

*М. Угрюмов*

ПРОВЕРЕНО

СЛОВА

Вмѣсто рукописи.

Министерство Торговли и Промышленности.  
Отдѣлъ Торговаго Мореплаванія.

В-

УЧЕБНИКЪ  
Морского Торговаго  
Законовѣдѣнія.

СОСТАВИЛИ:

проф. Е. В. Ваеьковскій и прис. повѣр. О. Я. Пергаментъ.

47717 у.к.



С.-ПЕТЕРБУРГЪ.  
Типографія А. Бенке, Новый переулочъ № 2.  
1906.

# ОГЛАВЛЕНІЕ.

## ГЛАВА I.

### Общія понятія о государствѣ, правѣ и государственныхъ учрежденіяхъ.

§§	СТР.
1. Государство и его составныя части . . . . .	3
2. Законы и другіе виды права . . . . .	8
3. Составъ дѣйствующаго русскаго законодательства . . . . .	14
4. Судебныя учрежденія Россіи . . . . .	19
5. Административныя учрежденія . . . . .	23
6. Управление дѣлами торговаго мореплаванія . . . . .	31

## ГЛАВА II.

### Морское торговое право.

7. Русское законодательство о морской торговлѣ . . . . .	37
8. Мореходныя торговыя суда . . . . .	40
9. Личный составъ мореходнаго торговаго судна . . . . .	53
10. Морская перевозка . . . . .	64
11. Нагрузка и выгрузка товаровъ . . . . .	75
12. Карантинныя постановленія . . . . .	80
13. О займѣ припасовъ на морѣ и о бодмерѣ . . . . .	83
14. Аварія . . . . .	88
15. Кораблекрушеніе . . . . .	102
16. Морское страхованіе . . . . .	107
Приложенія . . . . .	115

## ГЛАВА III.

§§	Международное морское право.	стр.
17.	Международное право и его источники . . . . .	194
18.	Органы международного общенія и управленія . . . . .	198
19.	Юридическое положеніе водныхъ путей сообщенія . . . . .	204
20.	Международныя морскія правила . . . . .	210
21.	Международныя столкновенія и способы ихъ разрѣшенія . . . . .	213
22.	Правила морской войны . . . . .	223
23.	Нейтралитетъ . . . . .	229
24.	Консулы . . . . .	237
25.	Права и обязанности русскихъ консуловъ . . . . .	242
26.	Права и обязанности консуловъ по отношенію къ мореплаванію . . . . .	245
27.	Международныя таможенныя и карантинныя учрежденія . . . . .	252

ГЛАВА I.

Общія понятія о государствѣ, правѣ и  
государственныхъ учрежденіяхъ.

## ГЛАВА I.

# Общія понятія о государствѣ, правѣ и государственныхъ учрежденіяхъ.

### § 1.

#### Государство и его составныя части.

Существующія въ настоящее время государства отличаются чрезвычайнымъ разнообразіемъ. Одни занимаютъ огромныя пространства земли; другія заключены въ болѣе или менѣе тѣсныя границы. Населеніе однихъ состоитъ изъ разноплеменныхъ народовъ; населеніе другихъ—изъ одного или нѣсколькихъ родственныхъ племенъ. Въ однихъ высшая власть сосредоточена въ рукахъ монарха; въ другихъ принадлежитъ монарху и парламенту; въ третьихъ—парламенту и президенту. Въ однихъ равноправностью пользуются нѣсколько языковъ и религій; въ другихъ господствуетъ одинъ языкъ или одна религія.

Но при всѣхъ этихъ различіяхъ, государства сходны между собой въ томъ, что слагаются изъ одинаковыхъ составныхъ частей. Каждое государство представляетъ собою союзъ людей, живущихъ на опредѣленномъ пространствѣ земли и подчиненныхъ одной власти.

Союзъ людей, образующихъ государство, называется населеніемъ, или народомъ; занимаемое имъ пространство

Понятіе государства.

земли — государственной территоріей, а власть, которой подчинено населеніе, верховной, или государственной, властью.

Такимъ образомъ, населеніе, территорія и верховная власть, вотъ три составныхъ части, или три элемента государства, отличающіе, въ своей совокупности, государство отъ всякихъ прочихъ соединеній людей.

1. Государство, прежде всего, союзъ, т. е. прочное постоянное соединеніе людей, а не случайное, временное собраніе массы отдѣльныхъ лицъ.

2. Затѣмъ, государство имѣетъ опредѣленную территорію, которою не обладаютъ многіе другіе союзы, какъ напр., церковь, въ смыслѣ совокупности всѣхъ лицъ, исповѣдующихъ извѣстную религію и подчиненныхъ одной духовной власти, ученія общества, торговыя компаніи и проч.

3. Наконецъ, въ каждомъ государствѣ есть верховная власть, т. е. власть самостоятельная, ни отъ какой другой независящая и неограниченно господствующая въ предѣлахъ государственной территоріи. Существованіе такой власти, охраняющей территорію отъ вторженія внѣшнихъ враговъ и поддерживающей миръ и порядокъ среди гражданъ, придаетъ государству особую крѣпость, какою не обладаютъ другіе союзы, и объединяетъ населеніе, какъ бы разнообразно оно ни было въ племенномъ и вѣроисповѣдномъ отношеніяхъ, въ одно прочное цѣлое.

Функции государственной власти.

Дѣятельность государственной власти проявляется въ трехъ направленіяхъ.

Во 1-хъ, государственная власть создаетъ общія правила, которыми должно руководствоваться населеніе, и указываетъ вмѣстѣ съ тѣмъ послѣдствія ихъ несоблюденія. Такія правила носятъ названіе законовъ.

Во 2-хъ, государственная власть разрѣшаетъ споры, возникающіе при примѣненіи законовъ, и опредѣляетъ, кто и въ какой мѣрѣ долженъ нести отвѣтственность за нарушеніе законовъ. Другими словами, государственная власть судитъ.

Въ 3-хъ, она непосредственно принимаетъ тѣ практическія мѣры, которыя считаетъ необходимыми для блага государства, т. е. занимается управленіемъ или администраціей.

Такимъ образомъ государственная власть исполняетъ три рода дѣятельности, или три функціи: законодательную, судебную и административную.

Въ Россіи, въ отличіе отъ государствъ западной Европы, государственная власть не распределяется между нѣсколькими носителями (монархомъ или президентомъ и парламентомъ), а сосредоточивается въ рукахъ одного лишь Государя Императора. Россія, такимъ образомъ, представляетъ собою монархію неограниченную и наследственную. Государственная власть переходитъ отъ одного члена Императорской Фамиліи къ другому въ опредѣленномъ законами порядкѣ престолонаслѣдія.

Этотъ порядокъ опредѣляется: 1) началомъ *первородства*, заключающимся въ томъ, что за смертью или отреченіемъ отъ престола царствовавшего Государя престолъ переходитъ къ старшему сыну его и мужскому потомству послѣдняго, 2) началомъ *предпочтенія мужского поколѣнія женскому*, въ силу чего члены Императорской Фамиліи женскаго пола вступаютъ на престолъ только при совершенномъ отсутствіи мужскихъ поколѣній, и 3) началомъ *близости степеней родства*, согласно которому, въ случаѣ прекращенія мужскихъ поколѣній, престолъ наследуетъ ближайшая родственница послѣдне царствовавшего Государя.

Престолонаслѣдіе открывается въ моментъ кончины царствовавшего Императора, и государственная власть въ тотъ же моментъ переходитъ сама собою, въ силу закона, къ наследнику. Торжественное коронованіе, слѣдующее за вступленіемъ на престолъ, представляетъ собою только религіозный обрядъ. Такое же религіозное значеніе имѣетъ присяга подданныхъ на вѣрность новому государю: обязанность вѣрноподданства лежитъ на нихъ и помимо присяги, на основаніи закона.

Если вступившій на престолъ Императоръ не достигъ 16-лѣтняго возраста, то учреждается *правительство* (регентство).

Организація государственной власти въ Россіи.

Престолонаслѣдіе.

Правительство.



Если царствовавший Императоръ самъ не выбралъ правителя и не сдѣлалъ иныхъ распоряженій, то право быть правителемъ принадлежитъ прежде всего отцу малолѣтняго Императора; если нѣтъ отца, — то матери; если нѣтъ ни отца, ни матери, — то ближайшему совершеннолѣтнему родственнику.

Правитель осуществляетъ государственную власть при участіи *Правительственнаго Совѣта* изъ шести высшихъ сановниковъ, не принадлежащихъ къ царственному дому. Кромѣ нихъ, правитель можетъ пригласить въ совѣтъ еще совершеннолѣтнихъ членовъ Императорской Фамиліи мужского пола. Совѣтъ имѣетъ характеръ не рѣшающаго, а только совѣщательнаго учрежденія.

Императорская  
Фамилія.

Члены Императорской Фамиліи, въ виду близости своей къ Царствующему Императору и своего права на престолонаслѣдіе, пользуются нѣкоторыми преимуществами (привилегіями), а именно: 1) правомъ ношенія высшихъ титуловъ, 2) правомъ полученія нѣкоторыхъ орденовъ, 3) особыми почестями, 4) правомъ на полученіе содержащія изъ государственной казны и изъ удѣльныхъ имуществъ и 5) усиленной охраной своей личности.

Чѣмъ ближе находится по родственной связи членъ Императорской Фамиліи къ Государю Императору, тѣмъ больше преимуществъ ему предоставлено. Первое мѣсто въ этомъ отношеніи занимаютъ Императрица, Государь Наслѣдникъ и супруга Наслѣдника. Главою Императорской Фамиліи является царствующій Императоръ, которому каждый членъ Фамиліи обязанъ повиноваться.

Функции государ-  
ственной власти.

Законы гласить: „Императоръ Всероссійскій есть монархъ самодержавный и неограниченный“. Слѣдовательно, Онъ является единственнымъ обладателемъ всѣхъ функций государственной власти.

Законодательная  
функция.

Законодательную функцию Государь всецѣло сохраняетъ за собою и отправляетъ лично. Ни одинъ законъ не можетъ быть установленъ безъ Высочайшаго утвержденія. Только выработка и обсужденіе проектовъ новыхъ законовъ предоставлены

нѣкоторымъ высшимъ учрежденіямъ, такъ что у насъ существуютъ не законодательныя, а только законосовѣщательныя учрежденія. Къ числу ихъ принадлежитъ, прежде всего, Государственный Совѣтъ.

Обыкновенный порядокъ изданія законовъ заключается въ томъ, что проектъ обсуждается въ Государственномъ Совѣтѣ и затѣмъ вмѣстѣ съ извлеченіемъ изъ протоколовъ засѣданій Совѣта (меморіей) преподносится на Высочайшее усмотрѣніе. Дальнѣйшая судьба проекта всецѣло зависитъ отъ Государя.

Кромѣ Государственного Совѣта, законосовѣщательный характеръ имѣютъ: Совѣтъ Министровъ, Адмиралтействъ-Совѣтъ (относительно законовъ для морского вѣдомства) и Военный Совѣтъ (по дѣламъ, касающимся исключительно военнаго управленія).

Въ отличіе отъ законодательной функціи, судебная не выполняется непосредственно Государемъ, а поручается особымъ учрежденіямъ—судебнымъ, которыя дѣйствуютъ отъ Его имени.

Судебная  
функція.

Въ судебной области Государь пользуется лично только правомъ суда надъ членами Императорской Фамиліи, правомъ преданія суду высшихъ сановниковъ и правомъ помилованія приговоренныхъ къ наказанію преступниковъ.

Административная функція подраздѣляется на два вида: на высшую, называемую верховнымъ управленіемъ, и низшую, называемую подчиненнымъ управленіемъ. Верховное управленіе заключается въ принятіи важныхъ мѣръ, касающихся всего государства и непредусмотрѣнныхъ закономъ. Оно сосредоточено въ рукахъ самого Государя, который осуществляетъ его при помощи совѣщательныхъ учрежденій: Государственного Совѣта, Комитета и Совѣта министровъ.

Административная  
функція.

Къ верховному управленію относятся: объявленіе войны и заключеніе мира, установленіе и отмена налоговъ, чрезвычайныя мѣры по обезпеченію общаго спокойствія и безопасности.

Подчиненное управленіе, состоящее въ осуществленіи мѣръ, указанныхъ въ законахъ, распредѣлено между особыми административными учрежденіями.

## § 2.

### Законы и другіе виды права.

**Законы.** Результатомъ законодательной дѣятельности государственной власти являются законы. Содержаніе ихъ состоитъ въ томъ, что они или запрещаютъ совершать пзвѣстныхъ дѣйствій (напр., красть, убивать, оскорблять); или повелѣваютъ поступать опредѣленнымъ образомъ (напр., уплачивать долги, отбывать повинности, заключать договоры въ пзвѣстной формѣ, исполнять принятыя на себя по договорамъ обязательства и проч.). Такимъ образомъ законы представляютъ собою *общія правила поведенія, установленныя для гражданъ государственной властью.*

**Обнародованіе.** Такъ какъ несправедливо требовать отъ гражданъ исполненія правилъ, которыя имъ неизвѣстны, то каждый законъ для того, чтобы вступить въ дѣйствіе, долженъ быть обнародованъ во всеобщее свѣдѣніе, и дѣйствіе его начинается съ момента обнародованія. Но при самомъ обнародованіи законодатель можетъ назначить для вступленія закона въ силу другую, позднѣйшій срокъ. Въ такомъ случаѣ законъ находится въ выжидательномъ положеніи.

Въ нѣкоторыхъ государствахъ господствуетъ система одновременнаго вступленія въ дѣйствіе закона на всей территоріи по истеченіи опредѣленнаго срока со дня выхода въ свѣтъ правительственнаго сборника или журнала, въ которомъ отпечатанъ текстъ закона. У насъ принята другая система: законъ считается обнародованнымъ въ каждой мѣстности со дня получения того нумера „Собранія узаконеній и распоряженій Правительства“, гдѣ онъ помѣщенъ.

**Дѣйствіе.** Разъ законъ обнародованъ, онъ считается дѣйствующимъ и долженъ быть исполняемъ. Его дѣйствіе прекращается только

уничтоженіемъ. Временные законы уничтожаются сами собой съ истеченіемъ своего срока или прекращеніемъ событія, для котораго были изданы (напр., войны). Остальные законы могутъ быть уничтожены не иначе, какъ велѣніемъ законодательной власти, т. е. другими законами.

Такимъ образомъ дѣйствіе законовъ ограничивается періодомъ времени между ихъ обнародованіемъ и уничтоженіемъ. Отсюда слѣдуетъ, что они не примѣняются: во 1-хъ, къ тому, что совершилось до ихъ изданія, а во 2-хъ, къ тому, что наступило послѣ ихъ прекращенія. Первое правило выражается такъ: законъ не имѣетъ обратнаго дѣйствія. Это значитъ, что къ поступкамъ гражданъ примѣняются тѣ законы, при дѣйствіи которыхъ эти поступки были совершены, и съ которыми граждане могли и должны были сообразоваться, и что новые законы имѣютъ силу только для будущаго, не лишая гражданъ тѣхъ правъ, которыя приобрѣтены ими на основаніи старыхъ законовъ.

По нашему законодательству, законъ дѣйствуетъ обратно въ двухъ случаяхъ: 1) когда въ немъ сказано, что онъ только подтверждаетъ и изъясняетъ смыслъ прежняго закона, и 2) когда въ немъ постановлено, что онъ имѣетъ обратную силу.

Обратная сила.

Законъ, исходя отъ высшей власти государства, имѣетъ обязательную силу для всѣхъ и cadaго. Никто не можетъ отговариваться невѣдѣніемъ его, каждый можетъ быть принужденъ къ исполненію его органами государственной власти (судами, административными учрежденіями).

Обязательность.

Законы обязательны для всѣхъ лицъ, пребывающихъ на территоріи государства, гдѣ онъ дѣйствуетъ, какъ подданныхъ этого государства, такъ и иностранцевъ. Исключеніе составляютъ: 1) Монархъ, являющійся носителемъ верховной власти, а потому стоящій выше законовъ; 2) иностранные монархи, за исключеніемъ того случая, когда они владѣютъ недвижимостью въ предѣлахъ чужого государства; 3) чины иностранныхъ посольствъ, иностранные союзныя войска, временно находящіяся на территоріи союзника, и экипажъ военныхъ кораблей, пребывающихъ въ портахъ дружественнаго государства.

**Мѣстные законы.** Но существуютъ законы, которые дѣйствуютъ только въ нѣкоторыхъ частяхъ государства и называются *мѣстными*. Такъ, въ Финляндіи, Царствѣ Польскомъ, остзейскихъ провинціяхъ, Бессарабіи и др. мѣстностяхъ дѣйствуютъ особые законы.

**Особенные законы.** Кромѣ того, нѣкоторые законы опредѣляютъ отношенія только извѣстнаго круга лицъ. Они носятъ названіе *особенныхъ*. Хотя справедливость требуетъ, чтобы всѣ граждае были равны предъ закономъ, тѣмъ не менѣе въ нашемъ законодательствѣ имѣется много особенныхъ постановленій въ силу того, что населеніе Россіи состоитъ изъ различныхъ въ культурномъ отношеніи слоевъ. Такъ, дѣйствию общихъ законовъ во многихъ случаяхъ не подлежатъ: крестьяне, кочевые инородцы, казаки и др.

**Обычаи.** Но законы опредѣляютъ поведеніе гражданъ не во всѣхъ подробностяхъ, а нѣкоторыхъ отношеній совершенно не касаются. Въ такихъ случаяхъ законы очень часто разрѣшаютъ гражданамъ руководствоваться *обычаями*, т. е. правилами, которыя выработались сами собою въ средѣ гражданъ и всѣми считаются обязательными. Такъ, напр., закономъ дозволено, чтобы имущество, остающееся послѣ умершаго крестьянина, переходило къ тѣмъ лицамъ, которыя признаются его наследниками по обычаю, хотя бы они не имѣли права наследованія по закону.

