пришла с враждебными намерениями; король велел приготовить празд-

нества в честь дружественной и покровительствующей державы. Адмирал Паркер немедленно по прибытии представился со всем своим штабом королю Оттону. Прием, ему оказанный, был самый торжественный. Из дворца он вместе с английским посланником отправился к президенту греческого кабинета Лондосу, и объявил ему, что пришел истребовать удовлетворения по разным требованиям Англии. «Дело не в рассуждениях, прибавил он, о справедливости или несправедливости притязаний; я даю вам 24 часа, по истечении этого срока будут приняты исправительные меры». Греческое правительство отказало; тогда Паркер объявил берега Греции в блокаде для военных кораблей, и вслед за тем наложил эмбарго на тысячу греческих купеческих судов. Лондос протестовал против такой неслыханной процедуры, и просил вмешательства и посредничества России и Франции.

**1) Нота французского посланника Тувенеля английскому Визу.**

«Афины, 19-го января 1850 г.»

Нижеподписавшийся, чрезвычайный посланник и полномочный министр Французской республики, узнав о ноте, отправленной 18-го января достопочтенным г. Визом, полномочным министром ее британского величества г-ну Лондосу, министру иностранных дел, в которой запрещено греческим военным судам показываться в море перед английским флагом, с печалью исполняет то действие, которое налагают на его обязанности представителя державы, гарантировавшей трактат об установлении Греческого королевства.

В этом трактате 7-го мая 1832 г., заключенном между Францией, Англией и Россией, сказано, что Греция под властью баварского принца Оттона и гарантией трех вышеупомянутых держав, составит монархическое независимое государство.

Нижеподписавшийся не может умолчать, что, по его мнению, зрело обдуманному, запрещение, наложенное греческому

правительству адмиралом Паркером, свободно располагать своими военными судами, должно быть рассматриваемо, как первое покушение на независимость Греции.

Кто говорит независимость, правда, говорит вместе с тем ответственность, и нижеподписавшиеся нисколько не думает каким бы ни было образом оспаривать у британского посланника права домогаться удовлетворения требований против греческого правительства, если это правительство отказалось бы дать законное удовлетворение. Но теперь дело представляется в другом виде.

Греческое правительство, побужденное отвечать в 24 часа и без прений на требования, которые оно считает спорными, обратилось к третейскому суду... Нижеподписавшийся думает, что его долг просить снова г. британского посланника о благосклонном приеме посредничества Французской республики и о приостановлении исправительных мер до известия о принятии его правительством этого предложения.

Г. Тувенель, одушевленный единственно самым горячим желанием употребить все старания, чтобы уладить дело между двумя дружественными и союзными с Французской республикой правительствами, надеется, что достопочтенный г. Виз оценит характер и побуждение этого сообщения.

Нижеподписавшийся и пр.

Тувенель.

**2) Письмо греческого министра Лондоса к посланникам русскому и французскому**

Милостивый государь!

Я имел уже честь довести до вашего сведения все, что произошло с военным пароходом *Оттон* и другими государственными судами, бывшими Пирее, также и о протесте, посланном мной английскому посланнику против невероятного злоупотребления силы, угнетающей несколько дней Грецию.

Имею честь теперь уведомить вас, что суда английской эскадры сэра Паркера пришедши в Парос и захвативши там суда и лодки арсенала, нарушили постановления о народном здравии, всеми соблюдаемые в интересе здравия и общественного порядка.

Я только что получил известие, что сегодня англичане начали запрещать торговым судам, находящимся в Пирее, разгружаться без их дозволения, и во всяком случае на берегу противоположном таможне; они наконец запретили всякому кораблю, даже купеческому, входить в Пирей и выходить оттуда.

Я представляю вашей прозорливости и справедливости определить достоинство подобных действий. Мир рассмотрит все эти насилия в их настоящем свете; но обязанность правительства короля снова протестовать против злоупотребления силы.

Король, его правительство и вся нация имеют самую живую надежду в деятельной и благородной помощи (Е. В. Императоратора) (французской республики), но в ожидании этого, важные интересы подвержены опасности; общественный порядок безопасность государственная, администрация находятся в трудном положении вследствие прервания путей сообщений, для избежания таких печальных последствий, я прошу вас, м. г., именем правительства короля, соблаговолить приказать кораблям (Императора) (республики), которые находятся на водах Греции, оказывать в случае надобности помощь и содействие греческим властям в том, что касается общественной безопасности или вообще потребностей администрации.

Греция, окруженная морем и обладающая множеством островов, не может и короткое время обойтись без морской силы. Эта сила частью, уже отнята у ней и англичане угрожают совершенно лишить ее нас. В этих обстоятельствах правительство короля обращается к вам, милостивый государь, и оно твердо надеется, что как представитель великой нации и благодетельницы Греции, вы ответите на наш призыв.

Примите уверение и пр.

А. Лондос

**3) Письмо государственного канцлера Нессельрода к барону Брунову, русскому посланнику в Лондоне.**

С.-Петербург, 7/19 февраля 1850 г.

«Ваше превосходительство с трудом можете себе представить то тяжелое впечатление, которое произвели на Императора неожиданные насилия, произведенные над Грецией английскими властями. Едва миновались опасности для европейского мира, порожденные усилиями адмирала Паркера войти в Дарданеллы, как появление его эскадры на берегах Греции производит новые опасности, как будто решено заводить на востоке одно затруднение за другим, тогда как спокойствию запада и без того грозят опасности. Среди глубокого мира, без всякого предварения о намерениях английского правительства, английский флот внезапно появляется в виду столицы Греции. Адмирал Паркер, встреченный дружественно королем Оттоном, на другой день принимает угрожающее положение относительно этого государя; незначительные требования, которые тянутся в течение нескольких лет и из которых некоторые близки к окончанию, внезапно переменяются в повелительный ультиматум. Английский посланник объявляет, что дело идет ни о переговорах, ни о рассмотрении основательности и неосновательности, но что нужно дать полное удовлетворение в 24 часа... Каждый есть судья своего достоинства, и нам не принадлежит право оспаривать у английского кабинета способ понимания своего достоинства. Беспристрастная Европа решит, приличны ли были для такого великого государства, как Англия в отношении к слабому и беззащитному государству употребленные средства. По мы имеем основание заметить и имеем право жаловаться на отсутствие при этом способе всякого внимания к двум державам соучастницам в трактате об установлении Греции, и которые, начиная с 1827 года находились всегда в полном согласии с британским кабинетом относительно греческих дел.

Мы знаем, что Англия имела свои частные требования на греческое правительство. Об этом была речь между лордом Пальмерстоном и вами, и мы помним, что именно в 1847 г. английский кабинет думал принять некоторые меры против греческой администрации. Но так как после этой эпохи прошло много времени, в течение которого нам более ничего не говорили об этом и когда внимание Англии было обращено на другие более важные предметы, то мы были в праве сомневаться, что решение этого вопроса вдруг покажется ей неотложным. Если бы до принятая крайних мер английское правительство захотело предупредить нас, что его терпение кончилось, если бы наши усилия к склонению греков на соглашение с ним остались бесплодными, тогда, г. барон, мы не изъявили бы притязаний, что Англия должна вечно подчинять свои требования нашим стараниям. Но английское правительство не дало себе труда нас предупредить; ни слова не было сказано ни нашему, ни французскому посланнику в Лондоне; никакого сообщения не было отправлено ни в Петербург, ни в Париж, которое дало бы хотя заметить, что Англия скоро предпримет относительно Греции крайние меры. Россия и Франция узнали о них только тогда, когда они были выполнены. На предложения их посланников в Афинах о посредничестве, английский представитель отвечал отказом дважды повторенным, говоря, что он не может принять посредничества двух держав в деле, которое вовсе их не касается. В свою очередь, г. барон, мы не можем принять такого основания для отказа. Греция вовсе не изолированное государство, обязанное существованием только самому себе. Греция есть государство, созданное настолько же Россией и Францией, как и Англией. Эти три державы основали ее сообща, они определили с общего согласия ее границы и форму правления, каждая из них заключала с двумя другими условие уважать ее независимость и целость, поддерживать династию, призванную на ее трон, а потому одна из них не может разрушать общего дела, нарушать эту независимость, колебать эту династию, унижая ее в глазах света, возмущать спокойствие этой стра-

ны, подвергая ее происками враждебных партий и даже может быть междоусобной войне.

Независимо от чувства благорасположения к Греции, Россия и Франция имеют и материальный интерес в поддержании ее спокойствия. Они давали Греции деньги в займы, и поэтому не могут оставаться равнодушными, видя, что их должник, вследствие наложенного запрещения на его торговлю и мореплавание и вследствие тех мер защиты, которые его принуждают принять, будет менее, чем когда-либо в состоянии выполнить свои денежные обязательства. Они имеют поэтому право, по крайней мере, осведомиться о споре, который может причинить им такие важные невыгоды, и смотреть на это дело не только как на английское, но так же как на русское и французское.... Император повелевает вам, г. барон, сделать по этому случаю английскому правительству серьезные представления, побудить его самым усиленным образом ускорить в Афинах прекращение порядка дел, ничем не вынуждаемого и ничем не оправдываемого.

Прием, который будет сделан вашим представлением должен показать нам в полном свете, какого рода отношений мы можем ожидать от Англии, скажу более, какое положение она намерена принять относительно всех государств, больших и малых, берега которых доступны для внезапного нападения. Да, дело в том, чтобы знать, думает ли английское правительство, пользуясь своим чрезмерным морским превосходством, следовать на будущее время совершенно отдельной политике, не обращая внимания на трактаты, связывающие ее с другими кабинетами, считает ли она, что великая держава при встрече со слабой не должна признавать другого права, кроме материальной силы.

Вы сообщите лорду Пальмерстону эту депешу, и оставите ему копию с нее».

Депеша графа Нессельрода произвела сильное впечатление. «Times» отозвался о ней с величайшими похвалами, отдавая полную справедливость выраженным в ней принципам.

Вследствие энергических действий России и Франции, Англия приняла посредничество последней, и все споры были скоро

улажены... Но события 1862 года показали, что Англия не оставила своих замыслов о низвержении короля Оттона, и исполнила их в удобное время[1].

b) 22 июля 1807 года фрегат Северо-американских соединенных штатов, «Cheasapeake», назначенный в Средиземное море, отплыл из Гамптона в виду английской эскадры, стоявшей на якоре, в числе четырех кораблей и одного 38 пушечного фрегата. Между тем как фрегат «Cheasapeake» проходит английские суда, одно из них, корабль «Leopard» снимается с якоря и следует за ним. В расстоянии трех миль от берега командор окликает фрегат с известием, что он имеет ему передать депешу от своего флагмана адмирала Берклея. Эта депеша содержала требование выдачи трех именных матрос, беглецов с английского фрегата «Melampus». Американский командор Бакон отвечал, что таких людей у него нет и что его судно не может подвергаться иностранному контролю.

На этот ответ, сделанный со всеми приличиями, с английского корабля возразили залпом, за которым последовали еще два. Командор Бакон не будучи приготовлен, не мог вступить в бой и принужден был уступить нападению и спустить флаг, имея 3 чел. убитых и 18 раненых. Тогда явился на фрегат офицер, который с грубостью и наглостью осмотров экипаж, увез четырех матрос на корабль. Так как фрегат не был в состоянии продолжать плавание, то он принужден был возвратиться в залив, где и представлял американцам зрелище кровавого оскорбления, нанесенного их флагу. По рапорту командора Бакона по произведенному американским адмиралтейством следствию оказалось, что 4 взятые с фрегата матросы были не англичане, но американцы.

---

[1] О деле еврея Пацифико см. также Морской сборник, 1871 г., № 1, с. 110. Подобную же попытку для уничтожения морского могущества Англия хотела также применить и в отношении Неаполя и Тосканского правительства. Но боязнь возбудить слишком большое неудовольствие и сверх того необходимость обходиться осторожно с Францией, спасли флоты этих двух сторон.

c) в 1799 году английская эскадра адмирала Крейта остановила в Средиземном море датский фрегат Hanfersen, под начальством капитана Фандокума, сопровождавши датские купеческие суда. Капитан Фандокум воспротивился осмотру судов, но пушки Англии, бывшей тогда в мире с Данией, принудили его идти с английской эскадрой в Гибралтар.

d) Датский фрегат Freya, под командой капитана Крабе, конвоируя суда своей нации, 25 июля 1800 г., встретился в Ламанше с английской эскадрой. На отказ капитана Крабе допустить осмотр вверенных его конвою судов, четыре английских фрегата напали на него. Датский капитан, после упорной обороны, был наконец принужден сдаться. Это неслыханное нарушение международного права побудило Швецию и Данию протестовать против подобных поступков, хотя и бесполезно. Лорд Вайтворд, английский посланник в Копенгагене, *получил даже приказание требовать удовлетворение за оскорбление, причтенное английскому флагу капитаном Крабе своей защитой*.

e) Следующий случай с почтовым пароходом Aunis служит блестящим примером тому, до чего могут иногда довести непонимание самых элементарных начал международного права и как осторожны должны быть представители государства при аресте преступников, находящихся под защитой иностранного флага. Морской Сб. за 1863 г. № 10 сообщает по этому поводу следующее: французский почтовый пароход Aunis, принадлежащий обществу Messageries imperiales, возвращался в Марсель, с заходами, по установленному праву, в Чивита-Векиа, в Ливорно и в Геную. В числе пассажиров, взятых Aunis'ом было пять лиц, явившихся с правильными паспортами за подписью французского и испанского посланников для следования в Марсель и оттуда в Барселону. Пароход вошел в Генуэзский порт 10 июля. Едва стал он на якорь, как является комиссар генуэзской полиции, в сопровождении двадцати пяти вооруженных карабинеров, поднимается на палубу и требует выдачи пяти пассажиров, поступивших на судно в Чивита-Веккиа. Капитана, съехавшего

на берег по делам судовых бумаг, не было на судне. Его помощник не соглашается на выдачу, но солдаты схватывают лиц, указанных им полицейским комиссаром и отводят их в городскую тюрьму. Приехавший затем капитан парохода опять протестовал против поведения итальянских властей и объявил, что может выдать указанных ему лиц только по требованию французского генерального консула. Но только в11 часов утра префект Генуи уведомил французского генерального консула об аресте указанных пассажиров, между тем, как насильственный захват на Aunis'е происходил в 10 часов утра. Генеральный консул в свою очередь протестовал против поздно полученного им уведомления, но он сделал ошибку, отправив одного из чиновников консульства для принятая пассажиров из рук пароходных офицеров и виноват в том, что не настоял на своем протесте против взятия пяти пассажиров с парохода. Такой поступок итальянских властей и впоследствии оправдание их итальянскими государственными сановниками тем более замечателен, что не только противоречил основным принципам международного права, но даже был в прямом противоречии с § 7 почтовой конвенции от 4-го сентября 1860 г., заключенной между Италией и Францией, где между прочим, сказано: « … пассажиры, допущенные на эти почтовые пароходы, буде они не почтут нужным съехать на берег во время захода в упомянутые порты, ни под каким предлогом не могут быть сняты насильно с судна (enlevés), ни подвергнуты какому-либо розысканию, ни подчинены формальности прописки их паспортов....».

## XII. Несколько примеров английской практики по вопросам международного права

Самые странные понятия о требованиях международного права, без сомнения, до сих пор имели англичане. Между многими примерами нарушения международного права в военное время вспомним только восточную войну 1853 – 55 г. В подтверждении наших слов сошлемся на авторитет известного писателя

Hautefeuille, который в предисловии к своему сочинению «Des droits et des devoirs des nations neutres en temps de guerre maritime», говорит, что в продолжении этой войны английские моряки *«предавались такими враждебным действиям, даже против прибрежных населений Азовского моря, которым нет названия»*. Они истребляли дома рыбопромышленников, рыбной ловли, сети, лодки, – несмотря на то, что многие трактаты всегда покровительствовали этим столь необходимым людям даже среди ужасов войны. По мнению Hautefeuille, главная цель этих английских забав, заключалась в том, чтобы истребить морское население, снабжавшее матросами корабли Таганрога и Одессы и в случае нужды и русский военный флот. Как видите – цель и тут оправдывала средства! (Исторический очерк об ужасах английского способа ведения войны см. означенное сочинение Hautefeuille, перевод в Мор. Сб. 1881 г. № 1).

В мирное время англичане оставили по себе не лучшую славу. Ниже следует только два примера; читателей же, интересующихся этим вопросом отсылаем к следующим источникам: Мор. сборник: 1857 г. № 2, 1857 г. № 10, 1862 г. № 4, 1869 г. № 3, 1870 г. № 6 и ко многим другим русским и иностранным руководствам по международному праву.

I. В январе 1850 г. английский крейсер, пароход Cormoran, овладел в виду бразильского берега бразильским судном Santa-Cruz, вышедшим 2 января из Сан-Себастиана в Рио-де-Жанейро, и сжег его с грузом и со всеми судовыми бумагами, высадив предварительно экипаж на берег. Это явное презрение требований международного права возбудило переписку между бразильским министром иностранных дел и английским поверенным в делах в Бразилии, г. Джемсоном Гудзоном. Бразильский министр иностранных дел г. Суарез де Суза, назвавший этот гнусный поступок «вандализмом», требовал от английского правительства примерного наказания командира парохода Cormoran, как ручательства в том, что это впредь не повторится и вознаграждения владельцев за их судно.

Г. Гудзон отвечал, что судно Santa-Cruz было найдено в занятии запрещенным торгом неграми, и что оно было сожжено по причине невозможности, за ветхостью и неблагонадежностью самого судна, довести его до ближайшего порта, в котором бы находился английский призовой суд.

Оба эти довода были энергически опровергнуты г. Суарезом де Суза в его депеше англ1йскому министерству, в которой он между прочим говорит: «Но если судно Santa-Cruz было совершенно неблагонадежно к плаванию, то как оно могло годится к торгу неграми, требующему продолжительного плавания? Если оно не годилось в дальнее плавание, то не могло годиться для торга неграми. Если же торговало неграми, то было годно и для морского плавания».

Последняя депеша г. Суза оканчивалась словами: «Протестация нижеподписавшегося относится не до судна, торгующего открыто неграми, как в этом уверяет г. Гудзон, изменяющий сущность вопроса, а до нарушения права народов, поступками, явно оскорбляющими достоинство и независимость Бразилии, государства столь же самодержавного и независимого, как Великобритания, хотя и не могущего силой воспретить подобные поступки. Вопрос в том, имеют ли английские крейсеры право поступать так, как поступил пароход Cormoran?».

II. В декабре месяце 1856 г. в Мальтийском коммерческом суде разбиралось следующее важное дело, близко касавшееся самых священных принципов нравственности, человечности, а следовательно и морского международного права.

Французское трехмачтовое судно «Ibis» (из Нанта) шло с грузом масличных семян с западного берега Африки в Марсель. Застигнутое близ Балеарских островов бурей, оно потеряло весь рангоут и руль и в таком бедственном положении было носимо ветром и волнением по морю в продолжении нескольких дней. К довершению бедствия, в судне оказалось сильная течь и злополучный экипаж, не отходя от помп, изнемогал от усталости и голода при оказавшемся недостатке провизии, и ожидал неизбежной смерти. Когда экипаж почти потерял надежду, на горизонте

вдруг показался пароход, поднявший при приближении английский флаг. То был английский купеческий пароход «Arcadia», шедший в Мальту; приблизившись к судну «Ibis», он тотчас остановил машину и отправил к нему шлюпку.

Помощник английского шкипера, не входя на судно, объявил французскому шкиперу, что пароход не может оказать ему другой помощи, как забрать весь французский экипаж, ибо у него нет ни средств, ни времени заниматься спасением судна, которое может каждую минуту потонуть. Тщетно умолял француз, чтобы ему дали провизии, несколько людей и буксир. Получив решительный отказ, под предлогом, что пароходу «Arcadia» должно непременно прибыть в Мальту в срок, он принужден был решиться оставить свое судно и переехать на английское. Но едва успели французы перебраться на пароход, шкипер его, с плотником, конопатчиком и частью матросов отправился на французское судно. Законопатив наскоро самые опасные места судна, «Ibis» был взят на буксир парохода и приведен в Мальту. Но что покажется *невероятным*, несмотря на сущую правду, это дерзость и наглость английского шкипера: он велел, при входе в Мальту, поднять на бушприте судна «Ibis» английский флаг и, по прибытии в порт, *поспешил в морское управление, чтобы получить законное право на судно, оставленное своим экипажем и найденное им в море*.

Французскому консулу в Мальте, энергично заступившемуся за своего соотечественника, удалось благоразумными мерами заставить английское морское начальство снять противозаконное позволение на владение чужой собственностью[1].

[1] См.: Морской сборник, 1867 г., № 2.

## XIII. Недавний случай перестрелки в мирное время боевыми выстрелами

7 декабря 1876 г. около часу пополудни, австрийские мониторы «Maros» и «Leitha», на одном из которых находились германский и австрийский консулы, маневрировали перед стенами Белградской цитадели. Караульный крикнул мониторам, чтоб они удалились, и, когда на оклик этот не было обращено внимания он сделал по судну выстрел из ружья. Мониторы отошли к Землину, а консулы, пересев на лодку, отправились в Белград, после того, как князь Вреде отдал приказание ответить с монитора на огонь караульного. В 4 ½ часа один из мониторов сделал по Белградской цитадели два выстрела из двух 24 фунтовых (6 д.) Круповских орудий. Граната, ударившись в крепостную стену, лопнула, и осколок ее попал в помещение сербского министерства иностранных дел. Происшествие это имело, между прочим,. последствием несчастный случай на стрелявшем мониторе: вследствие ли неосмотрительности, или технической неисправности, но только дело в том, что один из снарядов лопнул в орудии во время выстрела, при чем ранен офицер и, из двух человек прислуги, один ранен, а другой убит; одновременно с этим несколько картузов, находившихся в башне монитора, воспламенились.

Этот случай окончился тем, что 23 декабря (н. с.) Австро-Венгрия получила со стороны Сербии (см. телеграммы в газетах от 13 декабря) полное удовлетворение, заключавшееся в том, что мониторы «Maros» и «Leitha» приблизились к Белградской цитадели и подняли свои национальные флаги, которые получили салют в 21 выстрел. Батальон сербской пехоты, выстроенной на крепостной стене, при звуках национального сербского гимна, сделал ружьями на караул. Австрийско-венгерское генеральное консульство находилось в это время на одном из мониторов.

## XIV. Практика конгрессов[1]

В эпоху заключения Венских договоров, конгрессы созывались только пятью великими европейскими державами; руководством для них служили обыкновенно протокол и декларация Ахенского конгресса 1818 г.