Наиболѣе широкій кругъ примѣненія отведенъ обычаямъ, существующимъ у крестьянъ, а также у казаковъ, инородцевъ и въ торговомъ быту.

**Административныя постановленія.** Съ другой стороны, съ цѣлью дополненія и развитія законовъ предоставляется подчиненнымъ властямъ въ точно опредѣленныхъ границахъ издавать свои собственные постановленія. Къ числу послѣднихъ относятся: административныя распоряженія и циркуляры, обязательныя постановленія городскихъ думъ и земскихъ собраній, уставы разныхъ частныхъ обществъ и учрежденій и т. п.

Такимъ образомъ, наряду съ законами имѣютъ обязательную силу еще обычаи и всякаго рода постановленія подчинен-

ныхъ властей, но имѣютъ силу только потому, что она придана имъ законами, и только въ тѣхъ предѣлахъ и при тѣхъ условіяхъ, какія указаны въ законахъ.

Поэтому, главное и самостоятельное значеніе принадлежитъ законамъ, такъ что, если какой-либо обычай или постановленіе подчиненной власти противорѣчатъ закону, то они не обязательны для гражданъ.

Обычаи, законы и основывающіяся на законахъ постановленія подчиненныхъ властей называются юридическими правилами, или юридическими нормами, въ отличіе отъ всякихъ иныхъ правилъ, которыми руководствуются люди въ своихъ поступкахъ, какъ то: правилъ религіи, нравственности, приличія, моды и проч.

Основное свойство юридическихъ нормъ состоитъ въ томъ, что государственная власть *принуждаетъ* гражданъ соблюдать ихъ.

Кто нарушилъ законъ, запрещающій убивать или красть, того государственная власть подвергаетъ наказанію; кто не хочетъ возратить взятаго безъ законнаго основанія чужого имущества, у того это имущество отнимается насильно и т. д. Словомъ, характерный признакъ юридическихъ нормъ, отличающій ихъ отъ всякихъ иныхъ, состоитъ въ томъ, что исполненіе ихъ обеспечивается принудительными мѣрами, принимаемыми государственной властью и влекущими за собой невыгодныя послѣдствія для нарушителя въ видѣ наказаній, штрафовъ, насильственнаго отнятія имущества и т. п. Напротивъ, къ соблюденію другихъ нормъ (религіозныхъ, нравственныхъ и др.) люди побуждаются не государственной властью и не средствами физическаго принужденія, а исключительно внутренними мотивами: боязнью Божьяго гнѣва, сознаниемъ нравственнаго долга, страхомъ предъ общественнымъ мнѣніемъ и пр.

Юридическія нормы называются иначе правомъ. Такъ, напр., выраженіе „современное русское право“ означаетъ совокупность дѣйствующихъ въ настоящее время въ Россіи юридическихъ нормъ.

Нормы.

Понятіе права.

Двойній смыслъ слова „право“.

Но подъ словомъ „право“ разумѣется еще и предоставляемая юридическими нормами отдѣльнымъ лицамъ возможность совершать какія-либо дѣйствія или требовать ихъ совершенія отъ другого лица. Въ такомъ смыслѣ говорятъ: „я имѣю право пользоваться вещью, взыскать деньги“ и т. п.

Чтобы не смѣшивать этихъ двухъ значеній слова, принято въ первомъ случаѣ, когда право обозначаетъ совокупность нормъ, употреблять выраженіе право въ объективномъ смыслѣ, или объективное, а во второмъ случаѣ, когда идетъ рѣчь о власти отдѣльныхъ лицъ, право въ субъективномъ смыслѣ, или субъективное.

Обязанности.

Каждому субъективному праву одного лица соответствуетъ обязанность другого или многихъ другихъ лицъ. Если, напр., хозяинъ дома имѣетъ право требовать отъ квартиранта платы за квартиру, то квартирантъ обязанъ вносить ее, или, если авторъ сочиненія можетъ печатать и продавать его, то прочіе граждане обязаны воздерживаться отъ этихъ дѣйствій.

Гражданское  
и публичное  
право.

Юридическія нормы распадается по своему содержанію на двѣ группы. Одна опредѣляетъ отношенія гражданъ между собой (заключеніе сдѣлокъ по имуществамъ, вступленіе въ бракъ, наследованіе и т. д.); другая касается дѣйствій государственной власти и ея отношеній къ гражданамъ (изданія законовъ, взиманія налоговъ и податей, устройства и дѣятельности судебныхъ и административныхъ учреждений). Первая группа нормъ имѣетъ въ виду обезпеченіе и разграниченіе интересовъ гражданъ, какъ отдѣльныхъ частныхъ лицъ; вторая преслѣдуетъ благо всего государства. Сообразно съ этимъ, нормы первой группы называются *правомъ гражданскимъ*, или *частнымъ*, а нормы второй группы — *правомъ государственнымъ*, или *публичнымъ*.

Такъ какъ гражданскимъ правомъ охраняются интересы частныхъ лицъ, то оно разрѣшаетъ этимъ лицамъ дѣйствовать по своему собственному усмотрѣнію, согласно со своею выгодой, позволяя имъ по своему произволу заключать сдѣлки или не заключать, вступать въ бракъ или не вступать, принимать на-

слѣдетво или отказываться отъ него: напротивъ, нормы публичнаго права, имѣющія цѣлью обезпеченіе государственныхъ интересовъ, отличаются безусловно принудительнымъ характеромъ и, не обращая никакого вниманія на волю частныхъ лицъ, заставляютъ ихъ вносить налоги, отбывать повинности, подчиняться распоряженіямъ администраціи и рѣшеніямъ судовъ.

Особую вѣтвь права составляетъ *торговое право*, опредѣляющее отношенія, которыя возникаютъ въ средѣ гражданъ на почвѣ торговой промышленности. Сюда относятся всѣ сдѣлки, имѣющія цѣлью посредничество въ обращеніи товаровъ, цѣнныхъ бумагъ, денегъ и рабочей силы. Таковы: покупка вещей и цѣнностей для перепродажи ихъ, учетъ векселей, коммисіонерство и т. д.

Торговое право.

Часть нормъ торговаго права, опредѣляющая отношеніе государства къ торговой промышленности (устройство и дѣятельность торговыхъ учрежденій, правила постройки, погрузки и плаванія торговыхъ судовъ и т. п.) имѣетъ характеръ публично-правовой; остальные торговыя нормы, касающіяся сдѣлокъ между гражданами въ области торговли, относятся къ частному праву.

О своихъ взаимныхъ правахъ и обязанностяхъ граждане узнаютъ изъ юридическихъ нормъ: законы, обычаи и другія нормы опредѣляютъ, какъ имъ слѣдуетъ поступать въ разныхъ случаяхъ. Для этого граждане должны уяснить себѣ смыслъ нормъ, т. е. понимать ихъ и, притомъ, понимать правильно, должны умѣть устранять неясности и противорѣчія въ нормахъ и дѣлать изъ нихъ правильные логическіе выводы.

Толкованіе нормъ.

Въ этомъ состоитъ искусство толкованія нормъ.

Толкованіе можетъ быть буквальнымъ, или словеснымъ, если смыслъ нормы выясняется исключительно при помощи употребленныхъ въ ней словъ и на основаніи правилъ грамматики, и логическимъ, если принимаются въ соображеніе еще и другія обстоятельства (цѣль нормы, связь ея съ другими нормами, исторія ея изданія и т. д.).



Такъ какъ слова рѣдко выражаютъ съ полной точностью и обстоятельностью мысль автора, то одно словесное толкованіе представляется недостаточнымъ, и для выясненія истиннаго смысла нормы необходимо прибѣгать еще и къ логическому толкованію.

Аналогія.

Но законодатель не въ состояніи предусмотрѣть всѣхъ возможныхъ возникнуть между гражданами отношеній. Вслѣдствіе этого граждане часто не находятъ въ юридическихъ нормахъ прямого отвѣта на интересующіе ихъ вопросы. Тогда они должны руководствоваться нормами, установленными для сходныхъ отношеній, такъ какъ слѣдуетъ предполагать, что если бы законодатель предусмотрѣлъ данный случай, то разрѣшилъ бы его такъ же, какъ счелъ нужнымъ разрѣшить сходные по существу случаи. Это называется примѣненіемъ законовъ по сходству, или по *аналогіи*.

Судебное толкованіе законовъ.

Въ большинствѣ случаевъ граждане понимаютъ законы одинаково, т. е. дѣлаютъ одинаковыя выводы изъ законовъ относительно своихъ взаимныхъ правъ и обязанностей. Но иногда между ними возникаетъ разногласіе по этому поводу. Въ такихъ случаяхъ имъ предоставляется обратиться за разрѣшеніемъ своего спора въ судебныя учрежденія, которыя проверяютъ, кто изъ спорящихъ толкуетъ законъ правильно, и постановляютъ рѣшеніе въ пользу того, кого признаютъ правымъ.

### § 3.

#### Составъ дѣйствующаго русскаго законодательства.

Каждый новый законъ обнародуется въ „Собраніи узаконеній и распоряженій Правительства“, а затѣмъ вносится въ „Полное Собраніе законовъ“.

Первый сборникъ издается при Сенатѣ по мѣрѣ появленія новыхъ законовъ, а второй выходитъ отдѣльными томами.

Полное Собраніе законовъ.

Составленіе „Полнаго Собранія законовъ“ было начато по повелѣнію Императора Николая I, который, съ цѣлью привести

въ порядокъ массу изданныхъ въ разное время законовъ, приказалъ собрать и напечатать ихъ въ хронологическомъ порядкѣ, начиная съ Уложенія царя Алексѣя Михайловича 1649 г. Всѣ законы, вышедшіе съ этого времени по день вступленія на престолъ Николая I (12 декабря 1825 г.), составили Первое Полное Собраніе законовъ (45 томовъ).

Затѣмъ было начато Второе Полное Собраніе, которое закончилось царствованіемъ Александра II (1-го марта 1881 г.) и обнимаетъ 55 томовъ. Законы послѣдующаго времени перепечатываются изъ Собранія узаконеній и распоряженій Правительства въ Третье Полное Собраніе.

Послѣ того, какъ было окончено Первое Полное Собраніе законовъ, Николай I повелѣлъ особой комиссіей, въ которой главнымъ дѣятелемъ былъ графъ Сперанскій, извлечь изъ этого Собранія тѣ законы, которые не отмѣнены позднѣйшими, изложить ихъ въ сокращенномъ видѣ и расположить въ систематическомъ порядкѣ.

Сводъ законовъ.

Въ результатъ этой работы получилась Сводъ законовъ Россійской Имперіи, замѣнившей собой всѣ тѣ законы, изъ которыхъ онъ былъ извлеченъ.

Сводъ законовъ вступилъ въ силу 1-го января 1835 г., но по времени своего напечатанія называется Сводомъ 1832 г.

Онъ былъ переизданъ въ 1842 и 1857 гг. цѣликомъ, а затѣмъ много разъ по частямъ, отдѣльными томами. Особое учрежденіе (кодификаціонное) дѣлало и дѣлаетъ въ немъ измѣненія, основываясь на вновь выходящихъ законахъ. Кромѣ того, этимъ же учрежденіемъ издаются періодическія Продолженія къ Своду, гдѣ помѣщаются производимыя новыми законами измѣненія въ послѣднихъ изданіяхъ Свода. Последнее Продолженіе (сводное) вышло въ 1902 г.

Въ настоящее время Сводъ законовъ состоитъ изъ XVI

Составъ Свода.

разновременнo изданныхъ томовъ. Въ первыхъ трехъ томахъ помѣщены законы, касающіеся устройства государственной власти въ Россіи; въ слѣдующихъ пяти томахъ (IV—VIII) идетъ рѣчь объ источникахъ государ-

ственныхъ силъ (о повинностяхъ, податяхъ, пошлинахъ, о чеканкѣ денегъ и пр.); въ IX томѣ излагаются законы о сословіяхъ и ихъ устройствѣ; въ X — законы гражданскіе и межевые; въ XI и XII—уставы государственнаго благоустройства (торговый, промышленный, путей сообщенія и пр.); въ XIII и XIV — законы, касающіеся народнаго благосостоянія и безопасности (о народномъ продовольствіи и призрѣніи, уставы врачебный, цензурный, о предупрежденіи преступленій, о содержащихся подѣ стражей и ссыльныхъ); въ XV — законы уголовныя (о преступленіяхъ и наказаніяхъ), а въ XVI — законы объ устройствѣ судебныхъ учрежденій и порядкѣ производства въ нихъ.

Въ виду того, что послѣ 1857 г. Сводъ законовъ не перепиздавался цѣликомъ, разные томы его и даже разныя части томовъ дѣйствуютъ въ настоящее время въ разновременныхъ изданіяхъ. Такъ, напр., послѣднее изданіе устава таможеннаго (т. VI Св. Зак.) сдѣлано въ 1905 г., гражданскихъ законовъ (т. X, ч. 1) въ 1900 г., уставовъ торговаго и консульскаго въ 1903 г.

Законы, не вошедшіе въ Сводъ.

Но Сводъ не заключаетъ въ себѣ всѣхъ дѣйствующихъ въ настоящее время на территоріи Россіи законовъ. Въ него не вошли: 1) законы военные, которые собраны въ особомъ Сводѣ военныхъ постановленій, 2) законы военно-морскіе, составляющіе Сводъ морскихъ постановленій, 3) нѣкоторые мѣстные законы (Царства Польскаго, Прибалтійскихъ губерній, Финляндіи, Бессарабіи) и 4) разныя спеціальныя и частныя законы, напр., уставъ духовныхъ консисторій, Высочайше утвержденныя уставы частныхъ обществъ и учрежденій, договоры съ иностранными государствами и многіе другіе.

Проверка текста Свода.

Переносъ новыхъ законовъ изъ „Собранія узаконеній и распоряженій Правительства“ въ Сводъ и въ Продолженія производится кодификаціоннымъ учрежденіемъ (въ настоящее время Государственной Канцеляріей). При этомъ могутъ происходить и въ дѣйствительности происходить ошибки и промахи. Такъ какъ обязательную силу для гражданъ имѣетъ тотъ текстъ законовъ, который утвержденъ Высочайшею властью и обна-

родованъ въ Собраніи узаконеній и распоряженій, то къ этому „Собранію“ и нужно обращаться для провѣрки и установленія правильнаго текста статей Свода законовъ.

Каждый новый законъ помѣщается въ Собраніи узаконеній и распоряженій Правительства подъ особой статьей. Такъ, напр., законъ объ учрежденіи Главнаго Управленія Торговаго Мореплаванія и Портовъ напечатанъ въ № 62 „Собранія“ за 1903 г. подъ 700 статьей. Къ „Собранію узаконеній“ прилагается для облегченія справокъ алфавитный указатель за каждое полугодіе.

Примѣчаніе. Перечень составныхъ частей дѣйствующаго Свода законовъ издается періодически Государственной Типографіей. Согласно перечню 1904 г., Сводъ имѣетъ слѣдующій составъ:

#### Томъ I.

Часть 1. Основные Государственные Законы (последнее изданіе 1892 г.).

Часть 2. Учрежденіе Государственнаго Совѣта (1901). Учрежденія Совѣта и Комитета Министровъ (1892). Учрежденіе Комитета Сибирской желѣзной дороги (1892). Учрежденіе Правительствующаго Сената (1892). Учрежденіе Министерствъ (1892). Учрежденіе Канцеляріи Его Императорскаго Величества по принятію прошеній (1902). Учрежденіе Комитета о Службѣ чиновъ гражданскаго вѣдомства и о Наградахъ (1902). Учрежденіе Орденовъ и другихъ знаковъ отличія (1892).

#### Томъ II.

Общее Учрежденіе Губернское (1892). Положеніе о Губернскихъ и Уѣздныхъ Земскихъ Учрежденіяхъ (1892). Городовое Положеніе (1892). Учрежденіе Управленія губерній Царства Польскаго (1892). Учрежденіе Управленія Кавказскаго края (1892). Временное Положеніе объ управленіи Закаспійской области (1892). Положеніе объ Управленіи Туркестанскаго края (1892). Положеніе объ Управленіи областей Акмолинской, Семипалатинской, Семирѣченской, Уральской и Тургайской (1892). Учрежденіе Сибирское (1892). Положеніе объ Иностранцахъ (1892). Учрежденіе Гражданскаго Управленія Казаковъ (1903).

#### Томъ III.

Уставъ о Службѣ по опредѣленію отъ Правительства (1896). Уставы о Пенсіяхъ и Единовременныхъ Пособіяхъ (1896). Положеніе объ особыхъ преимуществахъ гражданской службы въ отдаленныхъ мѣстностяхъ, а также въ губерніяхъ Западныхъ и Царства Польскаго (1902). Уставы Эмеритальныхъ Кассъ гражданскаго вѣдомства (1902).

477/7 гр. каф.