Правда, эти два акта не были сходны друг с другом слово в слово, но они и не содержали в себе значительных разногласий. Протокол был обязателен преимущественно для подписавших его государств и для Франции, после того как эта держава приступила к конгрессу; декларация, сообщенная дипломатическим путем прочим дворам, заключает в себе обязательства, принятые по отношению к этим дворам пятью великими державами. Она основывается на принципах международного права и является формальным его выражением, тогда как протокол имеет своим основанием начала Священного Союза и договоры; он выражает ту точку зрения, с которой великие державы условились обсуждать подлежащее их решению политические вопросы в том случае, когда решение их не могло быть постановлено на основании общепризнанных начал международного права.

Таким образом, декларация служила общей нормой для всех правительств европейского союза государств, которые формально или молчаливо приступили к ней или пожелали бы приступить; протокол явился частной нормой для великих держав, и для прочих правительств имел значение только в той мере, на сколько указывал им, в каком духе будут обсуждаться их дела представителями европейской пентархии. Мы войдем в некоторые подробности касательно этого соотношения между декларацией и протоколом.

И тот и другой из этих актов содержат в себе определения частью материального, частью формального права. Материальная сторона их заключается в обязательном признании междуна-

[1] Из сочинения Гефтера «Европейское международное право», пер. бар. К. Таубе.

родного права, хотя признание это было самым общим; формальная их сторона есть существенно практическая часть обоих актов. Правилом для переговоров между 5-ю великими державами она полагает собрание конгрессов государей и дипломатических конференций и придает этим переговорам большее значение, чем какое имели они до Венского конгресса: важность этого последнего позволяла великим державам надеяться, что будущие конгрессы послужат им средством:

- для обсуждения собственных их интересов;
- для рассмотрения вопросов, ради которых другое правительство обратилось бы к пяти великим державам с просьбой о вмешательстве.

Державы вообще согласились, чтобы общие переговоры могли касаться только интересов и вопросов политических, не поддающихся никакому точному ограничению и определению.

Таким образом к предметам общих переговоров относились:

1) предложение одной из великих держав, желающей обсудить какой-нибудь вопрос, важный для нее самой, или для нее и для других держав, или, наконец, для одной из этих последних;

2) просьба о вмешательстве, обращенная каким-нибудь другим правительством. (Протокол использует выражение «приглашение» (invitation), декларация – «просьба о вмешательстве (réclamation d'intervention).

Без всякого сомнения, великие державы исходили в 1818 г. из того предположения, что правительство, о котором идет речь, – правительство законное (légitime) и общепризнанное. Но само собой разумеется, что они могли находить некоторый интерес и в существовании правительства, установленного каким бы то ни было фактическим образом, интерес достаточно могущественный, чтобы побудить их войти в переговоры об этом правительстве, как это было, напр., во время восстания греков и, позднее, в бельгийских делах. В этом последнем случае державы считали себя обязанными пещись о поддержании или восстановлении мира в Европе, а поведение их по отношению к грекам легко объясняется началами Священного Союза, которые строго оправды-

вали заступничество держав за их собратьев-христиан против Турции.

Таким образом, собрание великих европейских держав с целью совместного обсуждения указанных выше политических вопросов сделалось возможным; но оно вовсе не было обязательным ни для всех их в совокупности, ни для каждой из них в отдельности. Из начал Священного Союза можно было вывести только обязанность внимательного отношения к представлениям союзников; но, с точки зрения права, каждая держава сохраняла за собой свободу оценки, должен ли данный случай быть предметом общего обсуждения, или нет.

Это право свободной оценки естественно не прекращалось и во время самих переговоров. Каждая держава оставалась независимой в своих взглядах и в своих заявлениях; ничто не решалось по большинству голосов. Правда, если державы расходились в своих мнениях, то те из них, которые держались одинакового взгляда на дело, могли привести его в исполнение; но они были обязаны не наносить ущерба существующему между всеми государствами общению и уважать права и независимость держав, убеждения которых расходились с их собственными.

С общего согласия всех держав решался также вопрос о дозволении какому-либо другому стороннему государю участвовать в переговорах и решениях союзных держав. Несоюзные правительства не имели никакого права требовать прямого доступа и участия в совещаниях конгресса: они были в праве только посылать своих председателей в место его заседания, и с этими уполномоченными могли быть ведены переговоры конгрессом или конференцией. Протокол представляет *право участия в этом собрании непосредственно или через представителей* только той державе, которая обратилась с формальной просьбой о рассмотрении известного вопроса пятью союзными державами. Это право не оговорено в декларации; это доказывает, что великие державы желали сохранить за собой свободу решения в каждом отдельном случае, должно ли это право быть предоставлено просившему о нем правительству, или нет.

Постановления конгрессов или конференций имели для участвовавших в них держав только силу договорных условий. Они не были обязательны даже для того правительства, которое просило конгресс о вмешательстве, и получали значение третейского приговора только в том случае, когда спорный вопрос был предложен на решение конгресса заинтересованными сторонами. Правда, державы могли ради собственного своего интереса привести свои постановления в исполнение, но они должны были заботиться о ненарушении начал международного права, которые они сами принимали за основание своих переговоров, поскольку эти начала были бесспорны.

Таковы принципы Ахенской декларации, принципы, которые почти вовсе не были определены точнее практикой конгрессов и конференций, собиравшихся после 1818 г.

Конгресс в Троппау, перенесший потом свои заседания в Лайбах (1820, 1881 г.), имел предметом своих совещаний революционные перемены государственного устройства в Неаполитанском королевстве и в Пьемонте и разрешил вооруженное вмешательство Австрии в дела этих стран. Союзные державы оправдывали свое решение опасностью всеобщего волнения; но неаполитанский король был приглашен. к участию в общих совещаниях, и император Франц I написал ему дословно следующее:

«Приступая к этому общему совещанию, мы только сообразуемся с договорами 1814, 1815 и 1818 гг., характер и цель которых известны Вашему Величеству, как и всей Европе, и которые являются основанием *того охранительного союза, единственное назначение которого заключается в обеспечении всех государств от всяких посягательств на их самостоятельность и территориальную неприкосновенность и в утверждении мира и благоденствия Европы посредством мира и благоденствия каждой из земель, из которых она слагается*» (Martens N. R. IX, 586)».

Правда, Великобритания не принимала никакого участия в действиях других держав в 1820 г.; но не разделяя мнений других

правительств, Сент-Джемский кабинет (лорд Кастельре) нисколько не препятствовал мерам, принятым этими последними.

Веронский конгресс (1822, 1823), направленный против испанской конституции и управления кортесов, дал свое согласие на вмешательство Франции, встретив, однако, на этот раз сопротивление со стороны Англии.

Конференции, вызванные голландско-бельгийскими делами и созванные пятью великими державами в Лондоне, имели более решительный характер.

Особенно интересным в этих конференциях представляется то обстоятельство, что они были созданы по почину самого нидерландского короля, просившего о примирительном вмешательстве великих держав в дела своего государства, преимущественно с целью заключения, до окончательного мира, перемирия на основе status quo.

Уполномоченные пяти великих держав, приняв на себя решительную роль третейских судей, взяли все дело исключительно в свои руки, так что решения их, занесенные в различные протоколы, в сущности, явились обязательными предписаниями для воюющих сторон. Приготовительные работы и исполнение решений конференция возложила на специальных комиссаров. Сам Нидерландский король вовсе не был приглашен к участию в совещаниях и постановлениях конференций, и неоднократные жалобы его по этому поводу ни в чем не изменяли дела: с его правительством обращались как с стороной, стоявшей в одинаковом положении с представителями восставших провинций. Конференция одна решила окончательно все дело, правда, не без вооруженного вмешательства со стороны Франции и Англии и только после того, как пять великих держав заключили с Бельгией договор 15 ноября 1831 г., которым она признавалась самостоятельным и независимым государством.

Образ действия конференции и ее протоколы вызвали справедливые упреки, и то оправдание, которое она пыталась им дать

в 19-м протоколе (19 Февраля 1831 г.)[1], не могло устранить всех сомнений, возбужденных относительно законности образа ее действий.

Конференция была приглашена содействовать Нидерландскому правительству в усмирении бельгийского восстания, оказать свою помощь для предотвращения распада государства, имевшего свое основание в войнах и договорах 1815 г. Вместо того, она объявила себя третейским судьей между двумя воюющими сторонами, диктовала им свои распоряжения и, наконец, прибегла к вооруженной силе, по крайней мере не препятствовала ее применению, чтобы окончательно разделить на две части королевство, созданное в 1815 г.

Логика или софистика оправдания этого рода действий сводится в сущности к следующему: создание Нидерландского королевства было ошибкой и создавшие его державы, осознав свою ошибку, обязаны и перед собой, и вообще в виду интересов Европы озаботиться действительным образом об общей безопасности и восстановлении мира. «Каждый народ, говорилось в протоколе, имеет свои особые права, но и Европа имеет свое право: общественный порядок – вот что дает ей это право».

Правда, конференция прямо не навязывала воюющим сторонам свои решения, но по мере издания их ожидала, когда они будут приняты воюющими сторонами. Правда также, что последние протестовали против многих пунктов, постановленных конференцией, и что они вызывали этим дальнейшие распоряжения; но какое действительное сопротивление могла оказать та или другая сторона пяти соединенным великим державам?

Во всяком случае, образ действий конференции был бы менее оскорбителен, если бы Голландское правительство было допущено к участию в совещаниях других держав, подобно Неаполю на Троппау-Лейбахском конгрессе, и что по-видимому было указано Ахенским протоколом.

---

[1] Murhard, Rec. I, 226.

Единственно справедливая точка зрения, именно – общих и примирительных совещаний великих держав с другими заинтересованными правительствами об общих их интересах – была принята на конференции в Париже в 1856 г., это единственная точка зрения, которая действительно обеспечивает самостоятельность и законное равенство государств.

Кроме Блистательной Порты, которую, конечно, нельзя считать имеющей право голоса во всех европейских делах, – на Парижском конгрессе имела своего представителя шестая держава[1].

Тем на менее, маловероятно, чтобы еще более значительное увеличение числа членов конгресса придало более силы его решениям; напротив, можно опасаться, что именно это обстоятельство явится причиной ослабления его авторитета. Можно допустить только, что известные политические дела должны ведаться исключительно общим конгрессом и что только от такого конгресса исходит наиболее действительное решение судеб народов и правительств; но не следует думать, что решение это было всегда непреложным или даже всегда справедливым. Это слишком доказывает история конгрессов, созывавшихся до настоящего времени.

## XV. Третейское решение президента Французской республики по делу американского корсара *the General Armstrong*[2]

Мы Луи Наполеон, президент Французской республики.

Правительство Соединенных Штатов и ее величества королевы Португалии и Алгарвии пригласили нас на основании конвенции, заключенной в Вашингтоне 26 февраля 1851 г., произнести приговор в качестве третейского судьи по претензии за

---

[1] Сардинское королевство, в лице знаменитого Кавура (1810 – 1861) и де Вилламарина.

[2] Из сочинения Ортолана.

истребление в порте Файяль в 1814 г. 27-го сентября американского корсара *Генерал Армстронг*.

Рассмотрев подробный отчет о фактах, причинивших спор, и документы, представленные уполномоченными обеих сторон;

Приняв во внимание: доказанный факт, – что Соединенные Штаты были в войне с Англией, а Португалия в состоянии нейтралитета, когда 26-го сентября 1814 г. американский бриг *Генерал Армстронг*, капитан Рид, снабженный законным каперским патентом, вышедши из Нью-Йорка, бросил якорь в порте Файяль, одном из Азорских островов, составляющем владение Португалии;

Что также доказано, что вечером того же дня в этот порт вошла английская эскадра коммодора Лойда;

Что также достоверно, что в следующую ночь, в противность должному уважению к правам короля португальского, произошло кровавое столкновение между американцами и французами, и что на другой день один из кораблей английской эскадры расположился подле американского корсара для бомбардирования его; что вследствие этого капитан Рид оставил с экипажем свой корабль и разрушил его;

Приняв во внимание, что если и доказано, что в ночь 26-го сентября английские шлюпки, под начальством лейтенанта Фаваля, подошли к американскому бригу, то не доказано, что бывшие на них люди были вооружены,

Что из представленных документов следует, что когда шлюпки подошли к американскому бригу, экипаж брига окликнул их и предложил удалиться, сделал немедленно залп, вследствие которого на шлюпках было убито и ранено несколько человек, между тем как шлюпки не пытались отражать силу силой;

Приняв во внимание, что из рапорта файальского губернатора видно, что американский капитан не прибегнул к покровительству португальского правительства после пролития крови, и после прекращения огня бриг *Генерал Армстронг* бросил якорь возле замка; что этот губернатор утверждает, что только тогда он был уведомлен о происшествии в порте;

Что он несколько раз просил командора Лойда прекратить неприязненные действия, и жаловался на оскорбление нейтральной территории;

Что он деятельно воспротивился тому, чтобы американские матросы, бывшие на земле, не отплыли на бриг для продолжения битвы, противной общенародному праву;

Что слабость гарнизона острова и дурное состояние артиллерии фортов делали невозможным с его стороны вооруженное вмешательство;

Приняв во внимание, что капитан Рид, не прибегнув с самого начала к вмешательству нейтрального государя, и употребив оружие для отражения несправедливого по его мнению нападения, тем нарушил сам нейтралитет территории иностранного государя, и разрешил его от обязанности оказать ему покровительство другим способом, кроме мирного вмешательства.

Отсюда следует, что португальское правительство не может подлежать ответственности за результаты столкновения, происшедшего с нарушением его верховных прав и нейтралитета его территории и при том так, что к его офицерам не обращались в удобное время, когда они были в состоянии оказать помощь и защиту кому следует

Поэтому мы объявили и объявляем, решили и решаем, что правительство, Соединенных Штатов не имеет основания для требований, которые оно представляет на португальское правительство, и что Португалия не должна платить никакого вознаграждения за потерю американского брига *Генерал Армстронг*.

## XVI. Решение третейского суда в Женеве по знаменитому делу «Алабамы»

Многие моряки, вероятно, еще не забыли того впечатления, которое возбуждено было не только в одной Америке, но и вообще во всем образованном морском мире поведением Англии относительно восставших конфедеративных штатов Северной Америки.

Последние, как известно, приобретали суда в Англии и доставали там артиллерию и оружие; экипажи судов большею частью состояли из английских подданных, которые принимали самую выдающуюся роль в уничтожении северо-американских торговых судов и вообще наносили огромный убыток американской торговле.

Из всех конфедеративных крейсеров наиболее своею деятельностью прославился «Alabama», плававший под командой капитана Семмса; этот крейсер строился в Англии, в Биркенхеде, на верфях г. Лэрда и Ко, недалеко от Ливерпуля. Это обстоятельство не ускользнуло от деятельного американского консула г. Дудлей, который уже в июне 1862 года сообщил г. Адамсу, что на означенной верфи строится подозрительное судно, которое повидимому предназначается быть крейсером восставших штатов. Такое подозрение основывалось, по мнению г. Дудлей, на том, что никого не пускали осматривать это судно, за исключением лиц «хорошо известных по своей преданности идеям мятежников»[1]. По собранным сведениям, следует полагать, что строящееся судно предназначается для военных целей, так как оно будет иметь одиннадцать портов для орудий, и что вообще, судно имеет лучшие очертания и строится весьма тщательно и прочно». В заключении г. Дудлей выразил опасение, что если этому судну будет позволено уйти, то оно может причинить огромный вред морской американской торговле. По сообщению об этом факте английскому правительству, последнее назначило осмотр этого судна; после чего выяснилось, что действительно строится военное судно, но строители объявили, что оно уже продано одному иностранному, правительству, имени которого они не могут назвать. Так как таможенные чиновники находили обвинение недоказанным, о чем и донесли правительству, то г. Дудлей начал искать более положительные улики. Уже в двадцатых числах июля удалось убедить рабочих верфи г. Лэрда и они

[1] См.: статью «Английский нейтралитет в американской войне» (Морской сборник, 1871, № 1.

единогласно показали, что подозрительное судно строится по чертежам и заказу г. Буллок и назначено крейсером для захвата торговых судов Северо-Ам. Соед. Шт. Эти показания рабочих были рассмотрены в Лондоне коронными судьями, которые, наконец 29 июля объявили, что подозрительное судно подлежит аресту. Но такое решение было объявлено слишком поздно: 28 июля, после полудня, судно, числившееся в списках судостроителей под номером «290» и не имевшее тогда никакого имени, вышло из дока и встало на якорь у Ливерпульской пристани. Утром 29 июля судно вышло в море под предлогом пробы машины, а для устранения разных подозрений были взяты пассажиры, в числе которых находились дамы. При выходе же из устья реки Мереей все пассажиры были свезены на берег и судно вышло в море, зайдя предварительно на остров Энглеси, куда вскоре также прибыли 40 человек моряков, предназначенных быть частью экипажа судна № 290. Как только было сообщено в Лондон об уходе этого судна, тотчас же английское правительство сообщило по телеграфу во все порты о задержании его; такое же приказание было послано губернаторам английских колоний и, между прочим, на Бермудские острова, куда, как предполагали в то время, судно должно зайти за углем и для исправлений. Если судить по письму, полученному в Англии с судна № 290, то оказывается, что капитан Буллок, узнав из Лондона о производстве судебного следствия, поспешил с отправлением своего судна четырьмя днями ранее, чем предполагалось и вместо того, чтобы направиться в Нассау, он пошел прямо на Азорские острова и благополучно прибыл в Порто-Прайя на острове Терейра, где получил всю необходимую артиллерию, ружья, боевые припасы, одежду для команды, каменный уголь, офицеров и командира от ожидавших его там барки Agrippina из Лондона и парохода Bahama, из Ливерпуля. При чем не следует упускать из виду, что перегрузка разного рода вещей с судна на судно происходила хотя в некотором расстоянии от берега, но все-таки в пределах нейтральных португальских вод.

«24 августа 1862 г., когда перегрузка вещей была окончена, капитан парохода «№ 290» Семмс[1] вызвал на верх всю команду, приказал поднять конфедеративный флаг, при чем хор музыкантов играл известный гимн Dixie's Land и объявил, что вследствие междоусобной войны, он получил от своего правительства назначение крейсеровать в морях для захвата и уничтожения американских судов; что матросы, желающие плавать с ним, получат хорошее жалованье и призовые деньги; что в настоящее время из всего федерального флота, он опасается не более четырех или пяти судов, которым, впрочем, будет трудно поймать его; что он требует от матросов дисциплины и решимости храбро сражаться при встрече с врагом, но, что нежелающие принять его условий, могут тотчас же возвратиться в Англию на пароходе «Bahama». 48 человек и преимущественно кочегары, отказались продолжать плавание, так как они были наняты только до Нассау и вследствие своего отказа были немедленно перевезены на пароход Bahama для доставки их в Англию. Капитан Семмс все же имел в своем распоряжении 80 матросов, с которыми он вышел в море, предварительно назвав свое судно «Alabama»; имя, которое приобрело потом такую громадную известность.

Приняв командование над конфедеративным крейсером «Alabama», капитан Семмс проплавал некоторое время недалеко от Азорских островов и потом приблизился к берегам Новой Англии на расстоянии двухдневного перехода от Нью-Йорка, а в ноябре прибыл на остров Мартинику, где он был принят так же, как и его предшественник Sumpler, плававший под командой того же капитана Семмса. Во время пребывания «Alabama» на острове Мартиника показался в виду берега федеральный крейсер «San-Jacinto», который, оставаясь в открытом море, следил за движениями противника и хотел пересечь ему путь, как предполагал сделать клипер Iroquois для Sumpter'a; но одинаково безуспешно. «Alabama», будучи слабее своего противника, но пользуясь

[1] См.: статью «Английский нейтралитет в американской войне» (Морской сборник, 1871 г., № 1.

преимуществом хода, беспрепятственно вышел ночью в открытое море. В январе 1863 г. «Alabama» показался в Мексиканском заливе, в виду порта Гальвестона; здесь он вступил в сражение с федеральным военным пароходом «Hatteras», пустил его ко дну и направился к острову Ямайке, где он оставался пять дней и потом бросился к Бразильскому берегу, а оттуда, пройдя южный Атлантический океан, прибыл на мыс Доброй Надежды в июле 1863 года. Отсюда «Alabama» пошел в Китайское море, где он оставался пять или шесть месяцев, которых было вполне достаточно, чтобы навести страх между американскими судами, ведущими торговлю с Китаем и Японией. После этого он возвратился на мыс Доброй Надежды и потом отправился в Европу. Чрез три дня после прибытия «Alabama» в Шербург, показался в виду этого порта федеральный клипер «Kearsarge», под командой капитана Уинслоу, служившего прежде вместе с Семмсом на военных американских судах. Капитан Семмс вызвал на бой своего противника, предупредив его только о желании нагрузиться сначала углем. Действительно 19 июня 1864 г. оба судна встретились в шести или семи милях от берега и, спустя час времени, «Alabama» спустил флаг и вскоре пошел ко дну. Таким образом, в Английском канале окончилась так блистательно начавшаяся карьера конфедеративного крейсера «Alabama»!

«Alabama» пробыл в разных морях 18 месяцев, в продолжении которых он ни разу не заходил ни в один из конфедеративных портов и ни разу не отдал на рассмотрение военного или гражданского суда ни одного из своих многочисленных призов, так как самой силой обстоятельств был поставлен в необходимость сжигать все сделанные призы[1]. Принимая во внимание это

[1] Таким образом мы видим, что «Alabama» решил сам по себе трудный вопрос о питании отечественных крейсеров за границей в военное время, т.е. другими словами этот крейсер питался на счет захватываемых призов, которых силою обстоятельств был вынужден сжигать на месте, так как не один из нейтральных портов не допустил бы заход этих призов, отечественные же конфедеративные порта находились в большинстве случаев

обстоятельство будет понятно, почему американцы так сильно

---

слишком далеко. В такое же положение легко могут быть поставлены и русские крейсеры в случае войны с одною из великих морских держав Им останется одно из двух: или уничтожить на месте задержанное судно, или же отправить последнее при некотором числе русской команды и офицера в первый отечественный или союзный (?) порт для производства следствия и произнесения затем надлежащего приговора призовым судом. С первого взгляда кажется наиболее удобным последнее, но принимая во внимание, что захваченное судно легко может быть обратно взято неприятельскими крейсерами, чем мы потеряем как приз, так и часть нашей команды, – было бы разумнее иметь возможность уничтожить приз на месте, или же послать его для продажи в ближайший нейтральный порт. В том и другом случае необходимо быть уверенными, где приз действительно добрый (т. е. законный), а для этого весьма важно устроить тут же на крейсере особый призовой суд. Последний же, для придания его решению беспристрастия, – мог бы состоять, например, из трех лиц, получивших высшее юридическое образование и не принадлежащих к личному составу крейсера. При чем означенные лица должны получать постоянное жалованье от казны и отнюдь не участвовать в призовых деньгах, которые потом выдаются личному составу крейсера за каждый приз. Обставив таким образом проектируемый нами «крейсерский призовой суд» можно вполне поручиться за беспристрастие его решения. Командиру же военного крейсера должно быть строго приказано – подчиняться решению своего призового суда, в противном же случае вся ответственность падает на командира. Что же касается вопроса – может ли подобный призовой суд быть признан на основании принципов международного права, – то мы вправе думать, что ни только, что может, но должен, так как международное право требует не только, чтобы прежде перехода приза во власть взятеля, он был бы осужден к этому подлежащим и законным призовым судом; составить же положения о последнем, выработать правила его устройства и состава, месте нахождения и пр. – вполне зависит от усмотрения каждого государства. Для того, чтобы все эти крейсерские призовые суды находились бы под наблюдением высшего призового суда – можно при Морском министерстве образовать особую высшую инстанцию Адмиралтейского призового суда, куда обязаны отправлять донесения все отдельные призовые суды на крейсерах и который бы вместе с тем мог служить высшею апелляционной инстанцией для жалоб заинтересованных лиц.