Политический институт  
Юридический институт  
Библиотека

- Томъ IV.  
Уставъ о Воинской Повинности (1897). Уставъ о Земскихъ Повинностяхъ (1899).
- Томъ V.  
Уставъ о Прямыхъ Налогахъ (1903). Уставы о Пошлинахъ (1903). Уставы объ Акцизныхъ Сборахъ (1901).
- Томъ VI.  
Сводъ Учрежденій, и Уставовъ Таможенныхъ (1905). Таможенные Тарифы (1902).
- Томъ VII.  
Часть 1. Уставъ Монетный (1899). Уставъ Горный (1893).
- Томъ VIII.  
Часть 1. Уставъ Лѣсной (1893). Уставъ о Казенныхъ Оброчныхъ Статьяхъ (1893). Уставъ объ Управленіи Казенными Имѣніями въ Западныхъ и Прибалтійскихъ губерніяхъ (1893).  
Часть 2. Уставы Счетные (1857).
- Томъ IX.  
Законы о Состояніяхъ (1899). Положенія о Сельскомъ Состояніи (Особое Приложение къ Тому IX, Законамъ о Состояніяхъ) (1902).
- Томъ X.  
Часть 1. Сводъ Законовъ Гражданскихъ (1900). Положеніе о Казенныхъ Подрядахъ и Поставкахъ (1900).  
Часть 2. Законы Межевые (1893).
- Томъ XI.  
Часть 1. Уставы Духовныхъ Дѣлъ Иностранныхъ Исповѣданій (1896). Сводъ Уставовъ Ученыхъ Учрежденій и Учебныхъ Заведеній вѣдомства Министерства Народнаго Просвѣщенія (1893).  
Часть 2. Уставъ Кредитный (1903). Уставъ о векселяхъ (1903). Уставъ Торговый (1903) Уставъ Судопроизводства Торговаго (1903). Уставъ Консульскій (1903). Уставъ о Промышленности (1893).
- Томъ XII.  
Часть 1. Уставъ Путей Сообщенія (1857). Общій Уставъ Россійскихъ Желѣзныхъ Дорогъ (1886). Положеніе о Подъездныхъ Путияхъ къ Желѣзнымъ Дорогамъ (1893). Уставъ Почтовый (1857). Уставъ Телеграфный (1876). Уставъ Строительный (1900). Положеніе о Взаимномъ Страхованіи отъ Огня (1886).  
Часть 2. Уставъ Сельскаго Хозяйства (1903). Положеніе о Наймѣ на Сельскія Работы (1902). Положеніе о трактирномъ Промыслѣ (1902). Уставъ о Благоустройствѣ въ Казенныхъ Селеніяхъ (1857). Уставъ о Благоустройствѣ въ Казачьихъ Селеніяхъ (1857).

Томъ XIII.

Уставъ о Обезпеченіи Народнаго Продовольствія (1892). Уставъ о Общественномъ Призрѣніи (1892). Уставъ Врачебный (1892).

Томъ XIV.

Уставъ о Паспортахъ (1903). Уставъ о Цензурѣ и Печати (1890). Уставъ о Предупрежденіи и Пресѣченіи Преступленій (1890). Уставъ о Содержащихся подь стражею (1890). Уставъ о Ссылныхъ (1890).

Томъ XV.

Уложение о наказаніяхъ Уголовныхъ и Исправительныхъ (1885). Уставъ о Наказаніяхъ, налагаемыхъ Мировыми Судьями (1885).

Томъ XVI.

Часть 1. Судебные Уставы 1864 г. (1892). Правила объ устройствѣ судебной части и производствѣ судебныхъ дѣлъ въ мѣстностяхъ, въ которыхъ введено Положеніе о Земскихъ Участковыхъ Начальникахъ (1892).

Часть 2. Учрежденіе мѣстныхъ судебныхъ установленій прежняго устройства (1892). Законы о Судопроизводствѣ и взысканіяхъ Гражданскихъ (1892).

#### § 4.

### Судебныя учрежденія Россіи.

Выполненіе судебной функціи предоставлено у насъ учрежденіямъ, раздѣляющимся на суды особенные, или спеціальныя, и обще-гражданскіе.

Особенные суды существуютъ для нѣкоторыхъ разрядовъ дѣлъ и для нѣкоторыхъ сословій и званій. Къ особеннымъ судамъ относятся: духовныя, коммерческія, волостныя и военныя.

Особенные суды.

*Духовныя суды* разсматриваютъ дѣла о недѣйствительности и расторженіи браковъ, о нарушеніи свѣтскими лицами церковныхъ правилъ и о нѣкоторыхъ, указанныхъ въ законѣ, проступкахъ духовенства. Для лицъ православнаго вѣроисповѣданія духовными судами служатъ: духовныя консисторіи, архіереи и Синодъ. Лица другихъ вѣроисповѣданій имѣютъ свои особенныя суды.

*Коммерческія суды*, существующія въ Петербургѣ, Москвѣ, Одессѣ и Варшавѣ, разбираютъ торговыя и вексельныя дѣла.

*Волостные суды* установлены для крестьянъ и лицъ другихъ сословій, живущихъ въ селеніяхъ, но вѣдаютъ не все ихъ дѣла, а только нѣкоторыя, преимущественно маловажныя.

*Военные суды* (полковые, военно-окружные и главный военный судъ) судятъ лицъ военнаго званія, состоящихъ на дѣйствительной службѣ, за все преступленія, а не состоящихъ на дѣйствительной службѣ только за нарушенія обязанностей службы. Кромѣ того, военнымъ судамъ подлежатъ въ нѣкоторыхъ случаяхъ запасные, отставные и гражданскіе чины военнаго вѣдомства. Въ военное время власть военныхъ судовъ еще больше расширяется.

Особый видъ военныхъ судовъ представляютъ *военно-морскіе*, замѣняющіе военно-окружные суды для военныхъ чиновъ морского вѣдомства, и *экипажные* (а также *корабельные*), соответствующіе полковымъ.

Обще-гражданскіе суды.

Устройство обще-гражданскихъ судовъ определено Судебными Уставами Императора Александра II (20 ноября 1864 г.) и закономъ 12 июля 1889 г. По Судебнымъ Уставамъ, обще-гражданскія судебныя учрежденія раздѣляются на *общія* и *мировыя*. Въ тѣхъ и другихъ имѣются три степени, или инстанціи: низшая (первая), которою являются мировые судьи (участковые и почетные, не имѣющіе участковъ) и окружные суды; апелляціонная (вторая)—сѣзды мировыхъ судей и судебныя палаты, и кассационная—Сенатъ. Дѣла сначала разбираются въ судахъ низшей инстанціи; на ихъ постановленія можно приносить жалобы въ апелляціонные суды, а постановленія этихъ судовъ подлежатъ обжалованію въ Сенатъ.

Порядокъ обжалованія.

Разница между апелляціоннымъ и кассационнымъ порядкомъ обжалованія и разсмотрѣнія дѣлъ состоитъ въ томъ, что апелляціонные суды сънова разбираютъ дѣла точно такъ же, какъ суда первой инстанціи, а кассационный судъ не разсматриваетъ дѣлъ по существу, а только удостоверяется, не нарушены ли судами, при разрѣшеніи дѣлъ, законы или формы производства, и если замѣтитъ какое-либо нарушеніе, то отмѣняетъ постановленіе суда и передаетъ дѣло для новаго раз-

смотрѣнія въ другой судъ. Такъ какъ кассационная инстанція для мировыхъ и для общихъ судебныхъ учреждений одна и та-же—Сенатъ, то въ лицѣ его судебная власть, по Уставамъ Императора Александра II, вполне объединена.

Разница между мировыми и общими судами заключается, во 1, въ томъ, что мировые судьи въ нѣкоторыхъ мѣстностяхъ (великорусскихъ и малорусскихъ губерніяхъ) избираются самими населеніемъ, а члены общихъ судовъ назначаются государственной властью, и во 2, въ предѣлахъ вѣдомства тѣхъ и другихъ. Именно, первымъ подсудны дѣла цѣнностью не свыше 500 руб., за исключеніемъ касающихся правъ на недвижимыя имущества (землю, строенія) и правъ казенныхъ управленій, и маловажные проступки, за которые по закону полагается наказаніе не свыше заключенія въ тюрьму на полтора года. Остальныя дѣла подлежатъ вѣдѣнію общихъ судебныхъ учреждений.

Мировые  
и общіе суды.

Законъ 12-го іюля 1889 г. уничтожилъ выборныхъ участковыхъ мировыхъ судей повсемѣстно, кромѣ Области войска Донскаго и нѣсколькихъ городовъ (Петербурга, Москвы, Одессы, Кишинева, Харькова, Саратова, Нижняго-Новгорода и Казани).

Реформа 1889 г.

Вмѣсто этихъ судей введены назначаемые Министромъ Юстиціи городскіе судьи—въ городахъ и земскіе начальники—въ уѣздахъ. Но цѣна дѣлъ, подсудныхъ имъ, уменьшена до 300 руб., а, равнымъ образомъ, ограниченъ кругъ проступковъ, предоставленныхъ ихъ вѣдомству. Для разсмотрѣнія же дѣлъ отъ 300 до 500 руб. и болѣе важныхъ проступковъ учреждены должности уѣздныхъ членовъ окружныхъ судовъ.

Такимъ образомъ все то, что по Судебнымъ Уставамъ Александра II подлежитъ вѣдѣнію однихъ мировыхъ судей, распределено закономъ 1889 г. въ городахъ между городскими судьями и уѣздными членами окружныхъ судовъ, а въ уѣздахъ—между земскими начальниками и опять-таки уѣздными членами окружныхъ судовъ.

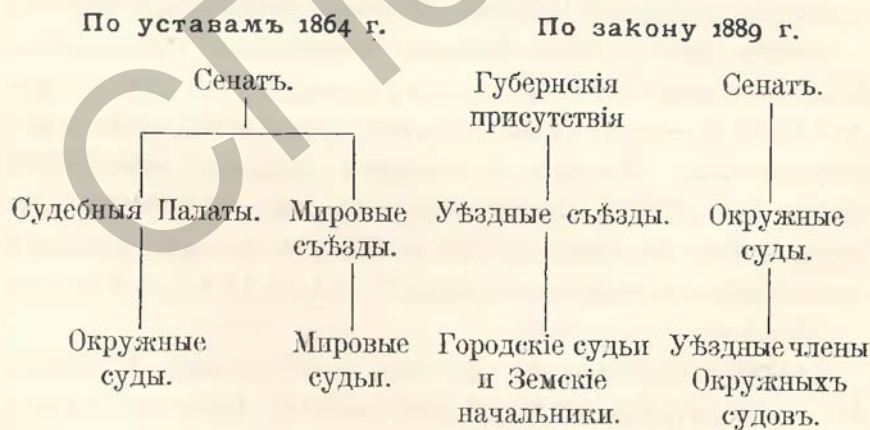
Второй (апелляціонной) инстанціей для городскихъ судей и земскихъ начальниковъ служатъ уѣздные съѣзды, состоящіе



изъ уѣздныхъ членовъ окружныхъ судовъ, городскихъ судей, земскихъ начальниковъ и почетныхъ мировыхъ судей, подъ предѣлательствомъ уѣзднаго предводителя дворянства или особо назначеннаго лица, а кассационными инстанціями для уѣздныхъ съѣздовъ являются губернскія присутствія, образуемая, подъ предѣлательствомъ губернатора, изъ вице-губернатора, прокурора окружнаго суда и трехъ представителей дворянства. Апелляціонная инстанція для уѣздныхъ членовъ окружныхъ судовъ — окружные суды, а кассационная — Сенатъ.

Хотя губернскія присутствія являются высшей кассационной инстанціей, но если министръ юстиціи усмотритъ въ производствѣ или рѣшеніи губернскаго присутствія явное уклоненіе отъ истиннаго смысла закона, то переноситъ дѣло на разсмотрѣніе Соединеннаго Присутствія Перваго и Гражданскаго кассационнаго департаментовъ Сената.

### Таблица судебныхъ учреждений.



**Юрисдикція.** Дѣятельность судебныхъ учреждений заключается либо въ разрѣшеніи споровъ между гражданами объ ихъ взаимныхъ отношеніяхъ, либо въ опредѣленіи степени виновности и мѣры наказанія за нарушеніе законовъ. Первая дѣятельность называется гражданской юрисдикціей, вторая—уголовной.

Къ отправленію уголовной юрисдикціи по большинству важнѣйшихъ дѣлъ, именно, если преступнику угрожаетъ лишеніе или ограниченіе правъ, призываются представители населенія, именуемые присяжными засѣдателями, а для суда надъ преступленіями политическими, противъ порядка управленія, противъ семейныхъ правъ, противъ должностныхъ лицъ и надъ преступленіями самихъ должностныхъ лицъ приглашаются сословные представители (предводители дворянства, городскіе головы, волостные старшины).

Разслѣдованіе преступленій и собраніе уликъ противъ преступниковъ возложено на судебныхъ слѣдователей, а обвиненіе преступниковъ предъ судомъ составляетъ обязанность прокурорскаго надзора, во главѣ котораго находится министръ юстиціи, въ качествѣ генераль-прокурора. При окружныхъ судахъ и судебныхъ палатахъ состоятъ прокуроры и товарищи прокуроровъ, а при Сенатѣ оберъ-прокуроръ и его товарищи.

## § 5.

### Административныя учрежденія.

Административная функція, поскольку она касается верховнаго управленія, выполняется самимъ Государемъ при участіи совѣщательныхъ учрежденій (§ 2). Подчиненное же управленіе распределено между цѣлымъ рядомъ учрежденій, распадающихся на два разряда: на центральныя, или общегосударственныя, и мѣстныя, или провинціальныя. Власть первыхъ распространяется на всю территорию Россіи; вторыя дѣйствуютъ въ отдѣльныхъ ея частяхъ (губерніяхъ, уѣздахъ, городахъ и пр.).

Къ центральнымъ учрежденіямъ принадлежатъ: Государственный Совѣтъ, Правительствующій Сенатъ, Святѣйшій Синодъ, Совѣтъ и Комитетъ министровъ, министерства, Государственный Контроль и главныя управленія.

Центральныя  
учрежденія.

**Государственный  
Советъ.**

Государственный Советъ состоитъ изъ министровъ и изъ назначаемыхъ Высочайшей властью сановниковъ подъ предсѣдательствомъ самого Государя или особо назначаемаго имъ ежегодно лица.

Дѣла, подлежащія вѣдѣнію Государственнаго Совета, разрѣшаются либо въ *общемъ собраніи*, либо въ *департаментахъ*, которыхъ имѣется четыре: 1) Законовъ, 2) Гражданскихъ и Духовныхъ Дѣлъ, 3) Государственной Экономіи и 4) Промышленности, Наукъ и Торговли.

Для производства дѣлъ, при Государствешномъ Советѣ состоитъ Государственная Канцелярія, на которую возлагаются также разработка и изданіе Свода Законовъ, Сводовъ мѣстныхъ узаконеній и Полнаго Собранія Законовъ. Управление Государственной Канцеляріею возлагается на Государственнаго Секретаря.

При каждомъ Департаментѣ, въ составѣ Государственной Канцеляріи, состоитъ Статсъ-Секретарь.

Предметы вѣдѣнія Государственнаго Совета въ области администраціи: 1) общія внутреннія мѣры; 2) объявленіе войны, заключеніе мира и другія важныя внѣшнія мѣры, когда, по усмотрѣнію обстоятельствъ, могутъ онѣ подлежать предварительному общему соображенію; 3) государственная роспись доходовъ и расходовъ, финансовыя смѣты министерствъ и главныхъ управленій, всѣ дѣла о денежныхъ изъ казны ассигнованіяхъ, дѣла о сборахъ и доходахъ, не подлежащихъ внесенію въ финансовыя смѣты; 4) способы уравненія государственныхъ доходовъ и расходовъ и чрезвычайныя финансовыя мѣры; 5) отчеты Государственнаго Контроля, Министра Финансовъ, Государственнаго Банка, и др.; 6) дѣла объ утвержденіи въ почетныхъ достоинствахъ (княжескомъ, графскомъ и баронскомъ), и о передачѣ дворянами фамилій, гербовъ и титуловъ, 7) дѣла объ отвѣтственности за нарушеніе долга службы высшими сановниками, и пѣкоторыя другія дѣла, менѣе важныя.

**Сенатъ.**

Членами Сената являются *Сенаторы*, назначаемые Высочайшей Властью, и высшіе административные чиновники (министры, оберъ-прокуроръ Синода и главные начальники гу-

берній). Сенать раздѣляется на 6 департаментовъ, имѣющихъ характеръ самостоятельныхъ учреждений.

Первому департаменту Сената предоставлены: обнародованіе новыхъ законовъ, охраненіе и удостовѣреніе правъ и преимуществъ разныхъ сословій и общій надзоръ за дѣятельностью административныхъ учреждений.

Второй департаментъ разсматриваетъ жалобы на губернскія присутствія и на губернскія по крестьянскимъ дѣламъ присутствія.

Департаментъ Герольдіи вѣдаетъ дѣла, касающіяся правъ на дворянство, почетное гражданство и на титулы, перемѣны фамилій и сочиненіе гербовъ.

Предметами вѣдомства Судебнаго департамента является управленіе межевыми и судебными дѣлами, кромѣ судебныхъ дѣлъ, подвѣдомственныхъ кассационнымъ департаментамъ Сената.

Наконецъ, два кассационные департамента (Гражданскій и Уголовный) служатъ третьей инстанціей для судебныхъ учреждений, созданныхъ уставами 1864 г.

Святѣйшій Синодъ, члены котораго назначаются Государемъ изъ духовныхъ особъ, является высшимъ административнымъ и судебнымъ учрежденіемъ по управленію дѣлами православной церкви. Онъ принимаетъ мѣры противъ ересей и суевѣрій, наблюдаетъ за дѣятельностью духовенства, назначаетъ, награждаетъ и караетъ духовныхъ лицъ, руководитъ духовными и церковно-приходскими школами и служитъ высшей инстанціей для бракоразводныхъ дѣлъ.

Синодъ.

При Синодѣ состоитъ Оберъ-прокуроръ, пользующійся во многихъ отношеніяхъ правами министра. Онъ является начальникомъ синодской канцеляріи и всѣхъ гражданскихъ чиновниковъ, служащихъ по духовному вѣдомству. Онъ же является представителемъ Синода въ его сношеніяхъ съ высшими государственными учрежденіями и съ самимъ Государемъ.

Государственный Контроль, находящійся подъ начальствомъ Государственнаго Контролера, провѣ-

Государственный  
Контроль.