негодовали на тех, кто содействовал или покровительствовал его крейсерству.

К этому еще следует прибавить, что гнев американцев достиг невыразимых размеров, вследствие поступка г. Ланкастера, владельца английской яхты Deerhound, которая, под предлогом спасения утопавших с разбитого «Alabama», вытащила из воды капитана Семмса и некоторых офицеров и потом, вместо того, чтобы передать их в руки капитана Уинслоу, как военнопленных, убежала в Соутгамптон и выпустила их на берег пировать в Англии. Американское правительство заявило сильный протест по поводу поступка г. Ланкастера. Но г. Бернард, автор сочинения: «A historical Account of the Neutrality of Great Britain during the american civil war», смотрит на этот протест следующим образом: «нет никакого сомнения, что нейтральное лицо, или судно, не имеет права приближаться к дерущимся противникам, с целью помочь кому-нибудь из них, или выручить от преследования побеждающего; в случае же такого вмешательства нейтральное лицо, или судно, считается участником боя и несет полную ответственность за это. В рассматриваемом же нами случае, говорит г. Бернард, владелец яхты был иностранец, привлеченный к месту боя простой случайностью и любопытством. Г. Ланкастер действовал, по-видимому, под влиянием чувства человеколюбия при спасении погибавших и при этом он распорядился не своевольно, а с разрешения командира клипера «Kearsarge». Морской офицер должен был бы понять, что, при таких условиях, он не

---

Подобные крейсерские призовые суды имели бы помимо других преимуществ (как напр. сокращения формальности произнесения приговора, выигрыша времени, избежания возможности быть обратно взятым неприятелем и пр.) и ту выгоду, что давали бы нашим командирам военных крейсеров право и возможность отправить приз под конвоем к первому неприятельскому порту для продажи его частным лицам. Подобная продажа после надлежащего суда над призом разрешается почти всеми нейтральными государствами.

К сожалению, недостаток места не позволяет нам более распространяться о таких призовых судах; но преимущества их, а равно и выгоды несомненны.

мог требовать от нейтрального лица сдачи в его руки лиц, которых он спас от гибели; на нейтральном лице не лежит такого обязательства. Действительно, нейтральное судно не имеет права передавать насильно лиц со своей палубы по требованию победителя; точно также победитель не может арестовывать и захватывать лиц на палубе нейтрального судна. Подтверждением последнего может служить случай с английским пароходом «Trent»[1], когда федеральное военное судно арестовало на нем гг. Массона и Слайделя, конфедеративных агентов, которые отправлялись в Европу и которые были, однако же, освобождены по требованию английского правительства. Для г. Ланкастера, владельца яхты «Deerliound», было совершенно все равно, заключает г. Бернард, спасались ли утопавшие на его собственных лодках, или на лодках с «Alabama» и был ли обязан честным словом возвратиться на «Kearsarge» офицер, приезжавший на федеральное судно с известием о сдаче «Alabama». Эти вопросы не могли иметь никакого влияния на поступок г. Ланкастера».

Из других конфедеративных крейсеров, нанесших более или менее значительные убытки северо-американской торговле вследствие неисполнения Англией всех обязанностей нейтралитета следует упомянуть о деятельности «Florida», спутников «Alabama», «Tuscalosa», «Clarence», «Tacony» и «Archer» и наконец еще три судна «Georgia», «Retrebution» и «Shenandoah».

Действия всех этих судов были причиной серьезного дипломатического столкновения между Англией и США, которое не раз грозило перейти в открытую вражду. По окончании междоусобной войны американцы несколько раз обращались к англичанам с просьбой заплатить все понесенные убытки, но пока лорд Д. Россель состоял в министерстве, как лично принимавший участие в этом вопросе, он ничего не хотел и слышать. С переменой Министерства заведывание департамента иностранных дел перешло к лорду Станлей, а потом к графу Кларендону;

[1] Более подробные сведения об аресте комиссаров южных штатов на пароходе «Trent», см.: ч. 2, § 47.

и тот и другой последовательно вступали в переговоры с Соед. Шт. относительно созыва по этому делу третейского суда, несколько раз уже предложенного американцами, но отвергнутого лордом Росселем[1]. В это время и был составлен проект договора, который президент Джонсон согласился принять, но Вашингтонский сенат решительно отвергнул и разрыв сделался серьезнее, чем прежде.

При таком положении дел возобновление переговоров казалось более невозможным, но вспыхнувшая война между Францией и Германией подвинула дело переговоров вперед. Англия, опасаясь различных усложнений, сочла неблагоразумным оставаться в критическое время под опасением разрыва с Соед. Шт. Америки. Страх Англии еще более увеличился, когда она узнала, что президент Грант рекомендовал конгрессу назначить комиссию для слушания жалоб американских граждан на Великобританию, основанных на действиях конфедеративных крейсеров, с тем, чтобы президент предъявил их от имени правительства Соед. Штатов. Вследствие этих соображений Англия предложила 26 января 1871 года правительству Сев. Ам; Соед. Шт. назначить высшую смешанную комиссию, которая собралась бы в Вашингтоне с целью уладить различные спорные вопросы между обоими государствами, относительно разграничения английских владений в Северной Америке. На такое предложение было американцами отвечено, что они готовы назначить комиссаров с условием, чтобы комиссия также рассмотрела и другие спорные вопросы, относящиеся до последней междоусобной войны. Так как британское правительство приняло это предложение, то комиссары, выбранные обеими сторонами из знаменитостей адвокатуры, дипломатии, судебного ведомства и законоведения, – собрались вскоре в Вашингтоне и уже 8 мая 1871 г. заключили трактат, одобренный обоими правительствами. Весь трактат состоял из 52 статей и заключал в себе все спорные требования. Так как нас больше всего интересуют статьи, относившиеся к состо-

[1] См.: Морской сборник, 1875 г., № 8.

явшемуся по этому случаю третейского суда в Женеве, то ниже мы приводим некоторые из этих статей, равно как подлинное решение третейского суда в Женеве касательно всех убытков, понесенных подданными Сев. Ам. Соед. Штатов вследствие несоблюдения Англией всех обязанностей нейтралитета. Из нижеприведенного третейского приговора мы видим, что суд признал англичан безусловно виновными в отношении действий «Alabama».

Что же касается до «Florida»[1], то на основании всех данных о деятельности этого судна суд также признал, что английское правительство отнеслось к делу недостаточно внимательно и не выполнило правил трактата.

Осуждение «Alabama» и «Florida» повлекло за собой признание виновности и за их спутниками: «Tuscalosa», «Clarence», «Tascony» и «Archer».

Касательно же последних трех судов: «Georgia», «Retrebution», «Schenandoah», – суд выразился в том смысле, что по первым двум признал требования американцев неуважительными; но относительно «Schenandoah», английское правительство было признано тремя третейскими судьями ответственным на том ос-

[1] «Florida» была паровая канонерская лодка, построенная в Ливепрпуле Миллером и сыном, по контракту, заключенному с Бюллоком, известным конфедеративным агентом. Миллер и сын утверждали, что это судно строится для итальянского правительства, по условию, заключенному братьями Томасами в Ливерпуле и Палермо, но один из членов этого дома заявил, что это указание неверно. Несмотря на неоднократные предупреждения, английское правительство ничего не хотело видеть и не приняло никаких мер, чтобы удостовериться в настоящем назначении этого судна, которое вооружалось под именем «Oreto» и вышло из Ливерпуля без артиллерии, но в сопровождении другого судна, «Bahama», с грузом для него орудий. В Нассау «Oreto» окончательно вооружился военным судном. Местные морские власти единогласно признали его назначение. Несмотря на судебные преследования, местный адмиралтейский суд оправдал судно. Правительство не апеллировало. С этого времени «Oreto» начал действовать открыто, стал брать призы, переменив свое название на «Florida».

новании, что судно это после увеличения своего вооружения в Мельбурне в конце войны, сделало несколько призов,

Принимая во внимание все отдельные обстоятельства, суд признал Англию виновной и к уплате Сев. Ам. Соед. Штатам 15,500,000 долларов золотом в виде вознаграждения за все требования правительства Сев. Ам. Соед. Штатов по так называемому Алабамскому делу.

В заключение нельзя не присоединиться к мнению автора статьи «Третейский суд в Женеве», который находит, «что Вашингтонский договор и третейское решение в Женеве представляются актами высшей важности, в которых мы должны внимательно изучать зрело обдуманные мнения известных юристов, по вопросам высшей степени важным для морского международного права. Но мы должны остеречься придавать этим мнениям большее значение, чем они имеют на самом деле, больше чем признается за ними договаривающимися сторонами. Пока правила и принципы, изложенные в этих двух важных актах, не будут признаны морскими державами, можно сказать, что до тех пор ни один вопрос в них не затронутый не может считаться окончательно решенным; сама Англия, по-видимому принимает окончательное решение суда за временное, обеспечивая за собой право в будущем свободы действий. Наконец, более других выясненный вопрос о снабжении судов углем, хотя и решен, но с такими широкими и в тоже время тонкими ограничениями, что оставляет его доступным для большего числа толкований. Тем не менее, можно было считать интересным проследить, до какой степени развития дошла теория о правах нейтральных, так часто возбуждающая противоречия.

От себя мы можем прибавить, что третейское решение в Женеве пиратского поступка «Alabama» никогда не имело бы места, если бы Англия не была вынуждена к тому неблагоприятно сложившимися для нее в то время обстоятельствами.

## XVII. Выписка из статей Вашингтонского договора от 8 мая 1871 г., заключенного между Сев.-Ам. Соед. Шт. с Англией

**Убытки американских граждан вследствие несоблюдения Англией принципов нейтралитета во время междоусобной войны**

Статья 1. Имея в виду, что между правительством Штатов и Англией возникли и еще продолжаются несогласия, вызванные действиями различных судов, которые возбудили требования, известные под названием требований за Алабаму, принимая во внимание, что Ее Британское Величество уполномочила своих высоких комиссаров и полномочных послов выразить дружески то сожаление, какое испытывает правительство Ее Величества по случаю ухода «Alabama» и других судов из британских портов каковы бы ни были обстоятельства, при которых это случилось и по поводу грабежей, совершенных этими судами; чтобы прекратить и выяснить всякие жалобы и требования Соединенных Штатов и чтобы прийти к скорому соглашению относительно тех требований, которые еще не признаны правительством Ее Британского Величества, высоко договаривающиеся стороны согласны в настоящее время, чтобы все названные требования, вызванные действиями вышеупомянутых судов, и известные под общим названием требований за Алабаму были представлены решению Третейского суда, который должен состоять из пяти судей, избранных следующим образом: один президентом Соединенных Штатов, один Ее Брит. В-м; обратиться с просьбой к Его Величеству Итальянскому Королю о назначении одного, к Швейцарскому президенту о назначении одного и к Его Величеству Бразильскому Императору о назначении одного.

В случае смерти, отсутствия того или другого из поименованных судей, или неспособности выполнять обязанность, или, если бы один из них отказался быть судьей, или отнесся без должного внимания к своему назначению, или действовал бы

противно долгу судьи, президенту Соединенных Штатов, или Ее Британскому Величеству, или Его Величеству Королю Итальянскому или президенту Швейцарского союза, или Его Величеству Бразильскому Императору, смотря по обстоятельствам, предоставлено будет немедленно назначить новое лицо на место выбывшего судьи, назначенного первоначально именем правителей упомянутых государств.

Если же в течении двух месяцев после просьбы той или другой из договаривающихся сторон Его Величество Итальянский Король, или президент Швейцарского союза, или Его Величество Бразильский Император откажутся, или не озаботятся назначить судью для первого ли состава третейского суда, или для замещения умершего, отсутствующего, или оказавшегося неспособным исполнять свои обязанности, или небрежно исполняющего, или отказавшегося или переставшего по каким бы то ни было причинам действовать по званию судьи, тогда, обратиться к Его Величеству Королю Шведскому и Норвежскому, прося назначить одно или несколько лиц для выполнения обязанностей судей.

Статья 2. Судьи соберутся в Швейцарии, в Женеве, тотчас же как будет для них возможно, по назначении. Они рассмотрят и решат тщательно и беспристрастно все вопросы, которые будут им предложены, как правительством Соединенных Штатов, так и правительством Ее Британского Величества.

Все вопросы, разобранные судом, в том числе и окончательной приговор, должны решаться по большинству голосов всех назначенных судей. Кроме того, каждая из высоких договаривающихся сторон назначит по одному лицу, для присутствия в заседаниях суда в качестве поверенного ее представляющего.

Статья 4. В течение четырех месяцев, следующих за представлением, с обеих сторон, письменного или печатного мемуара, та и другая стороны, могут представить таким же образом каждому из судей и агенту противной стороны контр-мемуар в двух экземплярах с документами, перепиской и свидетельства-

ми, в ответе на мемуарах на документы, на переписку и на свидетельства, представленные противной стороной.

Судьям, однако, представляется увеличить время для вручения контр-мемуара, документов, корреспонденции и свидетельств, если, по их мнению, это будет необходимо по причине дальности тех мест, откуда должны получаться требуемые свидетельские показания.

Если в мемуаре, представленном третейским судьям, одна из сторон упомянет какое либо донесение или документ, находящийся в ее исключительном распоряжении, или сошлется на таковые, не присоединив копий к мемуару, то эта сторона будет обязана представить такую копию, если противная сторона найдет нужным это потребовать, и каждая сторона может, через посредство третейских судей, потребовать от противной стороны представления оригиналов или засвидетельствованных копий всякого документа, служащего доказательством; в каждом случае третейские судьи определяют время по своему усмотрению для такого представления.

Статья 5. На обязанности поверенного каждой из сторон лежит: в двухмесячный срок, следующий за истечением срока, назначенного для вручения ответного мемуара с той и с другой стороны, представить, вышеупомянутым третейским судьям и поверенному противной стороны, в двух экземплярах, краткое изложение, писанное или печатанное, указывающее пункты и ссылающееся на доказательства, на которых основывается его правительство; третейские судьи могут, если они пожелают, получить более подробные разъяснения по какому-либо предмету, потребовать подробного или краткого, писанного или печатного изложения, или словесных пояснений, требуемого пункта, через поверенного; но в подобном случае противная сторона будет иметь право отвечать словесно или письменно, смотря по обстоятельствам.

Статья 6. Третейские судьи, решая предложенные им вопросы, будут руководствоваться нижепомещенными тремя правила-

ми, которые высокие договаривающиеся стороны согласились признать за таковые, которые должны быть применяемы к настоящему делу, а также судьи должны руководствоваться принципами международного права, которые не будут с этими правилами не совместны, и которые судьи найдут нужным применить к делу.

**Правила**

На обязанности нейтрального правительства лежит:

1. Употребить все старания к тому, чтобы не допускать в пределах его юрисдикции вооружение и снаряжение всякого судна, которое оно имеет основательные причины считать за назначенное для крейсерства, или для военных действий против государства, с которым оно находится в мире, а также употреблять все старания к тому, чтобы не допустить ухода из пределов его юрисдикции всякого судна, назначенного для крейсерства или для военных действий, как было упомянуто выше, если это судно было специально приготовлено для военных целей, вполне или отчасти, в пределах юрисдикции этого правительства.

2. Не дозволять ни одной из воюющих сторон пользоваться его портами и водами, как базисом для военных операций, равно не допускать пользоваться ими для возобновления и пополнения военных запасов, оружия и для набора экипажа.

3. Употреблять все старания в его портах и водах, а равно и относительно всех лиц в пределах его юрисдикции находящихся, к воспрепятствованию всякого нарушения вышеизложенных правил и обязанностей.

Ее Британское Величество приказала своим высоким комиссарам заявить, что ее правительство не может согласиться, что вышеприведенные правила представляются изложением принципов международного права, действовавшего в эпоху возникновения требований, упомянутых в 1-ой статье.

Но в доказательство желания сделать дружеские сношения между обеими странами более тесными и принять удовлетворительные меры против различных случайностей в будущем, пра-

вительство Ее Британского Величества согласно, чтобы при решении вопросов, возникших между двумя нациями по поводу этих требований, третейские судьи считали, что правительство Ее Величества предполагало действовать согласно принципам, изложенным в этих правилах.

Высокие договаривающиеся стороны согласны соблюдать эти правила взаимно и в будущем, и полагают довести их до сведения других морских держав, с приглашением принять их.

Статья 7. Решение суда будет объявлено, если будет возможность, через три месяца по выслушании защиты с той и с другой стороны.

Оно будет объявлено с обозначением числа и с приложением рук судей, подавших свой голос в его пользу.

Суд прежде всего определит для каждого судна отдельно, погрешила ли Великобритания в чем-либо действием или упущением, относительно выполнения обязанностей; изложенных в трех предшествующих правилах, или против признанных принципов международного права, не противоречащих этим правилам; и он выяснит факт несоблюдения правил для каждого из сказанных судов.

В случае, если суд найдет, что Великобритании не удалось выполнить этих обязанностей или одну из них, он может, если найдет должным, определить общую сумму для уплаты Англией Соединенным Штатам за все падающие на нее требования; в таком случае эта общая сумма будет уплачена монетой в Вашингтон, правительством Великобритании правительству Соединенных Штатов через двенадцать месяцев, считая со дня присуждения,

Приговор должен быть в двух экземплярах: один из них будет вручен агенту Соединенных Штатов для его правительства, другой будет вручен агенту Великобритании для его правительства.

Статья 11. Высокие договаривающиеся стороны обязуются считать решения третейского суда и особой комиссии (bureau des

assesseurs) в том случае, если последняя образуется, как постановление полное, совершенное и окончательное по всем вышеупомянутым требованиям; они обязуются, кроме того, каждое из упомянутых требований (было ли таковое доведено или нет до сведения третейского суда или комиссии, обсуждалось ли, представлялось или излагалось тем или другой), по закрытии совещания суда или комиссии, считать окончательно решенным, несуществующим и невозможным к предъявлению в будущем.

**Решение, постановленное третейским судом, состоявшимся в силу 1-й статьи договора, заключенного в Вашингтоне 8 мая 1871 года между Американскими Соединенными Штатами и Ее Величеством Королевой Соединенных королевств Великобритании и Ирландии**

Американские Соединенные Штаты и Ее Британское Величество Королева Соединенных королевств Великобритании и Ирландии, условились, по 1-й статье договора, заключенного и подписанного в Вашингтоне 8 мая 1871 г. представить все требования, известные под общим названием «требований за Alabam'у» третейскому суду, составленному из пяти судей, назначенных таким образом:

Один президентом Соединенных Штатов, один Ее Британским Величеством, один Его Величеством Итальянским Королем, один президентом Швейцарского Союза и один Его Величеством Бразильским Императором. И президент Соединенных Штатов, Ее Британское Величество, Его Величество Король Итальянский, президент Швейцарского Союза и Его Величество Бразильский Император назначили от себя следующих судей: президент Соединенных Штатов – Карла Френсиса Адамса; Ее Британское Величество – сера Александра Джемси Эдмонда Кокберна, советника тайного совета королевы, лорда верховного суда в Англии; Его Величество Король Итальянский – графа Склописа де Салерно, кавалера ордена Анунциады, государственного министра, статс-секретаря Итальянского королевства; президент Швей-

царского Союза – Якова Стомпфли; Его Величество Бразильский Император – Маркоса Антонио д'Аронио виконта д'Итаюба, гранда Бразильской Империи и своего чрезвычайного посланника и полномочного министра во Франции.

Пять вышесказанных третейских судей собрались в Женеве (в Швейцарии), в одной из зал городской ратуши 15 декабря 1871 г. согласно 2-й статье Вашингтонского договора от 8 мая того же года, приступили к рассмотрению и поверке актов их назначения, нашли их верными и в должном порядке, после чего третейский суд объявил себя учрежденным.

Агенты, назначенные высокими договаривающимися сторонами в силу той же 2-й статьи, были следующие: от Американских Соединенных Штатов – Джон Банкрофрт Давис; от Ее Британского Величества – Карл Стюарт Обрей, лорд Тентерден, пэр Соединенного Королевства, кавалер ордена Бани и помощник государственного секретаря, которых полномочия равно были найдены правильными и в должном порядке.

После этого агенты вручили каждому из третейских; судей по печатному мемуару, составленного каждой из сторон, вместе с документами, официальной перепиской и другими доказательствами, на которых каждое из них основывалось; все согласно 3 статье упомянутого договора.

В силу решения, принятого судом на первом заседании, контр-мемуар, сопровождаемый официальной перепиской, документами и добавочными доказательствами, о которых говорится в IV статье упомянутого договора, был вручен агентами обеих сторон секретарю суда 15 апреля 1872 г. в зале конференции Женевской ратуши.

Суд, согласно отсрочке, назначенной во втором своем заседании, состоявшемся 16 декабря 1872 г., снова собрался в Женеве 15 июня 1872 г. и агент каждой стороны вручил при этом каждому из третейских судей и агенту противной стороны защиту, о которой говорится в V статье договора.

Суд, рассмотрев: поименованный трактат, мемуары, контрмемуары, документы, доказательства и защиту, а равно и все дру-

гие сообщения, сделанные ему обеими сторонами, в течении его заседаний внимательно и беспристрастно.