**Министерства.**

ряетъ дѣйствія правительственныхъ учрежденій по приходу, расходу и храненію капиталовъ и составляетъ соображенія о выгоды и невыгоды казенныхъ хозяйственныхъ операцій.

Министерства. Во главѣ каждаго министерства состоитъ одно лицо — министръ, которому, собственно, принадлежитъ вся власть въ предѣлахъ вѣдомства его министерства. Въ составъ министерства далѣе входятъ: товарищи министра, департаменты, канцелярія и совѣтъ.

Въ настоящее время въ Россіи 9 министерствъ: 1) Иностранныхъ дѣлъ, 2) Финансовъ, 3) Путей Сообщенія, 4) Народнаго Просвѣщенія, 5) Юстиціи, 6) Военное, 7) Морское, 8) Внутреннихъ Дѣлъ и 9) Императорскаго Двора.

1. Министерство Иностранныхъ дѣлъ вѣдаетъ все, что относится къ политическимъ отношеніямъ между Россіей и другими государствами, именно, ведетъ переговоры съ иностранными правительствами, покровительствуетъ русскимъ подданнымъ въ чужихъ краяхъ и содѣйствуетъ удовлетворенію законныхъ требованій иностранцевъ въ Россіи.

Въ виду того, что дѣятельность Министерства Иностранныхъ Дѣлъ распространяется за предѣлы Россіи, при немъ существуютъ особые учрежденія, имѣющія пребываніе и дѣйствующія за границей, а именно: посольства, миссіи, консульства, агентства и пр.

2. Министерство Финансовъ управляетъ дѣлами, относящимися къ государственнымъ доходамъ и расходамъ, а также къ торговлѣ и промышленности.

3. Министерство Путей Сообщенія вѣдаетъ внутреннія сухопутныя и водяныя сообщенія.

4. Министерству Народнаго Просвѣщенія принадлежитъ завѣдываніе всѣми учрежденіями, имѣющими цѣлью образованіе гражданъ, кромѣ духовныхъ, военныхъ и нѣкоторыхъ специальныхъ учебныхъ заведеній.

5. Министерство Юстиціи управляетъ дѣлами судебного вѣдомства, относящимися преимущественно къ назначенію на службу лицъ этого вѣдомства и надзору за ихъ

дѣятельностью. При Министерствѣ Юстиціи состоитъ Главное Тюремное управленіе, завѣдующее мѣстами заключенія преступниковъ.

6. Военному министерству подвѣдомственны всѣ дѣла, касающіяся военно-сухопутныхъ силъ Россіи. Состоящій при министерствѣ Военный Совѣтъ обсуждаетъ проекты законовъ относительно военнаго вѣдомства и управляетъ хозяйственными дѣлами по состоянію войскъ. Кромѣ того, въ составъ министерства входятъ: Главный Штабъ, завѣдующій дѣлами по службѣ, устройству и хозяйству войскъ, Главный военный судъ и рядъ другихъ управленій отдѣльными отраслями военнаго дѣла.

7. Морское министерство управляетъ военно-морскими силами Россіи. При министерствѣ состоитъ Адмиралтействъ-Совѣтъ, соотвѣтствующій Военному Совѣту, Главный Морской Штабъ, соотвѣтствующій Главному Военному Штабу, и другія управленія.

8. Министерство Внутреннихъ Дѣлъ имѣетъ главной задачей обезпеченіе внутренней безопасности государства. Но, кромѣ этой полицейской функціи, оно выполняетъ цѣлый рядъ другихъ, которыя относятся къ внутреннему управленію и не распределены между остальными министерствами. Сюда принадлежатъ: гражданская медицинская часть, ветеринарная часть, духовныя дѣла иностранныхъ исповѣданій, дѣла печати, управленіе почтами и телеграфами, дѣла по народному продовольствію и общественному призрѣнію и проч.

9. Министерство Императорскаго Двора вѣдаетъ все, что относится къ придворному управленію, къ удѣламъ, Императорскимъ театрамъ и капитулу орденовъ.

Главныя управленія, завѣдующія отдѣльными группами государственныхъ дѣлъ, входятъ въ составъ министерствъ. Только Главное Управленіе Государственнаго Коннозаводства (1881 г.), Главное Управленіе Торговаго Мореплаванія и Портовъ (1902 г.) и Главное Управленіе Землеустройства и Земледѣлія (1905 г.) выдѣлены въ самостоятельныя учрежденія,

Главныя управленія.

а главноуправляющимъ ими предоставлены права министровъ.

**Комитетъ  
и Совѣтъ мини-  
стровъ.**

Комитетъ и Совѣтъ министровъ, имѣющіе значеніе совѣщательныхъ учреждений при Государѣ, состоятъ изъ всѣхъ министровъ и особо пазначаемыхъ Государемъ членовъ. Кромѣ того, въ Комитетѣ министровъ принимаютъ участіе предѣдатели департаментовъ Государственнаго Совѣта.

Предѣдательствуетъ въ Совѣтѣ министровъ самъ Государь, а въ Комитетѣ — особо назначаемое имъ лицо.

Комитетъ министровъ обсуждаетъ административныя дѣла, выходящія за предѣлы вѣдомства отдѣльныхъ министровъ, а Совѣтъ разсматриваетъ вопросы, превышающіе власть всѣхъ вообще министровъ и, притомъ, преимущественно вопросы законодательныя.

**Мѣстная  
администрація.**

Мѣстныя административныя учрежденія подчинены центральному и дѣйствуютъ подъ ихъ наблюдениемъ, причемъ каждое мѣстное учрежденіе обыкновенно приурочено къ какому-либо центральному, являясь его низшей инстанціей.

Главнѣйшими мѣстными учреждениями административнаго характера являются слѣдующія: казенныя палаты, уѣздныя казначейства и акцизныя управленія (Министерства Финансовъ), управленія государственными имуществами (Главнаго Управленія Землеустройства и Земледѣлія), окружныя управленія (Министерства Путей Сообщенія), попечители учебныхъ округовъ (Министерства Народнаго Просвѣщенія), контрольныя палаты (Государственнаго Контроля), командующіе войсками, военно-окружныя совѣты и окружныя штабы (Военнаго Министерства), епархіальные архіереи и консисторіи (Св. Синода), губернаторы, генераль-губернаторы, градоначальники (въ Петербургѣ, Москвѣ, Одессѣ, Керчи, Ростовѣ-на-Дону и Севастополѣ), губернскія правленія, уѣздныя полицейскія управленія и полицейскіе чиновники (Министерства Внутреннихъ Дѣлъ).

Кромѣ того, существуютъ нѣкоторыя мѣстныя учрежденія

смѣшаннаго характера, образуемая изъ чиновниковъ разныхъ вѣдомствъ, каковы губернскія по земскимъ и городскимъ дѣламъ присутствія, губернскія по воинской повинности присутствія, губернской училищный совѣтъ и др.

Но государственная власть не выполняетъ сама всѣхъ административныхъ функций, а предоставляетъ управленіе хозяйственными, а иногда и другими дѣлами нѣкоторыхъ общественныхъ союзовъ самимъ этимъ союзамъ, т. е. даруетъ имъ право самоуправленія. Такимъ правомъ пользуются у насъ дворянское сословіе, крестьяне, земство и городское населеніе.

Потомственные дворяне каждой губерніи вносятся въ дворянскую родословную книгу и составляютъ особое общество. Дѣлами его завѣдуютъ *дворянскія собранія*, которыя бываютъ *губернскими*, когда состоятъ изъ дворянъ всей губерніи, и *уездными*, если образуются по отдѣльнымъ уѣздамъ. Дворянскія собранія, созываемыя разъ въ три года, избираютъ должностныхъ лицъ, къ числу которыхъ принадлежатъ, прежде всего, *губернскіе и уездные предводители дворянства*, которые служатъ представителями своего сословія и вмѣстѣ съ тѣмъ исполняютъ нѣкоторыя административныя и судебныя функции (участвуютъ въ губернскомъ присутствіи, въ присутствіи по воинской повинности, председательствуютъ въ сѣздахъ земскихъ начальниковъ).

Далѣе, въ дворянскихъ собраніяхъ избираются *депутаты, секретари дворянскихъ собраній и засѣдатели дворянской опеки*. Депутаты образуютъ подъ председательствомъ губернскаго предводителя дворянства *дворянское депутатское собраніе*, которое имѣетъ характеръ постояннаго учрежденія и занимается веденіемъ дворянскихъ родословныхъ книгъ и выдачей дворянскихъ свидѣтельствъ, участвуетъ въ распоряженіяхъ о наложеніи опеки на имѣнія дворянъ и ведетъ формулярные списки избираемыхъ дворянствомъ должностныхъ лицъ. Депутатское собраніе подчиняется непосредственно Сенату. Дворянская опека тоже постоянное учрежденіе, имѣющее цѣлью

Мѣстное самоуправленіе.

Дворянскія учрежденія.



принимать мѣры къ охранѣ имущества и заботѣ о личности дворянъ, которые, по причинѣ несовершеннолѣтія, душевной болѣзни и другихъ обстоятельствъ, не въ состояніи сами о себѣ заботиться.

**Крестьянскія  
учрежденія.**

Крестьяне каждаго селенія образуютъ сельскую общину, а нѣсколько общинъ соединяются въ волость. Въ сельской общинѣ дѣлами управляетъ сельскій сходъ (общее собраніе крестьянъ-домохозяевъ) и сельскій староста, а въ волости— волостной сходъ (общее собраніе депутатовъ сельскихъ общинъ), волостное правленіе и волостной старшина. Сельскія общины имѣютъ главною задачею заботиться о хозяйственныхъ нуждахъ крестьянъ, а волости—осуществлять административную и судебную функціи въ крестьянской средѣ. Предсѣдателемъ сельскаго схода является сельскій староста, а волостного—волостной старшина. И староста и старшина обладаютъ административной и въ небольшой мѣрѣ судебной властью надъ крестьянами. Волостное правленіе, состоящее изъ всѣхъ сельскихъ старостъ волости или помощниковъ волостного старшины, подъ предсѣдательствомъ волостного старшины, рѣшаетъ самостоятельно только нѣкоторыя административныя дѣла, а по другимъ играетъ по отношенію къ старшинѣ роль совѣщательнаго учрежденія.

**Земскія  
учрежденія.**

Земство состоитъ изъ лицъ, обладающихъ земельною собственностью въ опредѣленномъ законами размѣрѣ, и раздѣляется на губернское и уѣздное. Земскія учрежденія двоякаго рода: 1) губернскія и уѣздныя *земскія собранія*, которыя имѣютъ совѣщательный характеръ, и 2) губернскія и уѣздныя *земскія управы*, являющіяся исполнительными органами. Земство каждаго уѣзда (земскіе гласные) избираетъ членовъ уѣзднаго земскаго собранія, которое затѣмъ выбираетъ членовъ управы и гласныхъ губернскаго земскаго собранія, избирающаго, въ свою очередь, губернскую управу. Земскимъ учрежденіямъ предоставлены дѣла по исполненію государственныхъ повинностей, по завѣдыванію земскимъ имуществомъ и, въ нѣкоторой мѣрѣ, по удовлетворенію мѣстныхъ нуждъ въ области

врачебной, санитарной, торговли, промышленности, народного образования и пр.

Жители городовъ, владѣющіе въ предѣлахъ городской территоріи землей или домами определенной закономъ цѣнности, избираютъ *гласныхъ*, которые въ своей совокупности образуютъ *городскую думу*. Предсѣдателемъ думы является *городской голова*. Дума — совѣщательное и распорядительное учрежденіе; исполнительнымъ же органомъ служитъ *городская управа*, члены которой также выбираются думой, и въ которой предсѣдательствуетъ городской голова. Къ предмету вѣдомства городскихъ общественныхъ учреждений отнесены тѣ же приблизительно дѣла, которыми внѣ предѣловъ городской территоріи завѣдуетъ земство.

Городскія  
учрежденія

## § 6.

### Управленіе дѣлами торговаго мореплаванія.

Завѣдывавшія прежде дѣлами торговаго мореплаванія учрежденія Министерства Финансовъ (Отдѣлъ торговаго мореплаванія, Совѣтъ по дѣламъ Торговаго Мореплаванія, Комитетъ по портовымъ дѣламъ) и Министерства Путей Сообщенія (Отдѣлъ торговыхъ портовъ) выдѣлены въ 1902 г. изъ этихъ министерствъ и преобразованы въ Главное Управленіе Торговаго Мореплаванія и Портовъ. Устройство и компетенція этого Главнаго Управленія опредѣлены закономъ 10 іюня 1903 г.

Главному Управленію Торговаго Мореплаванія и Портовъ предоставлено завѣдываніе торговымъ мореплаваніемъ и приморскими торговыми портами, какъ въ техническомъ, такъ и въ торговопромышленномъ отношеніяхъ.

Начальникомъ Главнаго Управленія является Главноуправляющій, пользующійся правами министра. При немъ состоятъ товарищи его и совѣтъ.

Дѣла, подвѣдомственныя Главному Управленію, распределены для ближайшаго завѣдыванія между Совѣтомъ по дѣламъ торговаго мореплаванія, Техническимъ Совѣтомъ, Комитетомъ

по портовымъ дѣламъ, Отдѣломъ торговаго мореплаванія, Отдѣломъ торговыхъ портовъ и Канцеляріей Главноуправляющаго.

**Совѣтъ.**

Совѣтъ по дѣламъ торговаго мореплаванія, состоящій изъ высшихъ чиновъ Управленія, представителей разныхъ министерствъ, Государственнаго Контроля, мореходныхъ предпріятій и купечества 11 важнѣйшихъ торговыхъ портовъ (Петербурга, Ревеля, Риги, Либавы, Виндавы, Одессы, Николаева, Ростова-на-Дону, Архангельска, Астрахани и Баку), обсуждаетъ законодательныя и административныя мѣры, имѣющія цѣлью развитіе торговаго мореплаванія и приморскихъ портовъ.

**Техническій  
Совѣтъ.**

Техническій Совѣтъ образуется изъ назначаемыхъ Высочайшею властью предсѣдателя и членовъ, начальника Отдѣла торговыхъ портовъ, представителей министерствъ: Военнаго, Морского, Финансовъ, Путей Сообщенія и Государственнаго Контроля, а также изъ лицъ, приглашаемыхъ Главноуправляющимъ на правахъ членовъ. Разсмотрѣнію Техническаго Совѣта подлежатъ законодательные проекты по технической части, относящіеся къ приморскимъ портамъ, и техническіе проекты особой важности, т. е. представляемые на Высочайшее воззрѣніе, связанные съ значительными расходами и т. п.

**Техническое  
Совѣщаніе.**

Для обсужденія техническихъ проектовъ и вопросовъ, не имѣющихъ особо важнаго значенія, а также для разсмотрѣнія смѣтъ учреждено при Техническомъ Совѣтѣ Техническое Совѣщаніе подъ предсѣдательствомъ одного изъ членовъ Техническаго Совѣта, по назначенію Главноуправляющаго, изъ управляющаго строительной частью Отдѣла торговыхъ портовъ и его помощника, двухъ инженеровъ и техниковъ, назначаемыхъ Главноуправляющимъ. При несогласіи предсѣдателя совѣщанія съ большинствомъ членовъ, ему предоставляется перенести дѣло на разсмотрѣніе Техническаго Совѣта.

**Комитетъ.**

Комитетъ по портовымъ дѣламъ состоитъ подъ предсѣдательствомъ одного изъ Товарищей Главноуправляющаго, изъ начальниковъ отдѣловъ торговаго мореплаванія и портовъ и представителей министерствъ: Финансовъ, Внутреннихъ Дѣлъ, Путей Сообщенія, Военнаго и Государственнаго Контроля.

Къ обязанностямъ Комитета по портовымъ дѣламъ отнесено: 1) разрѣшеніе всякихъ предположеній о расходахъ на надобности портоваго благоустройства; 2) составленіе для портовыхъ управленій правилъ и инструкцій; 3) опредѣленіе границъ портовъ и устьевъ рѣкъ, передаваемыхъ въ техническое завѣдываніе Главнаго Управленія; 4) установленіе правилъ отвода участковъ изъ портовой территоріи для надобностей правительства и въ пользованіе частныхъ лицъ; 5) установленіе общихъ правилъ пользованія портовыми сооружениями и приспособленіями; 6) разсмотрѣніе проектированныхъ присутствіями по портовымъ дѣламъ обязательныхъ постановленій, съ которыми не согласился губернаторъ или градоначальникъ, и 7) разсмотрѣніе жалобъ на издаваемые въ портахъ обязательныя постановленія, на опредѣленія присутствій по портовымъ дѣламъ и на дѣйствія таможенъ по примѣненію правилъ о торговомъ мореплаваніи и о взиманіи портовыхъ сборовъ.

Отдѣлъ торговаго мореплаванія завѣдуетъ текущими дѣлами, связанными съ правильнымъ функціонированіемъ и усовершенствованіемъ торговаго мореплаванія и судостроенія, наблюдаетъ за мореходными учебными заведеніями и частными предпріятіями, заботится объ устройствѣ быта служащихъ на морскихъ судахъ торговаго флота, собираетъ и разрабатываетъ статистическія свѣдѣнія относительно торговаго мореплаванія и судостроенія.

Отдѣлъ торговаго мореплаванія.

Для надзора за мореходными учебными заведеніями состоятъ при Отдѣлѣ инспекторы мореходныхъ учебныхъ заведеній.

Отдѣлу торговыхъ портовъ поручено управленіе дѣлами о сооруженіи, благоустройствѣ и содержаніи приморскихъ торговыхъ портовъ, о портовыхъ сборахъ и техническомъ надзорѣ за морскими побережьями и устьями рѣкъ.

Отдѣлъ торговыхъ портовъ.

Прочія дѣла отнесены къ предмету вѣдомства канцеляріи Главноуправляющаго.

ГЛАВА II.  
Морское торговое право.

---

## ГЛАВА II.

# Морское торговое право.

### § 7.

#### Русское законодательство о морской торговлѣ.

Главнѣйшія положенія, относящіяся къ морскому торговому праву, содержатся во второй книгѣ Устава Торговаго (Св. Зак. т. XI ч. 2 изд. 1903 г.)—„О морской торговлѣ“. Книга эта состоитъ изъ семи раздѣловъ: I (ст. 94—163)—о мореходныхъ торговыхъ судахъ; II (ст. 164—428)—о торговомъ мореплаваніи; III (ст. 429—437)—о бодмерѣхъ и займѣхъ припасовъ на морѣ; IV (ст. 438—498)—объ аваріи; V (ст. 499—557)—о помощи и спасеніи въ случаяхъ кораблекрушенія и о принадлежности потопленныхъ вещей; VI (ст. 558—606)—о морскомъ страхованіи и VII (ст. 607—653)—о мѣстномъ управленіи при морскими торговыми портами.

Дѣйствующае право.

Въ основѣ современнаго морского торговаго права лежатъ Уставъ купеческаго водоходства, изданный въ царствованіе Екатерины II—25 іюня 1781 года. Уставъ этотъ обнималъ какъ морское судоходство, такъ и рѣчное. Впослѣдствіи только правила, относящіяся къ тому и другому, были отдѣлены другъ отъ друга. Тѣ изъ постановленій Устава водоходства, которыя относились къ морской торговлѣ, послужили основаніемъ для созданія второй книги Устава Торговаго; тѣ же,

Историческій очеркъ развитія современнаго законодательства.

которыя имѣли своимъ предметомъ судоходство по рѣкамъ, были перенесены въ Уставъ Путей Сообщенія (Св. Зак. т. XII, ч. 1), гдѣ они составили второй его раздѣлъ.

Въ теченіе полувѣка со дня изданія Устава водоходства въ законодательствѣ нашемъ о морскомъ мореплаваніи существенныхъ измѣненій не происходило. Лишь 12 февраля 1830 года были изданы „дополнительныя постановленія о торговомъ судостроеніи и мореходствѣ“. Постановленія эти, какъ и дальнѣйшія отдѣльныя законодательныя измѣненія, оказались недостаточными для созданія условій дѣятельности, соотвѣтствующей развитію морской техники и морской торговли, такъ какъ по-прежнему основой закона продолжалъ оставаться все тотъ же уставъ водоходства, отжившій и устарѣлый. Въ 1836 году были изданы правила о спасеніи судовъ и грузовъ, претерпѣвающихъ крушеніе. Правила эти составили разд. 5 кн. 2-й Уст. Торг. (ср. выше), а десять лѣтъ спустя, въ 1846 г., были обнародованы правила морского страхованія, составившія 6 разд. той же книги. Однако практическаго значенія правила эти не имѣютъ. По мѣрѣ возрастанія русскаго торговаго флота и роста международныхъ торговыхъ интересовъ стала замѣчаться потребность въ однихъ и тѣхъ же общихъ международныхъ правилахъ касательно главнѣйшихъ вопросовъ морской торговли. Такими явились составленныя въ Гамбургѣ въ 1867 году общія правила морского страхованія, извѣстныя подъ именемъ Г а м б у р г с к и х ъ (Г. О. П. М. С.). Поэтому, въ такомъ же положеніи формальнаго закона оказались изданныя въ 1880 году правила о предупрежденіи столкновенія судовъ, такъ какъ на практикѣ съ 1897 г. дѣйствуютъ другія, международныя, такъ называемыя, Вашингтонскія правила 1889 года, подвергшіяся пересмотру въ 1897 году. Въ интересахъ установленія однороднаго морского международнаго законодательства Союзъ для реформы и кодификаціи международнаго права издалъ (1857—1890) руководящія правила относительно существенно важнаго вопроса морского торговаго права—аварій и связанныхъ съ ними расчетовъ убыт-

ковъ. Правила эти, по мѣстамъ засѣданія Союза, носятъ названіе *Горкъ—Антверпенскіхъ*. Они изданы на трехъ языкахъ—англійскомъ, нѣмецкомъ и французскомъ. Всѣхъ правилъ 18. Первые 12 опредѣляютъ случаи аварій, послѣднія 6 содержатъ руководящія начала для расчета убытковъ<sup>1)</sup>.

Таковы главнѣйшія отдѣльныя русскія и иностранныя законоположенія, которыя, въ связи съ нѣкоторыми постановленіями Устава Консульскаго (т. XI, ч. 2), Устава Таможеннаго (т. VI), Устава Врачебнаго (т. XIII), Уложения о наказаніяхъ (т. XX), уставовъ биржъ (прил. къ ст. 592 устава Торговаго по изд. 1893 г.<sup>2)</sup>), составляютъ дѣйствующее законодательство о морской торговлѣ.

Ни по содержанію своему, какъ уже указывалось, ни по системѣ распредѣленія законы о морской торговлѣ не могутъ удовлетворять назрѣвшимъ потребностямъ русскаго торговаго флота, и въ настоящее время изданіе уложения о торговомъ мореплаваніи представляется настоятельно необходимымъ. Въ заботахъ о пуждахъ отечественной морской торговли Правительство занято въ настоящее время выработкой такого уложения, которое отвѣчало бы всѣмъ требованіямъ морской торговли и международнаго оборота. По всеподданнѣйшему докладу Министра Финансовъ Государь Императоръ въ 23-й день ноября 1901 года Высочайше повелѣтъ соизволилъ учредить Особое Совѣщаніе подъ предѣдательствомъ Его Императорскаго Высочества Великаго Князя Александра Михайловича

Проектъ новаго  
морского права.

<sup>1)</sup> Изъ новѣйшихъ русскихъ узаконеній, касающихся морского торговаго права, слѣдуетъ упомянуть еще о законѣ 29 мая 1897 года о большомъ каботажѣ, объ узаконеніяхъ 27 апрѣля 1898 года и 2 іюня 1899 года относительно освобожденія морскихъ судовъ, привозимыхъ изъ-за границы, отъ таможенныхъ пошлинъ и относительно льготъ за проходъ черезъ Суэзскій каналъ, о новомъ положеніи о мѣтномъ управленіи морскими торговыми портами отъ 8 іюня 1901 г., о законѣ 6 мая 1902 г. объ измѣненіяхъ дѣйствующихъ правилъ о судоводителяхъ на мореходныхъ судахъ торговаго флота, и, наконецъ, о законѣ 6 іюня 1904 г. о правѣ плаванія подъ русскимъ національнымъ флагомъ.

<sup>2)</sup> Въ новое изданіе 1903 года уставы биржъ вовсе не вошли.



для составленія проекта уложенія о торговомъ мореплаваніи (Собр. Узак. и Распор. Прав. 1902 г., № 7, ст. 49).

Особое Совѣщаніе, кромѣ огромной работы по собранію мнѣній лицъ и учрежденій относительно составленія уложенія и по переводу образцовыхъ иностранныхъ законодательствъ успѣло уже издать нѣкоторые проекты, такъ напр.: — морского права, о правѣ плаванія подъ русскимъ національнымъ флагомъ, о закладѣ морскихъ судовъ и др.; послѣдній проектъ уже получилъ силу закона.

### § 8.

#### Мореходныя торговыя суда.

Понятіе морского судна.

Морскимъ судномъ называется такое, которое предназначено для перевозки пассажировъ или грузовъ моремъ. Такимъ образомъ, отличительнымъ признакомъ морскаго судна является его назначеніе. Признакъ этотъ необходимый, но, вмѣстѣ съ тѣмъ, и достаточный. Всякіе иные признаки, коими опредѣляется морское судно, должны быть отвергнуты, какъ несогласныя ни съ условіями дѣятельности морскихъ судовъ, ни съ законами. Такъ, вопросъ о типѣ, т. е. устройствѣ судна, безразличенъ для его характеристики, какъ морскаго; равнымъ образомъ, безразличны и его размѣры. Вмѣстимость судна, неправильно относимая многими къ числу существенныхъ признаковъ морскаго судна, является лишь условіемъ обязательности его регистраціи, т. е. занесенія въ особый списокъ, и обязательности его измѣренія. А именно: изъ морскихъ судовъ, тѣ, вмѣстимость коихъ болѣе 20 тоннъ, должны обязательно подвергнуться полному измѣренію и имѣть о семъ установленное свидѣтельство, между тѣмъ, какъ регистрація судовъ, емкость коихъ менѣе 20 тоннъ, предоставлена на волю ихъ хозяевъ<sup>1)</sup>.

Морское судно признается имуществомъ движимымъ. Положеніе это, признанное всѣми европейскими

<sup>1)</sup> См. ниже стр. 47 „Корабельная регистрація“.

законодательствами, прямо установлено нашимъ закономъ. (Св. Зак., т. X, ч. I, ст. 401).

Признавая, однако, морское судно имуществомъ движимымъ, законъ допускаетъ отступленіе отъ установленнаго положенія, имѣющее особо важное значеніе. По общему правилу, содержащемуся въ гражданскихъ законахъ (ст. 534 X т. 1 ч.), движимое имущество почитается собственностью того, въ чьемъ владѣніи оно находится, въ противоположность недвижимому имуществу, право собственности на которое опредѣляется особыми, такъ называемыми крѣпостными документами.

Указанное выше отступленіе состоитъ именно въ томъ, что, хотя судно и признается имуществомъ движимымъ, по право собственности на него должно быть всегда основано на особомъ письменномъ документѣ. Этотъ документъ называется корабельною крѣпостью.

Всякій хозяинъ судна, гласитъ законъ, долженъ имѣть на оное крѣпость. Крѣпость есть, по выраженію закона (Уст. Торг. ст. 103), письменный видъ, утверждающій собственность хозяина онаго. Въ ней означается: 1) мѣра корабля или судна; 2) сколько онъ поднимаетъ груза; 3) время и мѣсто его построенія; 4) изъ какого матеріала онъ построенъ; 5) родъ корабля или судна; 6) учтеніе расчета съ строителемъ судна.

Корабельная крѣпость должна быть подписана симъ послѣднимъ и двумя свидѣтелями. Если судно построено за границей, то корабельная крѣпость должна быть совершена согласно законамъ мѣста постройки судна; составленіе и выдача ея должны происходить при обязательномъ участіи русскаго консула <sup>1)</sup>.

При дальнѣйшихъ переходахъ судна отъ перваго заказчика къ его правопреемникамъ передается и самая корабельная крѣпость, на которой дѣлается надпись о состоявшемся переходѣ. Продажа судовъ совершается при участіи и посредствѣ особыхъ посредниковъ, такъ называемыхъ, корабельныхъ маклеровъ.

<sup>1)</sup> См. ниже стр. 50 „Покупка и продажа морскихъ судовъ“.

Корабельные  
документы.  
Корабельная  
крѣпость.

Мѣрительное  
свидѣтельство.

Каждое русское судно, будетъ ли оно построено въ Россіи или за границей, если только вмѣстимость его болѣе 20 тоннъ (или 10 ластовъ) или 56,6 куб. метровъ, должно подвергнуться, какъ выше указывалось, полному измѣренію для опредѣленія его вмѣстимости и имѣть установленное о семъ свидѣтельство, именуемое мѣрительнымъ свидѣтельствомъ. Это послѣднее выдается лишь по измѣреніи всѣхъ помѣщеній судна, стало быть по окончательной постройкѣ такового. Свидѣтельство это является необходимой принадлежностью судна; на основаніи содержащихся въ немъ данныхъ происходитъ, съ одной стороны, обложение судна корабельными сборами, съ другой, заключаются договоры между грузоотправителями и судовладельцемъ или капитаномъ (шкіперомъ).

Мѣрительныя свидѣтельства бываютъ временныя и постоянныя. Временное свидѣтельство можетъ быть выдано только такому иностранному судну, мѣрительное свидѣтельство котораго не признано русскими властями. Если такое иностранное судно прибываетъ въ русскій портъ и полный обмѣръ его представляется невозможнымъ, въ виду нагруженности на суднѣ товаровъ, то производится обмѣръ его по сокращенному способу, и выдается свидѣтельство, имѣющее силу до порта назначенія, гдѣ имѣетъ произойти выгрузка. Постоянное мѣрительное свидѣтельство выдается на основаніи произведеннаго корабельными смотрителями и ихъ помощниками, при помощи назначенныхъ для сего досмотрщиковъ, измѣренія по правиламъ полнаго обмѣра. Свидѣтельство это имѣетъ оффиціальную силу и значеніе, но только до тѣхъ поръ, пока судно не подвергнется перестройкѣ или такому измѣненію, которое можетъ оказать вліяніе на его вмѣстимость. Въ первомъ случаѣ судно, по переизмѣреніи, снабжается новымъ мѣрительнымъ свидѣтельствомъ, а во второмъ—на старомъ мѣрительномъ свидѣтельствѣ дѣлается лишь отмѣтка о происшедшихъ перемѣнахъ.

Обо всѣхъ такихъ перестройкахъ и измѣненіяхъ судовладельца или капитана обязаны заявлять таможенѣ, при чемъ если перестройка производилась въ Россіи, то еще до нагрузки судна. Не-

исполненіе означеннаго предписанія влечеть за собой уплату корабельныхъ сборовъ въ двойномъ количествѣ противъ того, которое окажется причитающимся по правильному измѣренію.

Въ мѣрительныхъ свидѣтельствахъ означаются: именованіе судна, время его постройки, присвоенный судну позывной сигналъ по списку, приложенному къ своду международныхъ морскихъ сигналовъ, имя и фамилія судохозяина и результаты произведеннаго обмѣра съ показаніемъ полной и грузовой вмѣстимости <sup>1)</sup> въ англійскихъ мѣрныхъ тоннахъ и въ кубическихъ метрахъ.

Во избѣжаніе неудобствъ, сопряженныхъ съ измѣреніемъ иностранныхъ судовъ, прибывающихъ въ русскіе порты, и российскихъ судовъ, отправляющихся за границу, большинство государствъ заключили въ настоящее время конвенціи (договоры) о взаимномъ признаніи мѣрительныхъ свидѣтельствъ по подѣ тѣмъ непремѣннымъ условіемъ, чтобы измѣренія судовъ производились по системѣ Мурсома (обязательной и у насъ) и въ англійскихъ тоннахъ.

Морскія торговая суда, хотя и не почитаются, въ отличіе отъ военныхъ судовъ, частью территоріи того государства, чей флагъ они носятъ, но продолжаютъ тѣмъ не менѣе находиться подѣ дѣйствіемъ и защитой своего закона. Флагъ есть внѣшнее проявленіе національности. Поэтому право поднятія русскаго флага принадлежитъ исключительно русскимъ подданнымъ.

Въ тѣхъ случаяхъ, когда собственникомъ судна является физическое лицо, вопросъ о національности судна не возбуждаетъ сомнѣній. Судохозяинъ — лицо русскаго происхожденія, стало быть и судно — русское, а потому имѣеть право на поднятіе русскаго флага. Иное дѣло, когда собственникомъ является совокупность лицъ или юридическое лицо. На какихъ

Патентъ на плаваніе подѣ русскимъ флагомъ. (Національность судна).

<sup>1)</sup> Полная вмѣстимость судна есть объемъ всѣхъ его помѣщеній. Грузовая вмѣстимость получается, какъ остатокъ, за вычетомъ изъ полной вмѣстимости объема тѣхъ помѣщеній внутри судна, въ которыхъ не складывается грузъ (помѣщеніе для экипажа, кухня, машинное отдѣленіе и проч.).

основаціяхъ разрѣшается въ этомъ случаѣ вопросъ о національности судна?

Наше законодательство, озабочиваясь возможно большимъ привлеченіемъ иностранныхъ капиталовъ къ судостроенію и мореходству, не ставило до сихъ поръ сколько нибудь значительныхъ препятствій къ приобрѣтенію права на поднятіе русскаго флага.

На акціонерныя предпріятія законъ распространялъ право поднятія русскаго флага при наличности двухъ условій: правленіе и главныя конторы общества должны находиться въ Россіи. Национальность лицъ, входящихъ въ составъ органовъ управленія или владѣющихъ акціями и паями, являлась съ точки зрѣнія закона безразличной. Единственное исключеніе допущено было для судоходства по Каспійскому морю. Для судоходства по этому послѣднему могли быть учреждаемы только такія общества, которыя состоятъ исключительно изъ русскихъ подданныхъ (т. X, ч. 1, ст. 2139 прим. 2).

Для торговыхъ же товариществъ было достаточно, чтобы таковыя были учреждены согласно русскимъ законамъ и чтобы хотя бы одинъ изъ главныхъ распорядителей состоялъ въ русскомъ подданствѣ. При общей собственности нѣсколькихъ лицъ на судно законъ требовалъ, чтобы начальныи товарищъ <sup>1)</sup> состоялъ въ русскомъ подданствѣ, независимо отъ размѣра участія этого товарища въ общемъ предпріятіи.

Документъ, устанавливающій право поднятія русскаго флага, называется патентомъ на плаваніе подъ русскимъ флагомъ.

Право поднятія русскаго флага значительно сужено новымъ закономъ отъ 6 Іюня 1904 г. <sup>2)</sup>.

Для акціонерныхъ обществъ выставлено условіемъ, помимо нахождения правленія и главныхъ конторъ въ Россіи, еще и требованіе, чтобы члены правленія и директоры-распорядители или соотвѣтствующія имъ должностныя лица состояли въ русскомъ подданствѣ, а также, чтобы всѣ акціи или паяи были

<sup>1)</sup> См. ниже стр. 51 „Совладѣніе (морское товарищество)“.

<sup>2)</sup> Выс. утв. 6 Іюня 1904 г. Мн. Госуд. Сов., Собр. Узак. 1904 г., № 133, ст. 1422.