Постановил заключающееся в настоящем акте:

На основании V и VI статей упомянутого договора:

Принимая во внимание, что третейские судьи обязаны на основании упомянутой VI статьи руководствоваться, при решении предложенных им вопросов, тремя заключающимися в статье IV правилами и такими принципами международного права, которые, не противоречат этим правилам, будут приняты судьями, как применимые к настоящему делу.

Принимая во внимание, что должная внимательность (due deligence), о которой говорится в первом и третьем из упомянутых правил, должна быть применяема нейтральным правительством, прямо пропорционально опасностям, которым могут подвергнуться тот или другой из воюющих, от несоблюдения нейтральным своих обязанностей.

Принимая во внимание, что обстоятельства при которых возникли факты, послужившие причинами настоящего процесса, были такими, что должны были обратить все внимание правительства Ее Британского Величества на поддержание строжайшего нейтралитета, объявленного Королевой 13 марта 1861 г.

Принимая во внимание, что последствия нарушения нейтралитета, совершенного снабжением и вооружением судна, не может быть заглажено фактом признания этого судна правительственным того воюющего, в пользу которого нейтралитет был нарушен:

Так как нельзя, в самом деле, допустить, чтобы достижение цели совершения правонарушения могло служить поводом к оправданию правонарушителя, и чтобы предмет совершенного обмана доставил бы средства к признанию обманщика невиновным.

Принимая во внимание, что привилегия экстерриториальности военных судов стоит в международном праве, не как абсолютное право, но только как прием вежливости и взаимного уважения наций; и что она не может служить оправданием действий противных нейтралитету:

Принимая во внимание, что отсутствие предварительного объявления не может считаться за недостаток уважения, обязательного по международному закону, в том случае, когда само судно носит с собой свою незаконность:

Принимая во внимание, что для придания снабжению углем характера, противного второму правилу, которое воспрещает каждому воюющему пользоваться нейтральными портами и водами, как базисом морских операций, нужно, чтобы упомянутое снабжение было произведено при обстоятельствах места, времени и лиц, дающих право признать за ним такой характер.

Имея в виду, по отношению к судну «Alabama», что из всех фактов постройки этого судна, известного сначала в порте Ливерпуль под № 290; и из его снабжения и вооружения у берегов Терцейры, при помощи судов «Agrippina» и «Bahama», пришедших из Англии, ясно видно, что правительство Великобритании упустило употребить должную внимательность для обеспечения соблюдения обязанностей нейтралитета, так как не смотря на официальные заявления и требование дипломатических агентов Соединенных Штатов, во время постройки № 290, вышеупомянутое правительство своевременно не приняло никаких мер, окончательно же принятые для задержания названного судна опоздали настолько, что не могли быть выполнены; имея в виду, что меры, принятые после ухода этого судна, по преследованию и задержанию его, были настолько недостаточны, что не привели ни к какому результату и не могут считаться удовлетворительными для снятия с Великобритании ответственности, которой она подвергалась.

Имея в виду, что несмотря на нарушение нейтралитета Великобритании судном № 290, это же самое судно, но уже известное тогда за конфедеративного крейсера «Alabama» неоднократно свободно допускалось в порты Британских колоний, тогда как все порты, в которые оно входило, находящиеся в Британской юрисдикции, должны бы были подвергнуть его судебному преследованию.

Имея в виду, что правительство Ее Британского Величества не может оправдывать себя в недостаточной должной внимательности, ссылаясь на неудовлетворительность находившихся в его распоряжении законных средств.

Четыре члена суда на основании этих данных, а пятый на своих собственных, – признали:

Что Великобритания не исполнила, вследствие упущения, обязанностей, предписываемых первым и третьим правилами VI статьи Вашингтонского договора.

Имея в виду, по отношении к судну под названием «Florida», что все факты постройки «Oreto» [впоследствии «Florida»] в Ливерпульском порте и его ухода оттуда, не заставили английские власти употребить надлежащих мер для недопущения нарушения нейтралитета Великобритании, не смотря на повторявшиеся требования и предупреждения агентов Соединенных Штатов, – оказывается что правительство Ее Британского Величества пренебрегло употребить должную внимательность для поддержания обязанностей своего нейтралитета.

Имея в виду все факты пребывания «Oreto» в Наccау, его выхода из этого порта, вербовки экипажа, снабжения его провизией и вооружения, при помощи английского судна «Prince Alfred» у Грин Кея, оказывается и тут существование небрежности со стороны колониальных английских властей.

Имея в виду, что несмотря на нарушение нейтралитета Великобритании судном «Oreto» это же судно, известное тогда за конфедеративного крейсера «Florida» неоднократно свободно допускалось в порты Английских колоний.

Имея в виду, что оправдание «Oreto» судом в Наccау не может снять с Великобритании ответственности, которая лежит на ней в силу принципа международного права.

Имея в виду, что факт входа «Florida» в конфедеративный порт Мобиль и пребывание его в этом порте в течении четырех месяцев, не может уничтожить ответственности, лежавшей на Великобритании;

На основании этих данных, суд, большинством четырех голосов против одного, признал, что Великобритания не исполнила вследствие, упущения, обязанностей первого, второго и третьего правил, заключающихся в VI статье Вашингтонского договора.

Имея в виду, по отношению судна называвшегося «Schenandoah», что все факты касательно ухода из Лондона купеческого судна «Sea-King» и превращения этого судна около о-ва Мадеры в конфедеративного крейсера под именем «Schenandoah» не дают права обвинить правительство Ее Британского Величества в небрежности, до того времени употребить должную внимательность для поддержания обязанностей своего нейтралитета.

Но имея в виду, что из всех фактов, относительно пребывания «Schenandoah» в Мельбурне, в особенности же относительно тайного увеличения его экипажа в этом порте, с чем соглашается даже само английское правительство, –вытекает, что тут было упущение со стороны английских властей.

На основании этих данных, суд признал единогласно, что Великобритания ни вследствие упущения, ни намеренно не нарушила обязанностей, изложенных в трех правилах V статьи Вашингтонского договора или – признаваемых принципами международного права, которые не противоречат этим правилам, по отношению к судну под названием «Schenandoah» до времени захода его в порт Мельбурн.

И большинством трех голосов против двух, признал, что Великобритания не исполнила, вследствие упущения, обязанностей, изложенных во втором и третьем из вышеозначенных правил, по отношению того же самого судна после входа его в Hobson's Bay и что оно ответственно за действия, совершенные этим судном после ухода его из Мельбурна 28 февраля 1865 г.

Что касается до «Tuscalosa» (спутник «Alabama»), «Clarence», «Tacony», «Archer» (спутники «Florida»), то суд решил единогласно, что так как спутники или вспомогательные суда должны считаться принадлежностью главных, то в силу этого, они долж-

ны разделять участь главных судов и подвергаться тому же решению, которое постановлено для первых.

Что же касается до судна, называвшегося «Retributson», то суд большинством трех голосов против двух, постановил, что Великобритания не нарушила ни вследствие упущения, ни намеренно, обязанностей, изложенных в трех правилах VI статьи Вашингтонского договора, или признаваемых принципами международного права, которые не противоречат этим правилам.

Что касается судов, называвшихся «Georgia», «Sumpter», «Nashville», «Talahassy», «Chickannontga», то суд решил единогласно, что Великобритания не нарушила, ни вследствие упущения, ни намеренно обязанностей, изложенных в трех правилах VI статьи Вашингтонского договора или признаваемых принципами международного права, которые не противоречат этим правилам.

Что касается до судов, называвшихся «Sallie», «Jefferson», «Davis», «Music», «Boston», «V. H. Ioy», то суд единогласно решил, по бездоказательности, исключить их из своих обсуждений.

Что касается до требования вознаграждения, представленного Соединенными Штатами за издержки по преследованию конфедеративных крейсеров, то суд нашел, что эти издержки должны быть включены в общие расходы на войну, понесенные Соединенными Штатами.

И суд постановил, большинством трех голосов против двух, что нет повода присуждать Соединенным Штатам какое-либо вознаграждение по этому пункту.

Принимая во внимание, что случайные барыши (profit evantuels) не могут быть основательным доводом для принуждения вознаграждения, так как они сами по себе неверные и должны были получаться в будущем.

Суд единогласно постановил, что нет достаточной причины назначить Соединенным Штатам какую-либо сумму в вознаграждение по этому пункту.

Имея в виду, что при определении вознаграждения сообразно понесенным убыткам, нужно отделить «двойные требования

(reclamations doubles) и при определениях фрахтовых требований следует принимать во внимание чистый фрахт – (le fret net).

Принимая во внимание, что будет верно и справедливо назначать проценты в определенном размере.

Принимая во внимание, что согласно смыслу и букве Вашингтонского договора, лучше принять систему определения общей суммы уплаты, нежели, согласно X статье упомянутого договора, передавать этот пункт в особую комиссию (conseil d'asseseurs), на рассмотрение и обсуждение, и пользуясь той властью, которая суду предоставлена VII-ю статьею упомянутого договора:

Суд большинством четырех голосов против одного, присудил Соединенным Штатам общую сумму пятнадцать миллионов пятьсот тысяч долларов золотом, в виде вознаграждения, которое Великобритания должна заплатить за все требования, представленные на суд, решенными всецело, совершенно и окончательно[1].

[1] Во Франции на верфях г. Арман и Воруц были также выстроены шесть военных судов для восставших Штатов Сев. Ам.; благодаря однако энергичным мерам фр. властей, суда, несмотря на протесты судостроителей, не успели принести; особенного вреда американской торговле, если, впрочем, не считать панику, произведенную на американских торговцев, вследствие которой многие арматоры Севера принуждены были менять национальность своих судов. Таким образом в продолжение войны за отделение, 715 американских судов сделались английскими. Так как оказалось, что французское правительство с первого же раза приняло весьма энергичные меры для предупреждения выхода и вооружения этих судов, то американцы, после окончания войны, обратились к французскому суду прямо на гг. Арман и Воруц с иском в 2,800,000 франков. В конце этого искового прошения Соед. Штаты приводили доказательства, что они сами везде и всегда соблюдали законы нейтралитета, указывая при этом на вознаграждения, присужденные ими английским подданным в 1794 г., когда эти английские подданные потерпели от французских крейсеров, против воли Вашингтонского правительства, вышедших из американских портов, где они были снаряжены. Кроме того, Соед. Шт. указывали и на другие случаи, в которых они старались заставить уважать обязанности нейтралитета; таким образом в 1853 году, даже еще прежде начала войны, они остановили у себя постройку

И кроме того, он объявляет, что каждое из упомянутых требований было ли оно представлено, заявлено и подвергнуто рассмотрению или нет, теперь и на будущее время считается решенным, уничтоженным и отныне недопускаемым. В доказательство чего настоящий акт составлен в двойном оригинале за подписью третейских судей, подавших голоса в пользу его; все согласно VII статье упомянутого Вашингтонского договора.

Составлен и издан в Женевской ратуше (в Швейцарии) Сентября четырнадцатого дня, в лето от Р. Х. тысяча восемьсот семьдесят второе.[1]

Подписали: К. Ф. Адамс, Стомпфли, Фридерих Склопис, Виконт Д'Итаюба.

Вашингтонский договор послужил поводом к запросу в палате общин 2 июня 1874 г.

---

судов, предназначенных для России, а в 1855 г. они арестовали Мори по простому подозрению, что он снаряжает крейсера. (Более подробные сведения об этих судах см.: Морской сборник, 1871 г., № 4, с. 85 и след.; что же касается законов важнейших морских государств, гарантирующих соблюдение в настоящее время страною нейтралитета, то см. в приложении XVII к части II этого сочинения).