именными и принадлежали русским подданнымъ. Торговля же товарищества имѣютъ право на поднятіе русскаго флага только если все товарищи русско-подданные. Наконецъ, при совладѣніи необходима принадлежность всехъ участниковъ къ русскому подданству.

Какъ только одно изъ перечисленныхъ условій перестаетъ имѣть мѣсто, утрачивается и право плаванія подъ русскимъ національнымъ флагомъ. Въ тѣхъ случаяхъ, однако, когда въ порядкѣ наследованія судно или доля въ немъ переходятъ къ иностранно-подданному, законъ предоставляетъ сему послѣднему трехлѣтній срокъ на уступку своихъ правъ, и лишь по прошествіи сего срока судно теряетъ право плаванія подъ русскимъ національнымъ флагомъ.

Закону 6-го Іюня 1904 г. не присвоено обратной силы.

Для того, чтобы имѣть возможность исполнить свое назначеніе и отправиться въ рейсъ, судно, помимо своей технической готовности, должно быть снабжено достаточнымъ личнымъ составомъ. Списокъ всехъ корабельныхъ служителей съ указаніемъ условій найма каждаго изъ нихъ называется *судовой ролью*<sup>1)</sup> и вмѣстѣ съ корабельной крѣпостью, мѣрительнымъ свидѣтельствомъ и патентомъ на плаваніе подъ русскимъ флагомъ именуется корабельными документами и составляютъ необходимую принадлежность судна. Документы эти являются, такъ сказать, видомъ судна и опредѣляютъ его индивидуальность, но они недостаточны при отплытіи судна въ заграничное плаваніе.

Судовая роль.

Въ этомъ случаѣ судно должно быть снабжено на каждый отдѣльный рейсъ особымъ *паспортомъ*, который играетъ роль заграничнаго паспорта. Такъ какъ документъ этотъ выдается портовой таможней, то онъ носитъ названіе *таможеннаго паспорта*.

Таможенный паспортъ.

<sup>1)</sup> Временно разрѣшено пароходнымъ акціонернымъ обществамъ и паевымъ товариществамъ замѣнять письменные договоры съ людьми *разсчитанными тетрадами*, составляемыми съ означеніемъ условій, изложенныхъ въ ст. 145 Уст. Торг. (изд. 1903 г.). Ср. ст. 148 Уст. Торг. (изд. 1903 г.) Прим.

Сверхъ того, собственно въ цѣляхъ таможеннаго надзора за товарами, перевозимыми (на русскихъ судахъ) изъ одного русскаго порта въ другой, каботажнымъ судамъ выдается (обыкновенно одинъ разъ въ навигацію) такъ называемый таможенный паспортъ.

Судовой (шканечный) журналъ.

Кромѣ означенныхъ корабельныхъ документовъ, составляющихъ, какъ указано, принадлежность судна, на семъ послѣднемъ должны находиться еще и другіе письменные документы, на основаніи которыхъ можно было бы судить о судьбѣ судна во время плаванія и дѣятельности его.

Сюда относится прежде всего журналъ, посвящій названіе судового журнала. Журналъ этотъ ведется либо капитаномъ, либо штурманомъ и представляетъ собой ежедневную исправную записку въ хронологическомъ порядкѣ всѣхъ моментовъ жизни судна какъ во время его стоянки, такъ и его движенія, т. е. какъ до, такъ и во время пути. Съ вѣшной стороны журналъ долженъ вестись безукоризненно, безъ подчестокъ и помарокъ, иначе его доказательная сила ничтожна. Съ внутренней стороны онъ долженъ отражать все происходившія явленія въ томъ именно порядкѣ, въ какомъ они чередовались. Въ журналъ входят и наутическія данныя, и метеорологическія, и астрономическія, и событія вѣшной жизни, стоянка въ карантинѣ, болѣзнь и смерть лицъ команды и пассажировъ и т. д., такъ что судовою журналъ представляетъ собой точное отраженіе всего происходившаго во время плаванія.

Точность веденія судового журнала имѣетъ огромное значеніе, такъ какъ на основаніи этой ежедневной записки (въ видѣ выписки изъ него) составляются два документа: донесеніе о плаваніи, которое капитанъ обязанъ представить консулу въ теченіе 24 часовъ по прибытіи судна въ иностранный портъ <sup>1)</sup> и морской протестъ (прова ди фортуна), представляемый нотаріусу или корабельному маклеру въ тѣхъ случаяхъ, когда во время пути судно подвергалось морскимъ опасностямъ <sup>2)</sup>.

<sup>1)</sup> См. ниже стр. 57 „Отношеніе корабельщика къ консулу“.

<sup>2)</sup> См. ниже § 14.

Кромѣ судового журнала, на суднѣ (паровомъ) ведется обыкновенно еще и машинный журналъ, по записямъ въ коемъ судять о количествѣ потребленнаго машиннаго угля, о работѣ парового двигателя во время плаванія и вообще о техническомъ состояніи машиннаго отдѣленія.

Машинный журналъ.

На суднѣ, приступившемъ къ приему грузовъ, должны находиться установленные грузовые документы на принятые для перевозки грузы (коносаменты, грузовая роспись).

Грузовые документы.

Для сужденія о томъ, прибываютъ ли суда изъ мѣстъ, неблагополучныхъ относительно какой либо эпидемической болѣзни, они должны быть снабжены патентами здравія или карантинными патентами <sup>1)</sup>.

Карантинный патентъ.

Какъ уже указывалось выше, морскія суда подлежатъ регистраціи. Для судовъ, вмѣстимость которыхъ болѣе 20 тоннъ, такая регистрація обязательна. Съ этой цѣлью при каждой портовой таможенѣ ведутся корабельные списки, или реестры. Для внесенія въ такой реестръ необходимо представить удостовѣреніе о правѣ поднятія русскаго флага, корабельную крупность, мѣрительное свидѣтельство и удостовѣреніе объ освидѣтствованіи судна. Первый изъ указанныхъ документовъ опредѣляетъ національность судна, остальные — его индивидуальность.

Корабельная регистрація.

Выборъ порта принципно предоставляется судовладельцу. Путемъ записей судна въ корабельный реестръ того или другого порта окончательно опредѣляются признаки даннаго судна въ отличіе отъ всѣхъ другихъ; регистрація даетъ судну названіе, имя, и названіе это, внесенное въ корабельный списокъ, уже не можетъ быть впоследствии измѣняемо. Оно должно быть выставлено на кормѣ крупными буквами, свѣтлой краской по темному полю. Такимъ образомъ, регистрація снабжаетъ судно еще и внѣшнимъ отличительнымъ признакомъ. Она подтверждаетъ вмѣстѣ съ тѣмъ исполненіе всѣхъ установленныхъ закономъ формальностей, удостовѣряетъ наличность

<sup>1)</sup> См. подробности объ этомъ въ § 12, „Карантинныя мѣры.“



индивидуальныхъ чертъ судна и его національность. Поэтому результатъ регистраціи, въ видѣ выписки изъ реестра, является документомъ, устанавливающимъ „личность“ судна, какъ паспортъ, выданный на основаніи установленныхъ документовъ, удостовѣряетъ личность его законнаго владѣльца. Этотъ корабельный паспортъ носитъ, какъ мы уже знаемъ, специальное названіе патента на плаваніе подъ русскимъ флагомъ. Кромѣ всѣхъ данныхъ, заимствуемыхъ изъ документовъ, представляемыхъ при ходатайствѣ о занесеніи судна въ корабельные списки, т. е. изъ корабельной крѣпости и мѣрительнаго свидѣтельства, въ патентѣ отмѣчается еще и время внесенія судна въ корабельный реестръ порта, а также указывается, на какое плаваніе (дальнее или только малое) онъ выданъ.

Пока судно удовлетворяетъ тѣмъ условіямъ, при наличности коихъ былъ выданъ патентъ, этотъ послѣдній остается при суднѣ. Но какъ только судно переходитъ къ лицу, не имѣющему права на поднятіе русскаго флага, патентъ подлежитъ возвращенію въ тотъ портъ, изъ котораго былъ выданъ.

Возможно однако, что судно, продолжая удовлетворять условіямъ, требуемымъ при выдачѣ патента, претерпѣваетъ измѣненія въ существенныхъ признакахъ своихъ, — въ силу ли перестройки, вызывающей, какъ мы уже видѣли, измѣненіе въ содержаніи мѣрительнаго свидѣтельства (а стало быть и патента, почерпнувшиаго изъ мѣрительнаго свидѣтельства нѣкоторыя данныя), или въ силу перемѣны собственника. Въ такихъ случаяхъ судовладелецъ обязанъ въ шестинедѣльный срокъ, считая съ момента происшедшаго измѣненія, извѣстить о семъ, съ представленіемъ патента, ближайшую таможеню, которая, сдѣлавъ въ патентѣ необходимыя исправленія, сообщаетъ о семъ въ портъ приписки судна <sup>1)</sup>.

<sup>1)</sup> Въ случаѣ нахождения за границей шестинедѣльный срокъ считается со дня прибытія въ одинъ изъ русскихъ портовъ. Когда судно приобрѣтено русскимъ подданнымъ за границей, русскія консульства

Неисполнение этого правила влечет за собой уплату денежного штрафа в размер не свыше 200 руб. согласно 1215 ст. Улож. о Нак. Но имѣетъ ли такое неисполнение какое либо значеніе съ точки зрѣнія гражданскихъ правоотношеній? Нѣтъ, — никакого. Принадлежность судна тому или другому лицу опредѣляется, какъ указывалось выше, корабельной крѣпостью, а не патентомъ. Судно можетъ перейти къ новому собственнику черезъ передачу корабельной крѣпости, а по реестру оно можетъ продолжать числиться за прежнимъ собственникомъ.

Право строить, оснащать, починять мореходныя суда предоставлено нашимъ законодательствомъ всеѣмъ лицамъ безъ различія національностей и преимуществъ по состоянію. Но предоставляя въ цѣляхъ развитія мореходства право постройки судовъ возможно большому кругу лицъ, законъ слѣдуетъ за тѣмъ, чтобы построенное судно удовлетворяло своему назначенію. По постройки судно подлежитъ освидѣтельствуванію относительно его прочности и годности, въ чемъ и выдается подлежащее удостовѣреніе <sup>1)</sup>. Если судно паровое, то котлы на немъ подлежатъ также освидѣтельствуванію. Всеѣмъ судо-

Постройка  
морскихъ судовъ.

выдаютъ временныя свидѣтельства на поднятіе русскаго флага, но не прежде представленія покупщикомъ доказательствъ, что онъ имѣетъ право на поднятіе русскаго флага. Если въ указанный во временномъ свидѣтельствѣ срокъ судно не зайдетъ въ русскій портъ для законной приписки и взятія патента, то оно теряетъ всякое право на дальнѣйшее плаваніе подъ русскимъ флагомъ. Въ случаѣ невозможности прибыть въ назначенный срокъ въ указанный портъ капитанъ долженъ вновь обратиться къ одному изъ русскихъ консуловъ и получить отъ него другое свидѣтельство, при чемъ въ послѣдствіи отъ портовой таможни будетъ зависѣть, признать ли причины допущенной просрочки уважительными или нѣтъ и выдать ли патентъ на плаваніе подъ русскимъ флагомъ, или же отказать въ выдачѣ такового.

<sup>1)</sup> На практикѣ освидѣтельствованіе судовъ производится агентами особыхъ, т. н., *классификаціонныхъ* установленій или обществъ. Всемирно признанными являются Англійскій Ллойдъ и Парижское бюро Veritas. Установленія эти выдаютъ по осмотру судна, т. н., классификаціонныя свидѣтельства.

хозяевамъ вмѣнено въ обязанность имѣть на штевняхъ металлическія или инныя марки, означающія углубленіе судовъ, при чемъ за неисполненіе означеннаго правила или за невѣрныя указанія, если ошибки превышаютъ  $\frac{1}{4}$  дюйма на каждый футъ дѣйствительнаго углубленія ахтеръ-штевня, установленъ штрафъ въ 10 рублей. Всякое судно должно имѣть колоколь и туманный горнъ, а если оно паровое, то должно быть снабжено паровымъ свисткомъ или другимъ дѣйствительнымъ паровымъ сигналомъ.

Покупка и продажа морскихъ судовъ.

Мы уже видѣли, что продажа морскихъ судовъ совершается передачей корабельной крѣпости отъ продавца покупщику и что право собственности на судно опредѣляется и удостоверяется судовой крѣпостью. Но простая фактическая передача послѣдней недостаточна. Необходимо, чтобы на крѣпости была учинена надпись, изъясняющая отъ кого, кому, когда и за какую сумму денегъ судно продано. Надпись эта должна быть засвидѣтельствована у нотаріуса или корабельнаго маклера, а если продажа совершается за границей, то русскимъ консуломъ. Вмѣстѣ съ корабельной крѣпостью продавецъ передаетъ покупщику и всѣ корабельные документы: мѣрительное свидѣтельство, судовую роль и патентъ на плаваніе подъ русскимъ флагомъ, если только покупщикъ имѣетъ право на таковое. Въ противномъ случаѣ патентъ подлежитъ отсылкѣ въ таможену того порта, откуда былъ выданъ, а покупщику должна быть выдана новая крѣпость взамѣнъ прежней, подлежащей уничтоженію. При покупкѣ судна русскимъ подданнымъ отъ иностраннаго нѣтъ необходимости въ составленіи новой крѣпости.

Какъ покупка, такъ и продажа судовъ въ иностранныхъ портахъ требуетъ обязательнаго участія русскаго консула, безъ изъясненія согласія котораго продажа не можетъ состояться. Конечно, несоблюденіе этого требованія не можетъ поразить права покупщика, опредѣляемые относительно соблюденія формальностей не нашими законами, а тѣми, которые дѣйствуютъ въ мѣстѣ совершенія сдѣлки, но капитанъ, не извѣстившій консула и не испросившій его разрѣшенія, подлежитъ, по воз-

вращеніи въ Россію, преслѣдованію по 1216 ст. Улож. о Нак., т. е. взысканію штрафа въ суммѣ до 300 рублей.

Если капитанъ продаетъ судно не въ силу даннаго ему на сей предметъ полномочія, а въ силу фактическихъ обстоятельствъ, какъ напримѣръ, негодности судна, то на обязанности консула — провѣрить, вызывается ли дѣйствительно продажа необходимостью. Консулъ обязанъ озаботиться отображеніемъ документовъ, устанавливающихъ національность судна, и все эти документы вмѣстѣ съ подлиннымъ объясненіемъ капитана отправить въ Россію. На консулѣ лежитъ и обязанность позаботиться объ удовлетвореніи корабельной команды и о предоставленіи ей средствъ и возможности возвратиться на родину.

При покупкѣ судовъ корабельная крѣпость утверждается консуломъ, который, какъ уже говорилось выше, выдаетъ покупщику временное свидѣтельство на поднятіе русскаго флага.

Если судно приобрѣтено не однимъ, а нѣсколькими лицами совместно, то эти послѣднія именуется общими хозяевами его; они обязаны избрать одного товарища, которому ввѣряется управленіе и распоряженіе общимъ имуществомъ (судномъ): у этого, такъ называемаго, начальнаго товарища хранится корабельная крѣпость; онъ обязанъ имѣть попеченіе о суднѣ, нанимать капитана, разсчитываться и съ нимъ и съ товарищами. Каждый изъ этихъ послѣднихъ въ правѣ продать свою часть въ общемъ суднѣ, но лишь съ согласія остальныхъ совладѣльцевъ, (товарищей). Если они не дадутъ ему согласія на продажу его части третьему лицу, то сами обязаны приобрѣсти у него таковую по оцѣнкѣ, соответствующей дѣйствительной стоимости судна, и уплатить причитающіяся деньги въ теченіе одного мѣсяца.

Когда предстоятъ расходы по починкѣ судна, то все товарищи обязаны сообща нести таковыя; вопросъ этотъ, какъ и другіе, разрѣшается по общему согласію, т. е. единогласно. Голоса всехъ участниковъ равны безотносительно къ размѣрамъ долей участія. Въ одномъ только случаѣ допускается исключеніе: когда починка судна должна обойтись болѣе половины его стоимости, то, несмотря на несогласіе одного изъ

Совладѣніе  
(морское товарищество).

товарищей (опять таки независимо отъ размѣра доли его участія), вопросъ можетъ быть рѣшенъ всѣми остальными съ устраненіемъ несогласившагося товарища вовсе отъ товарищества и съ выплатой ему  $\frac{1}{4}$  тѣхъ денегъ, какія имъ въ свое время были затрачены на постройку или покупку судна.

Изложенныя правила дѣйствуютъ, разумѣется, только на случай отсутствія иныхъ договорныхъ отношеній. Таковъ несомнѣнный выводъ изъ смысла закона.

Судохозяинъ  
и собственникъ  
судна.

Необходимо указать, что понятія судохозяина и собственника судна не всегда совпадаютъ. Судохозяиномъ (арматоромъ) называется тотъ, кто пользуется мореходнымъ судномъ для производства промысла — перевозки грузовъ или пассажировъ, или тѣхъ и другихъ. Это пользованіе можетъ имѣть мѣсто и относительно судна, не принадлежащаго судохозяину на правѣ собственности, а лишь взятаго имъ у собственника въ наемъ. Въ данномъ случаѣ (какъ и вообще) судохозяиномъ считается тотъ, отъ чьего имени судно снаряжено къ плаванію.

Право  
мореплаванія.

Право снаряжать суда къ плаванію, т. е. право постройки и оснастки судовъ, какъ и право заниматься морской перевозкой на морскихъ судахъ, было вплоть до послѣдняго времени предоставлено, какъ всѣмъ состояніямъ русскихъ подданныхъ, такъ и иностранцамъ съ однимъ только изъятіемъ: такъ называемый, малый каботажъ, т. е. плаваніе между русскими портами, лежащими на одномъ и томъ же морѣ, было объявлено исключительной привилегіей русскихъ подданныхъ и судовъ, плавающихъ подъ русскимъ флагомъ. Привилегія эта была Высочайше утвержденнымъ мнѣніемъ Государственнаго Совѣта отъ 29 мая 1897 г. существеннымъ образомъ расширена, и съ 1 января 1900 года распространена и на, такъ называемый, большой каботажъ, т. е. на плаваніе между русскими портами, лежащими и на разныхъ моряхъ<sup>1)</sup>.

<sup>1)</sup> Исключеніе изъ этого правила допущено только для судовъ, перевозящихъ соль изъ портовъ Азовскаго и Чернаго морей въ порты Балтійскаго моря. Уст. Торг. Изд. 1903 г. ст. 165, прим. 3.

## § 9.

**Личный составъ мореходнаго торговаго судна.**

Личный составъ морского торговаго судна состоитъ изъ капитана (шкипера, корабельщика, судоводителя) и корабельной команды, или экипажа (водоходцевъ). Общія условія.

Законъ нашъ опредѣляетъ условія, которымъ должны удовлетворять тотъ и другіе.

На судахъ, поднимающихъ русскій флагъ, корабельщиками (шкиперами) могутъ быть только русско-подданные. Сверхъ этого условія требуется достиженіе совершеннолѣтія и полученіе соотвѣтствующаго диплома на судоводительское званіе.

Дипломъ выдается по выдержаніи установленнаго экзамена и по выполненіи плавательнаго ценза<sup>1)</sup>.

Согласно нынѣ дѣйствующему новому закону, судоводительскія званія распредѣляются на двѣ степени: капитана и штурмана. Каждая степень подраздѣляется на четыре разряда.

По отношенію къ командованію (судоводительству) морскія торговыя суда дѣлятся на два разряда: 1) грузовыя суда малаго плаванія и 2) грузовыя суда дальняго плаванія и перевозящія пассажировъ.

Малымъ законъ признаетъ плаваніе: а) по Бѣлому морю съ прилегающими къ нему водами Ледовитаго океана до меридіановъ: Вардэ—на западъ и устья рѣки Енисея — на востокъ; б) по Балтійскому морю и его заливамъ, по Бельтамъ и Зунду до параллели гор. Гельшперера; в) по Азовскому морю, по Черному морю до Константинополя; г) по Каспійскому морю; д) по Охотскому морю, Татарскому проливу и Японскому морю до параллели устья рѣки Тюмень-улла.

Всякое плаваніе за означенными предѣлами признается дальнимъ.

<sup>1)</sup> Уст. Торг. изд. 1903 г., ст. 176.

Соотвѣтственно этому, капитану перваго разряда и предоставляется командовать всякими судами; капитану втораго разряда—грузовыми судами малаго плаванія; капитану третьаго разряда—всякими парусными грузовыми судами, а капитану четвертаго разряда—парусными грузовыми судами малаго плаванія.

Штурману перваго разряда предоставлено командованіе грузовыми судами малаго плаванія; штурману втораго разряда—быть помощникомъ капитана на всякомъ суднѣ, кромѣ старшаго помощника на паровыхъ пассажирскихъ судахъ дальняго плаванія; штурману третьаго разряда—командовать парусными грузовыми судами малаго плаванія, и, наконецъ, штурману четвертаго разряда—быть помощникомъ капитана на парусныхъ судахъ малаго плаванія и младшимъ помощникомъ на парусныхъ грузовыхъ судахъ дальняго плаванія.

Что касается корабельной команды, то она должна удовлетворять одному только условію: изъ ея числа по крайней мѣрѣ три четверти должны состоять въ русскомъ подданствѣ.

Капитанъ.  
Его обязанности.

Корабельщикомъ (капитаномъ, шкиперомъ, судоводителемъ) называется тотъ, кому ввѣряется управленіе судна. Изъ этого опредѣленія видно, что капитану принадлежитъ на суднѣ господствующая роль. Капитану, вмѣстѣ съ управленіемъ судномъ, ввѣрены и всѣ интересы, связанные съ этимъ послѣднимъ, его дѣятельностью и назначеніемъ. Капитанъ обязанъ сохранять и сохранить судно, заработать и получить фрахтъ. Его же попеченію ввѣренъ и личный составъ судна; онъ обязанъ нанять водоходцевъ, заботиться о нихъ во время пути и возвратитъ ихъ на родину. Корабельщику ввѣрены и безопасность находящихся на суднѣ пассажировъ, и сохранность перевозимаго груза.

Отъ дѣятельности корабельщика, его знаній, опытности, энергіи зависитъ благополучное окончаніе морскаго путешествія. Обезпеченность правъ требованія корабельныхъ вѣрителей, т. е. лицъ, требованія коихъ лежатъ на суднѣ, и страховщиковъ, т. е. лицъ, принявшихъ на себя рискъ отъ морскихъ опасностей пути, находится въ тѣснѣйшей зависимости отъ отношенія капитана къ своимъ обязанностямъ.

При такихъ условіяхъ порученіе должности капитана должно производиться съ особенной осторожностью.

Хотя капитанъ и назначается содержателемъ судна (судо-хозяиномъ), но свобода выбора и назначеніе со стороны судо-хозяина подлежитъ ограниченію. Лица, ввѣряющія свою жизнь и имущество капитану, должны имѣть достаточную увѣренность въ томъ, что какъ то, такъ и другое въ достаточной степени обезпечены.

Поэтому законъ и устанавливаетъ тѣ вышеприведенныя условія, которымъ капитанъ долженъ удовлетворять съ точки зрѣнія своей технической подготовленности. Съ другой стороны, законъ самъ опредѣляетъ власть и полномочія капитана, равно и его отвѣтственность, оставляя на волю судохозяина рѣшеніе лишь второстепенныхъ вопросовъ.

Между судохозяиномъ и капитаномъ долженъ быть заключенъ письменный договоръ. Въ этомъ послѣднемъ должно быть указано съ надлежащей точностью: 1) что капитану ввѣрено начальство надъ судномъ, людьми и товарами; 2) сколько ему опредѣлено вознагражденія; 3) какія ему предоставлены выгоды въ смыслѣ процентнаго участія въ прибыляхъ; 4) что онъ имѣетъ право производить расходы; 5) какія имѣютъ быть сдѣланы распоряженія относительно судна.

Отношенія между хозяиномъ судна и корабельщикомъ суть отношенія личнаго найма и прекращаются по тѣмъ же основаніямъ, какъ и другіе договоры о личныхъ дѣйствіяхъ. Но не только смерть корабельщика прекращаетъ договоръ; смерть судна, т. е. его гибель, или смерть судна, какъ *русскаго*, т. е. потеря русской національности кораблемъ, вызываютъ уничтоженіе договора.

Ближайшая обязанность корабельщика — осмотрѣть судно крѣпко ли оно, хорошо ли проконопачено, находятся ли насосы въ исправномъ состояніи, въ состояніи ли служить мачты, веревки, паруса, якоря, канаты, тали, гаки и проч. Замѣченныя неисправности корабельщикъ обязанъ привести въ порядокъ, при чемъ расходы по починкѣ производятся имъ съ вѣдома и



согласія судохозяина только въ томъ случаѣ, если производство расходовъ предстоитъ въ мѣстѣ жительства этого послѣдняго.

На обязанности корабельщика — составить экипажъ, т. е. нанять водоходцевъ. Въ этой области корабельщикъ исполнѣ самостоятеленъ и не нуждается ни въ разрѣшеніи хозяина, ни даже въ увѣдомленіи его.

Эти двѣ функціи капитана, такъ сказать, подготовительныя и служатъ къ приведенію судна въ состояніе рабочей готовности.

Далѣе начинаются функціи исполнительныя — по осуществленію назначенія судна. Подъ надзоромъ корабельщика совершается нагрузка и укладка товаровъ, на его обязанности — веденіе установленныхъ книгъ или по крайней мѣрѣ наблюденіе за правильнымъ ихъ веденіемъ, совершеніе таможенныхъ обрядовъ и проч. Капитанъ обязанъ лично „вести“ судно. На то онъ и „судоводитель“. Ни въ какомъ случаѣ и ни подъ какимъ предлогомъ, даже въ самой крайней опасности капитанъ не въ правѣ оставлять судно, а при крушеніи корабля онъ долженъ, предоставивъ возможность спасенія всѣмъ, ввѣреннымъ его попеченію лицамъ, покинуть судно послѣднимъ.

Отношенія  
корабельщика къ  
консулу.

Въ интересахъ возможно большаго успѣха русскаго торговаго флота и въ обезпеченіе надлежащей его дѣятельности, Правительство вмѣняетъ въ обязанность своимъ представителямъ — консуламъ и консульскимъ агентамъ не только принятіе общихъ мѣръ къ развитію русскихъ портовыхъ сношеній, но и наблюденіе за приходящими и отходящими судами, за сохраненіемъ порядка между мореходцами, заботу о покровительствѣ имъ и надзоръ за правильнымъ пользованіемъ Россійскимъ флагомъ. Для исполненія этихъ лежащихъ на немъ обязанностей, консулу предоставлены извѣтныя права по отношенію къ корабельщикамъ. По прибытіи судна консулъ имѣетъ право требовать, чтобы корабельщикъ явился въ консульство для предъявленія своихъ корабельныхъ документовъ, и корабельщикъ обязанъ исполнить требованіе это въ теченіе двадцати четырехъ часовъ, представивъ консулу: кора-

бельную крѣпость, патентъ на поднятіе русскаго флага, судовую роль. Документы эти остаются у консула во все время нахождения судна въ гавани. Сверхъ сего предъявляются для внесенія къ книгу мѣрительное свидѣтельство, цертерпартія, если судно нагружено однимъ хозяиномъ, а если многими, то коносаменты и судовой журналъ. Въмѣсто этого послѣдняго консулъ можетъ ограничиться выпиской изъ него, т. н., донесеніемъ. Консулъ можетъ, впрочемъ, ограничиться и устнымъ докладомъ, который вносится въ книгу за подписью шкипера. Отбирание указанныхъ выше документовъ имѣеть мѣсто только въ тѣхъ случаяхъ, когда судно входитъ въ портъ для торговыхъ дѣйствій (выгрузки, нагрузки). Если же корабельщикъ зашелъ въ портъ для снабженія судна провизіей, водой, принятія ордера и т. п., то достаточно явки его въ консульство и предъявленія документовъ.

При остановкахъ кратковременныхъ, менѣе 24 часовъ, корабельщикъ можетъ ограничиться подачей консулу объявленія о причинахъ остановки.

Если корабельщикъ уклонился отъ лежащей на немъ обязанности явиться къ консулу въ установленный закономъ срокъ, то консулъ обязанъ лично явиться на судно или же послать своего вице-консула или секретаря и можетъ даже обратиться къ содѣйствию мѣстнаго начальства для побужденія корабельщика исполнить предписанія закона. О такой явкѣ консула или его уполномоченныхъ на судно составляется протоколъ, и корабельщикъ, и послѣ того не явившійся немедленно къ консулу, подвергается взысканію штрафа (5 руб.), буде его неявка не оправдывалась независящими отъ него обстоятельствами.

Во все время стоянки судна консулъ въ правѣ вызывать къ себѣ капитана и корабельныхъ служителей, слѣдить за доброкачественностью съѣстныхъ припасовъ, производить допросы по поступившимъ къ нему жалобамъ.

Если въ портъ, куда зашло судно, консулъ не имѣеть жительство, то донесеніе имѣеть быть сдѣлано капитаномъ ему письменно.

Тотъ же порядокъ корабельщикъ обязанъ наблюдать и при

отбытіи. Онъ долженъ явиться въ консульство, доложить о погруженныхъ товарахъ, о времени отхода и мѣстѣ назначенія, а консуль обязанъ въ теченіе 24 часовъ выдать ему бумаги и документы, хранившіеся у него.

Въ свою очередь, корабельщикъ имѣетъ право требовать отъ консула разъясненій, поддержки, содѣйствія во всѣхъ вопросахъ, гдѣ помощь консула можетъ оказаться необходимой или полезной.

**Отвѣтственность  
корабельщика.**

Соотвѣтственно предоставленнымъ корабельщику широкимъ правамъ онъ несетъ и значительную отвѣтственность. Онъ отвѣчаетъ предъ хозяиномъ не только за умышленную вину, за небрежность, перадѣніе, но даже за недостатокъ знаній. Въ иностранныхъ законодательствахъ для обозначенія вины капитана существуетъ особый терминъ — баратерія<sup>1)</sup>.

Отвѣтственность корабельщика не только гражданская — всѣмъ своимъ имуществомъ, но и уголовная и колеблется отъ денежнаго взыскапія до каторжныхъ работъ съ лишеніемъ всѣхъ правъ.

Такая отвѣтственность, заставляя капитана относиться внимательно къ принятымъ имъ на себя обязанностямъ, можетъ оказаться однако недостаточной для удовлетворенія матеріальныхъ убытковъ, причиненныхъ третьимъ лицамъ. Эти послѣднія, вѣдь, не участвуютъ въ выборѣ и назначеніи капитана; они, вѣряя свои интересы этому послѣднему, полагаются на выборъ содержателя судна, а потому для нихъ и предъ ними отвѣтственнымъ является судохозяинъ.

**Отвѣтственность  
судохозяина.**

По общему правилу, всякій хозяинъ обязанъ отвѣчать за дѣйствія своего повѣреннаго, не выходящія за предѣлы даннаго ему полномочія. Принципіальная особенность отвѣтственности судохозяина состоитъ въ томъ, что вопросъ о томъ, въ предѣлахъ ли полномочія или нѣтъ совершены корабельщикомъ дѣйствія, вызвавшія убытки, является совершенно без-

<sup>1)</sup> Въ англійскомъ правѣ и въ законодательствѣ Сѣв.-Ам. Соед. Штатовъ подъ баратеріей разумѣются только умышленные дѣйствія корабельщика.

различнымъ. Судохозяинъ отвѣчаетъ за все дѣйствіе назначеннаго имъ корабельщика. Здѣсь необходимо указать, что въ тѣхъ случаяхъ, когда личность судохозяина не совпадаетъ съ личностью собственника судна, отвѣтственнымъ является первый, ибо капитанъ является его повѣреннымъ, какъ лица, снарядившаго судно.

Отвѣтственность эта можетъ быть непосредственной и дополнительной, ограниченной и неограниченной.

*Непосредственной* отвѣтственность называется тогда, когда потерпѣвшія лица въ правѣ обратиться непосредственно къ судохозяину съ требованіемъ о возмѣщеніи понесенныхъ имъ убытковъ; *дополнительной* или *субсидіарной* — когда судохозяинъ является отвѣтственнымъ лишь въ случаѣ несостоятельности капитана удовлетворить предъявленныя къ нему требованія.

По нашему законодательству, отвѣтственность судохозяина — субсидіарная и ограниченная <sup>1)</sup>. Судохозяинъ отвѣчаетъ только въ случаѣ несостоятельности капитана и притомъ лишь въ суммѣ стоимости судна съ причисленіемъ фрахта за данный рейсъ <sup>2)</sup>. При этомъ судохозяинъ въ правѣ освободиться вовсе отъ отвѣтственности, уступивъ кредиторамъ самое судно и фрахтъ (право абандона). Нѣтъ, однако, необходимости въ юридическомъ объявленіи капитана несостоятельнымъ; достаточно, съ точки зрѣнія установившейся судебной практики, фактической неспособности корабельщика къ платежу обязательствъ.

Дѣйствующее право допускаетъ два исключенія изъ этого общаго правила: отвѣтственность хозяина буксирующаго судна — неограниченная и безъ права абандона; отвѣтственность держателя парохода за смерть или поврежденіе здоровья, причиненныя при эксплуатаціи судна, также неограничена.

<sup>1)</sup> Вопросъ идетъ, разумѣется, объ отвѣтственности за вину капитана, ибо юридическія сдѣлки, заключенныя имъ, въ полной мѣрѣ обязательны для судохозяина, какъ его довѣрителя.

<sup>2)</sup> Т. е. отвѣтственность цѣлностью даннаго морского обзаведенія, т. н., *fortune de mer*.

Корабельная команда. Ея обязанности.

Корабельной командой, или экипажемъ, называется совокупность лицъ, служащихъ на суднѣ и несущихъ подъ начальствомъ шкипера различныя обязанности. Лицамъ изъ числа корабельной команды, несущимъ опредѣленныя обязанности, какъ то: штурману, боцману, машинисту, законъ даетъ названіе корабельныхъ служителей, сохраняя за другими общее названіе водоходцевъ.

Лица, обязанности которыхъ не находятся въ неразрывной связи съ назначеніемъ судна, т. е. перевозкой грузовъ и пассажировъ, какъ врачъ, поваръ и др., не входятъ въ составъ корабельной команды.

Какъ для занятія должности капитана требуется исполненіе извѣстныхъ, закономъ предустановленныхъ, условій, такъ и нѣкоторыя изъ должностей корабельной команды, требующія спеціальной подготовки, могутъ быть замѣнены лишь лицами, удовлетворяющими извѣстнымъ условіямъ. Это — штурманъ, рулевой, механикъ.

Между корабельщикомъ и корабельной командой долженъ быть заключенъ шееменный договоръ. Въ этотъ послѣдній заносятся: имена корабельщика и нанимающихся съ указаніемъ рода службы; мѣсто отправки судна, мѣсто его назначенія и путь слѣдованія; договорная плата и способъ расчета; обязанность корабельщика уплачивать жалованье и обязанность корабельныхъ служителей повиноваться корабельщику безусловно. Договоръ составляется въ двухъ образцахъ и является для засвидѣтельствованія нотаріусу или маклеру.