[1] Одним из самых новых и знаменательных фактов по вопросам морского права может служит следующий случай с выстроенным в Киле для Китайского правительства броненосцем «Нан-Тин», который, прибыв 3 марта 1884 г. в устье р. Тайн, намеревался подняться вверх по реке до мастерских Армстронга и К° для вооружения там артиллерией. Местные власти не сочли однако возможным допустить это в виду существующими, ныне между Китаем и Францией недоразумений, так как разрешения корвету принять орудия могло бы подать повод к толкам о нарушении Великобританией законов нейтралитета.

Вследствие этого, корвет был занять английскими полицейскими агентами и доступ на оный посторонним лицам воспрещен впредь до рассмотрения вопроса о возможности допустить вооружение корвета орудиями английского производства. Впрочем это недоразумение было вскоре улажено и в виду того, что Франция de facto не находится в войне с Китаем, броненосцы последнего получили право вооружиться артиллерией и свободного выхода в море.

Г. Андерсон счел нужным представить требование по предмету некоторых потерь, понесенных английскими подданными в продолжение междоусобной войны и не улаженных третейским судом в Женеве.

Из этих требований в морском отношении важны только те, которые относятся до английских купцов, доверивших свои товары американским судам, на которых товары эти пропали, после захвата судов конфедеративными крейсерами, хотя коносаменты и были скреплены подписью консула и его печатью. По мнению г. Андерсона, так как английское правительство заплатило вознаграждение за американские суда и за американские грузы, то было бы справедливо вознаградить также и своих соотечественников, понесших те же убытки.

На этот запрос т. Берг отвечал: что Англия была принуждена заплатить вознаграждение потому, что ее приговорили на основании трех правил, которые до того еще не существовали, это осуждение действительно состоялось, но в пользу кого? – только в пользу Соединенных Штатов и это осуждение нисколько не обязывает ее по отношению своих подданных. Подобные требования должны быть разбираемы на основании общих законов страны. Это можно сравнить, если бы правительство делали ответственным перед частными лицами за грабежи, произведенные ворами и грабителями; наконец, если английское правительство признает, что оно должно вознаградить английских собственников за товары, которые грузились на американские купеческие суда, то оно признает тоже обязательство и по отношению негоциантов других наций. Сожалея вполне о потерях, понесенных подданными Англии, министр не может, однако же, не признать, что они подверглись им по своей собственной вине. В самом деле, они должны были знать, что Соединенные Штаты, равно как и конфедеративные Штаты не присоединялись к декларации Парижского договора, что нейтральный флаг прикрывает неприятельский груз; они знали, кроме того, что «Alabama» и другие крейсеры, правильно считающиеся неправительственны-

ми судами, плавают по морям и они должны были застраховать товары от риска на море или же грузить их на английские суда.

Палата общин, удовлетворенная этими объяснениями, отвергла предложение г-на Андерсона.

Прежде чем окончить вопрос об Алабамском деле, мы считаем своей обязанностью поделиться с читателем несколькими нижеследующими мыслями.

По нашему мнению, Алабамский вопрос показал полное неудобство нынешних законов о нейтралитете, запрещающих продажу в нейтральных портах захваченных призов. Мы склонны думать, что Алабама принесла бы гораздо меньше вреда торговле, если бы это судно имело возможность продавать забранные призы и. тогда ее поступки более бы согласились со справедливостью. Вставши на совершенно нейтральную почву, – трудно обвинить капитана Семмса за его почти варварское отношение к захваченным призам, которые он, силой обстоятельств, был вынужден сжигать на месте, так как ни одно нейтральное государство не допустило бы захода этих призов в свои порты. В положении капитана Семмса может очутиться каждый командир русского военного крейсера в случае войны с одной из великих морских держав, так как не имея колоний, мы должны будем для исполнения требований призовых правил отсылать наши призы, захваченные в одном из океанов или смежных с ними частей, во Владивосток или в Архангельск, как в единственно свободные места нашего великого отечества. Поэтому не лучше ли дать командиру военного крейсера возможность немедленно решить вопрос о законности или незаконности захвата приза и в случае законности уполномочить его избрать один из следующих двух путей:

1) Если приз окажется вполне годным для плавания, то поднять на нем русский военный флаг; и сделать его таким образом русским военным крейсером.

2) Перевезя на крейсер всю команду приза, необходимые бумаги, некоторую часть груза и пр., пустить его ко дну или

3) отослать занятый приз в ближайший порт для продажи. Впрочем, для предупреждения столкновения с местными властями и для возможности продать забранный приз, на нем не мешало бы поднять русский военный флаг, так как продажа в нейтральном порту военного судна воюющего государства должна быть, во всяком случае, скорее разрешена, чем купеческого приза. Таким разрешением надлежащее нейтральное государство ни только не может быть упрекаемо в поддержке воюющего, но наоборот в желании оказать возможное содействие к уменьшению числа военных судов воюющего, и след. и уменьшения его боевой силы.

## XVIII. Несколько случаев столкновения командиров русских военных судов с местными иностранными властями[1]

I. В 1878 году на клипере «Крейсер» был взят из Нью-Йорка содержатель офицерской кают-компании. Так как офицеры были недовольны этим лицом за плохое исполнение своих обязанностей, то его и рассчитали в первом порту – С.-Франциско. Содержатель же, желая содрать с офицеров «Крейсера» лишний куш денег, имел наглость обратиться, в качестве американского подданного, в местный суд с жалобой на командира «Крейсера». *На последний явились представители американской полиции с требованием немедленно рассчитать бывшего содержателя, и, после долгих объяснений, командир* «Крейсера» должен был поехать вместе с одним из своих офицеров на берег, где дело было улажено при посредстве русского консула.

[1] Хотя это приложение и должно быть одним из самых важных, но имея в виду, что в Мор. Министерстве предполагается в настоящее время разработать весьма подробную инструкцию командирам наших военных судов, в которой будут перечислены все более или менее известные и выдающиеся столкновения наших военных судов с местными иностранными властями, мы для сбережения времени и места позволяем себе только принести настоящие три случая.

Не станем описывать все детали этого вопиющего дела, но одного мы никак понять не можем: каким образом американская полиция имела смелость (не скажу больше) явиться на военное судно, пользующееся везде экстерриториальностью, и сделать такие дерзкие предложения русским офицерам? Да наконец разве подобные дела могут решаться местной полицией и в местных судах? Согласно общепринятому обычаю, все столкновения подобного рода должны быть непременно делом дипломатической переписки и трудно допустить, чтобы американцы думали иначе. Самая же главная ошибка в этом деле та, что командир «Крейсера» решился *отправиться вместе с местными властями на берег*. По нашему мнению, этим властям надобно было немедленно *предложить оставить «Крейсер», указав им, что с подобными требованиями следует обратиться к русскому консулу, посланнику* или же непосредственно в Морское Министерство, в С.-Петербург.

II. 10/22 января 1878 года командир клипера «Всадник» имел также весьма неприятное столкновение с местными властями г. Бомбей, вследствие желания похоронить там тело матроса Козлова, умершего от ушиба при падении с топа мачты. *Местные власти не хотели допустить похорон этого матроса без подробного исследования причины его смерти.* Когда же они узнали, что матрос умер от ушиба, то на берегу было ими назначено особое жюри, которое имело крайне неприятные и обидные для чести русского флага объяснения с командиром клипера «Всадник». Надобно только удивляться, как командир «Всадника» не мог отстоять своей экстерриториальности? *Если же все разумные предложения и протесты казались англичанам не вполне убедительными, но не лучше ли было бы немедленно выйти в море и предать тело матроса Козлова морю, вне границ территориальных вод?*

III. В 1878 году клипер «Крейсер» был нашим адмиралом оставлен в Нагасаки до окончания решения местного консульского суда по делу о нанесении раны на берегу американским матросом Webb[1] служившим на военной шхуне «Ranger», нашему

[1] Хотя это приложение не может считаться столкновением командиров наших военных судов с местными иностранными властями, но оно

квартирмейстеру с клипера «Крейсер» Кашину, последствием которой была смерть Кашина.

Такое направление это дело приняло потому, что по американским законам всякое преступление американцев в Японии и Китае подлежит юрисдикции местного консульского суда. Впрочем к чести местного суда следует сказать, что он вполне удовлетворил русских, так как матрос Webb был приговорен к смертной казни чрез повешение; однако наказание это, вследствие ходатайства нашего адмирала, не было приведено в исполнение и было заменено работой в рудниках.

**Заключение**

Вышеизложенные и им подобные случаи, показывающее в какое неприятное положение командиры наших русских военных судов могут быть поставлены, – невольно наводят на мысль о необходимости иметь официальное руководство морского международного права. Отсутствие такого руководства уже не раз давало весьма печальные результаты для чести нашего флага за границей. Главная его цель должна преимущественно состоять в том, чтобы командиры и офицеры наших военных судов имели руководящую нить касательно тех прав и преимуществ, которыми они и их корабль пользуются в иностранных водах. На все возможные случаи должны быть даны самые положительные инструкции, не допускающие никакого сомнения и колебания относительно образа действия. Даже в самых неразработанных и неустановившихся еще принципах предпочтительнее разработать государственную точку зрения, чем ссылаться на «силу обычая и авторитеты международного права», так как ничего нет растяжимее этих слов. И в самом деле, история морского международного права указывает нам на столько противоречивых мне-

---

приводится нами только для того, чтобы показать контраст между поступком тех же американцев по делу содержателя с «Крейсера» в Сан-Франциско и настоящим случаем. Надобно полагать, что первое грубое нарушение экстерриториальности иностранного военного корабля было не более, как следствие; невежества местной полиции в Сан-Франциско.

ний авторитетов этой науки, что даже глубокому знатоку этой отрасли морского дела трудно справиться с ними.

Не подлежит сомнению, что составление подобного русского официального руководства по морскому международному праву потребует много труда и времени; помимо изучения иностранных сочинений, необходимо будет подробное исследование трактатов, заключенных Россией в разное время по морским вопросам, изучение различных случаев практического применения этих вопросов нашими офицерами за границей и нашим высшим морским начальством во внутренних водах относительно иностранных судов и, наконец, подробное изучение истории русского флота и всех наших выдающихся случаев столкновения с иностранцами.

Наукове видання

# СУЧАСНЕ МОРСЬКЕ МІЖНАРОДНЕ ПРАВО

Ф. ПЕРЕЛЬС,
ЧЛЕН НІМЕЦЬКОЇ АДМІРАЛТЕЙСТВ-РАДИ

_____

Переклав і доповнив
Г.К. Лілієнфельд
Корпусу штурманів поручик

ЧАСТИНА ПЕРША
«СТАН МИРУ»

**Уклалачі:**
Додін Євген Васильович
Кузнецов Сергій Олександрович
Аверочкіна Тетяна Володимирівна
Нікіша Дмитро Олександрович

Верстка, обкладинка В. Г. Вітвицька

Підписано до друку 08.04.2015 р.
Формат 60х84/ 16. Ум.-друк. арк. 32,0. Зам. № 1504-06.
Тираж 300 прим.

**Видано і віддруковано ПП «Фенікс»**
(Свідоцтво суб'єкта видавничої справи ДК № 1044 від 17.09.02).
Україна, м. Одеса, 65009, вул. Зоопаркова, 25. Тел. (048) 7777-591.
e-mail: maritimebooks@yandex.ru
www.law-books.od.ua