Свободѣ сторонъ предоставлено опредѣлять размѣръ жалованья и продолжительность служенія, равно какъ способъ уплаты первого. Такъ, договоръ можетъ быть заключенъ на извѣстный періодъ времени съ платой жалованья помѣсячно или же за весь рейсъ съ уплатой за таковой огуломъ, независимо отъ продолжительности его.

Остальныя условія предопредѣлены закономъ. Этотъ послѣдній вмѣняетъ въ обязанность шкиперу уплатить корабель-

ному служителю задатокъ <sup>1)</sup>. Нанявшемуся должно быть выдаваемо продовольствіе натурой, при чемъ и самое количество должно соответствовать требованіямъ, установленнымъ въ законѣ. Въ случаѣ неисполненія капитаномъ означенныхъ требованій, корабельная команда въ правѣ сдѣлать ему о семъ представленіе, а если онъ тѣмъ не менѣе, по выраженію закона, не сдѣлаетъ имъ удовлетворенія, то экипажъ, не выходя изъ повиновенія, долженъ продолжать службу до мѣста назначенія, гдѣ можетъ припестить жалобу подлежащимъ властямъ. Если окажется, что капитанъ дѣйствительно выдавалъ продовольствіе въ худшемъ противъ установленнаго качествѣ, то онъ присуждается къ удовлетворенію экипажа денежной доплатой. Если же капитанъ, задержанный въ пути, окажется поставленнымъ въ необходимость уменьшить командѣ порцію, то онъ обязанъ предварительно получить на сіе согласіе штурмана, боцмана, плотника и старшаго или лучшаго водеходца; по прибытіи же въ портъ долженъ опять таки удовлетворить деньгами всю команду за недоданное въ пути. Гдѣ бы договоръ найма ни окончился, корабельные служители въ правѣ требовать безмезднаго доставленія ихъ въ портъ заключенія договора. Составъ лицъ экипажа вмѣстѣ съ указаніями условій найма заносится въ судовую роль, гдѣ должно быть отмѣчаемо и всякое происходящее въ семъ договорѣ измѣненіе.

Обязанности корабельныхъ служителей состоятъ въ исполненіи тѣхъ дѣйствій, для совершенія коихъ они нанялись. За допущенную вину при отправленіи своихъ служебныхъ обязанностей и за причиненіе убытковъ корабельные служители отвѣтствуютъ своимъ жалованіемъ.

По подписаніи договора они обязаны явиться на судно въ теченіе трехъ сутокъ, а буде кто не явится, капитанъ въ правѣ вытребовать его чрезъ полицію. Самовольное оставленіе ко-

---

<sup>1)</sup> Кто договорился помѣсячно, въ правѣ получить мѣсячное жалованье въ задатокъ, кто на весь рейсъ — одну четверть всей причитающейся платы.

рабля во время пути лишает корабельного служителя права на получение заслуженной платы и всего имущества, оставленного имъ на суднѣ. По возвращеніи на родину онъ подвергается преслѣдованію по 1271 ст. Улож. о Нак. (возмѣщеніе шкиперу убытковъ и уголовное наказаніе отъ семидневнаго ареста до заключенія въ тюрьмѣ до 4 мѣсяцевъ).

На русскихъ консуловъ возложена закономъ забота о корабельныхъ служащихъ, самовольно оставившихъ судно въ иностранномъ портѣ. Въ такихъ случаяхъ капитанъ обязанъ сдѣлать донесеніе консулу, который входитъ въ сношеніе съ мѣстными властями на предметъ поимки бѣжавшаго. Если сей послѣдній добровольно явится въ теченіе трехъ дней, то ему выдается въ томъ удостовѣреніе, въ противномъ случаѣ, по розысканіи его, онъ препровождается на судно, а буде сіе послѣднее уже отошло, то на первый русскій или иностранный корабль, идущій въ Россію. Капитану судна, съ котораго бѣжалъ корабельный служитель, не розысканный до отхода судна, консулъ выдаетъ въ томъ удостовѣреніе. Капитаны русскихъ судовъ не въ правѣ отказаться отъ обратной доставки въ Россію препровожденныхъ къ нимъ консуломъ корабельныхъ служителей, лишь бы число ихъ не превышало одной трети экипажа. Капитанъ за непринятіе означенныхъ лицъ подвергается штрафу. Принявъ же ихъ, онъ въ правѣ пользоваться ихъ услугами безмездно и сверхъ того получаетъ по возвращеніи отъ надлежащихъ властей вознагражденіе за ихъ прокормленіе.

Исполненіе договора найма начинается со вступленія нанявшагося на судно; но пока нагрузка не началась, смерть корабельщика служитъ основаніемъ къ прекращенію договора, ибо корабельщикъ нанимаетъ лицъ экипажа.

Наемная плата по нашему законодательству покрывается изъ заработаннаго судномъ фрахта. Нѣтъ заработка,—за недооставленіемъ ли груза, за абандономъ ли судна и фрахта,—нѣтъ и наемной платы. Эта точка зрѣнія, на которой еще осталось наше законодательство, не имѣетъ никакого оправданія

Команду нанимаетъ капитанъ, но служить она судну. Поэтому, разъ служба началась, то договоръ осуществился, и перемѣна въ лицѣ капитана не влечетъ за собою никакихъ послѣдствій относительно силы и дѣйствія заключенныхъ договоровъ. Но если судно утратило русскую національность, то договоръ прекращается, и команда доставляется обратно въ портъ, гдѣ она была нанята. Въ данномъ случаѣ распускается весь экипажъ, происходитъ разоруженіе судна, судовая роль *заключается*, служба окончена и производится окончательный расчетъ.

Но еще до прекращенія договора по отношенію ко всѣмъ лицамъ команды (по указанной ли только что причинѣ, въ силу ли окончанія плаванія, или же по инымъ основаніямъ) возможно прекращеніе договора относительно *отдѣльныхъ* корабельныхъ служителей. Такими причинами прекращенія договора могутъ быть смерть нанявшагося, его болѣзнь, самовольное оставленіе имъ судна.

Въ опасныхъ мѣстахъ, въ проливахъ, устьяхъ рѣкъ, при входѣ въ портъ или выходѣ изъ него, тамъ, гдѣ приходится преодолѣвать затрудненія, создаваемые свойствами даннаго фарватера, капитанъ для управленія судномъ нуждается въ временномъ руководителѣ, знакомомъ съ мѣстными условіями этого именно фарватера. Такой временный руководитель носитъ названіе лоцмана (проводника). Отличительная особенность лоцмана—его случайное, временное нахожденіе на суднѣ, пока не будетъ выполнена специальная задача — проведеніе даннаго судна черезъ данный фарватеръ. Поэтому лоцманъ не входитъ въ составъ корабельной команды.

Лоцманъ.

Лоцманы образуютъ обыкновенно общества, связанные круговой порукой.

Различаютъ лоцманство *обязательное* (принудительное) или *необязательное* (добровольное). Обязательное лоцманство существуетъ для тѣхъ только фарватеровъ, гдѣ оно предписано мѣстными постановленіями. Если капитанъ откажется отъ услугъ обязательнаго лоцмана, то онъ все же обязанъ уплатить лоц-



манскія деньги, и кромѣ того въ случаѣ несчастья съ судномъ на его, капитана, обязанности лежитъ доказать, что несчастье это находится виѣ причинной связи съ отказомъ его отъ услугъ лоцмана.

Наше законодательство не знаетъ принудительнаго лоцманства.

Въ тѣхъ фарватерахъ, гдѣ отъ капитана зависить, воспользоваться услугами лоцмана или нѣтъ, неприглашеніе такового можетъ, въ случаѣ несчастья съ судномъ, быть отнесено къ нерадивости корабельщика и служить доказательствомъ непринятія всѣхъ мѣръ предосторожности къ сохраненію ввѣреннаго имущества, развѣ бы и въ данномъ случаѣ капитанъ доказалъ, что несчастье виѣ причинной зависимости отъ отсутствія лоцмана.

Этотъ послѣдній освобождается отъ отвѣтственности, если несчастье приключится съ судномъ вслѣдствіе неточныхъ данныхъ, сообщенныхъ ему капитаномъ относительно осадки судна.

#### § 10.

### Морская перевозка.

Понятіе морской перевозки.

Морская перевозка есть конечная цѣль и прямое назначеніе судна. Она — исключительный способъ торгово-промышленной эксплуатаціи этого послѣдняго. Перевозка бываетъ двухъ родовъ: перевозка грузовъ и перевозка пассажировъ. И та, и другая, конечно, возмездная. За перевозку грузовъ взимается фрахтъ, за перевозку пассажировъ—пассажирская плата (за проѣздъ). Въ полученіи этихъ суммъ—торговый смыслъ и содержаніе промысловой дѣятельности судна.

Зафрахтовка судовъ. Цертерпартія. Фрахтовый договоръ.

Предметомъ договора перевозки можетъ быть либо наемъ подъ грузъ всего судна или нѣкоторой его части, либо же личная дѣятельность перевозчика, выражающаяся въ перевозкѣ опредѣленнаго груза принадлежащими перевозчику средствами. Въ первомъ случаѣ договоръ носитъ названіе *цертерпартіи*,

во второмъ—*фрахтоваго договора*. Первый свидѣтельствуеть объ обязанности перевозчика представить въ пользованіе грузоотправителя часть помѣщенія судна; второй—объ обязанности перевозчика сдать по назначенію принятый грузъ въ неприкосновенности.

Какъ тотъ, такъ и другой договоры должны быть облечены въ письменную форму, при чемъ для договора чертерпартіи обязательна явка у маклера или нотариуса.

Договоръ заключается между отправителемъ (фрахтователемъ), съ одной стороны, и судовладельцемъ или корабельщикомъ-перевозчикомъ (фрахтовщикомъ), съ другой стороны.

Корабельщикъ обязанъ всякій разъ испрашивать у судовладельца разрѣшеніе на заключеніе договора перевозки, но наличность или отсутствіе такого разрѣшенія для фрахтователя безразличны, ибо корабельщикъ предполагается уполномоченнымъ на заключеніе договора. Если бы впоследствии судовладелецъ не далъ своего разрѣшенія на заключенный капитаномъ договоръ, то таковой тѣмъ не менѣе остается въ силѣ, а судовладелецъ можетъ искать съ капитана убытки, если таковыя ему причинены невыгодными условіями заключеннаго договора, а корабельщикъ имѣлъ полную возможность предварительно снестись съ судовладельцемъ и испросить его разрѣшеніе.

Въ томъ только случаѣ, когда нагрузка еще не началась, судовладелецъ въ правѣ, уплативъ неустойку, отказаться отъ исполненія договора.

Въ договорѣ должны быть указаны: 1) имя корабля и вмѣстимость его, согласно мѣрительному свидѣтельству; 2) имя корабельщика; 3) имя хозяина товаровъ или кому они адресованы; 4) мѣсто и время, опредѣленное для нагрузки и выгрузки; 5) условленная плата, грузовое вознагражденіе корабельщику; 6) опредѣленіе, цѣлый ли корабль нанимается или только часть его, и, наконецъ, пеня на случай неустойки.

Значеніе этихъ данныхъ, ихъ обязательность и послѣдствія ихъ отсутствія или ихъ нарушенія не одни и тѣ же для чер-

терпартіи и фрактоваго договора. На этомъ вопросѣ поэтому надлежитъ остановиться съ большею обстоятельностью.

Имя корабля и его вмѣстимость имѣютъ существенное значеніе при заключеніи чертерпартіи и не имѣютъ никакого значенія при заключеніи фрактоваго договора. Оно и понятно. При наймѣ цѣлаго судна обозначеніе его имени и вмѣстимости имѣетъ первенствующее значеніе, ибо исполненіе договора состоитъ въ предоставленіи нанимателю извѣстнаго объекта; нѣтъ этого послѣдняго, нѣтъ и договора\*). Иное дѣло при договорѣ фрактовомъ. Здѣсь перевозчикъ обязался совершить извѣстное дѣйствіе: перевезти данный товаръ изъ одного мѣста въ другое. Сдѣлаетъ ли онъ это на томъ или другомъ изъ своихъ судовъ, для фрактователя безразлично.

То же относительно капитана. Указаніе имени его имѣетъ существенное значеніе въ договорѣ чертерпартіи. Ибо, взявъ все судно или часть его, наниматель могъ разсчитывать на то, что оно будетъ находиться подъ управленіемъ даннаго именно корабельщика. Поэтому переимѣна въ лицѣ этого послѣдняго даетъ нанимателю право отступить отъ договора. Правильность этой точки зрѣнія, на которой стоитъ наша судебная практика, подтверждается еще и тѣмъ соображеніемъ, что договоръ чертерпартіи не исключаетъ распоряженія грузомъ со стороны отправителя, который обыкновенно (самъ или въ лицѣ повѣреннаго) находится на суднѣ. Напротивъ того, въ фрактовомъ договорѣ имя капитана въ такой же мѣрѣ безразлично, какъ и названіе судна.

Необходимость указанія получателя является при томъ и другомъ договорѣ.

Опредѣленіе мѣста и времени, обусловленныхъ для нагрузки и выгрузки, имѣетъ для договора чертерпартіи и фрактоваго совершенно различное значеніе.

\*) Такъ какъ вмѣстимость судна и годность его имѣютъ для нанимателя огромное значеніе, то законъ предоставляетъ ему право требовать освидѣтельствованія судна (Уст. Торг. ст. 107; по ошибкѣ, законъ здѣсь называетъ нанимателя фрактощикомъ, вмѣсто фрактователемъ).

Что касается мѣста отправленія и назначенія, то по отношенію къ чертерпартіи нѣтъ необходимости въ совпаденіи этихъ мѣстъ съ мѣстомъ заключенія договора. Этотъ послѣдній можетъ быть заключенъ въ Одессѣ на предметъ взятія груза въ Батумѣ и доставленія его въ Новороссійскъ. Судно можетъ быть далѣе нанято на совершеніе нѣсколькихъ рейсовъ безъ предварительнаго указанія мѣстъ назначенія. Иное дѣло при фрахтовомъ договорѣ, гдѣ мѣсто отправленія совпадаетъ съ мѣстомъ совершенія договора, гдѣ указаніе мѣста назначенія неизбѣжно, иначе перевозчикъ не въ состояніи выполнить принятыхъ на себя по договору обязательствъ.

Относительно времени нагрузки и выгрузки, указаніе ихъ представляется чрезвычайно существеннымъ для договора чертерпартіи, такъ какъ закономъ продолжительность этого времени не установлена. А между тѣмъ легко видѣть, что медленность въ выгрузкѣ и разгрузкѣ, отнимая у судовладельца часть времени, которымъ онъ могъ бы воспользоваться для эксплуатаціи судна, въ состояніи причинить ему убытки. Правда, обычай восполнилъ недостатокъ закона, но тѣмъ не менѣе указаніе числа дней, въ теченіе коихъ судно должно находиться въ безплатномъ пользованіи нанимателя для нагрузки и разгрузки, представляется существенно важнымъ. Эти дни носятъ особое названіе *стальнойныхъ* дней. По ихъ истеченіи, въ случаѣ замедленія нагрузки или выгрузки, начинаются такъ называемые *сверхстальнойные* дни, за которые грузоотправитель обязанъ уплачивать установленную договоромъ или обычаемъ плату.

Не трудно видѣть, что указаніе времени нагрузки и выгрузки при исполненіи фрахтоваго договора является совершенно излишнимъ, ибо дѣйствія эти находятся въ зависимости отъ перевозчика, а не грузоотправителя.

Необходимость указанія платы одинаково относится къ обоимъ договорамъ.

Неустойка равнымъ образомъ должна относиться къ обоимъ видамъ договора. Требованіе закона относительно обязатель-

ности условия о неустойкѣ находится въ прямой зависимости отъ права судохозяина путемъ уплаты неустойки освободиться отъ исполненія договора, заключеннаго капитаномъ съ фрахтователемъ. Но при этомъ законъ устанавливаетъ и предѣлы неустойки. Эта послѣдняя со стороны нанимателя судна не должна превосходить суммы провозныхъ денегъ и грузового награжденія корабельщика, а со стороны сего послѣдняго или судохозяина—половины тѣхъ же суммъ.

Среди приведенныхъ требованій нѣтъ, какъ видно, требованія о точномъ указаніи груза. Оно и понятно. Законъ имѣетъ въ виду, главнымъ образомъ, договоръ чартерпартіи, для которой такое указаніе безразлично, ибо предметомъ договора является предоставленіе перевозчикомъ въ распоряженіе грузоотправителя всего судна или его части. Между тѣмъ для фрахтового договора такое указаніе существенно важно, ибо здѣсь перевозчикъ обязывается доставить сданный ему грузъ въ неприкосновенности, а потому точное указаніе необходимо въ огражденіе обѣихъ сторонъ.

Самыя формы совершенія договоровъ также различны.

Договоръ чартерпартіи составляется въ двухъ тождественныхъ образцахъ, изъ коихъ одинъ, подписанный отправителемъ, остается у перевозчика, а другой, подписанный этимъ послѣднимъ, передается отправителю. Фрахтовый же договоръ оформляется выдачей грузоотправителю квитанціи (грузовой росписи, коносамента), удостоверяющей принятіе груза на условіяхъ, въ ней обозначенныхъ.

**Обязанности  
перевозчика.**

Совокупность условий, указанныхъ выше, какъ существенныя и необходимыя при совершеніи договора перевозки, уже отчасти опредѣляетъ и обязанности перевозчика.

Первая и ближайшая обязанность—доставить нанятое судно своевременно и въ надлежащей готовности. Если не доставлено то именно судно, которое указано въ чартерпартіи, то договоръ уничтожается, какъ равно, если судно окажется негоднымъ. Несвоевременность предоставленія судна сама по себѣ не даетъ основанія къ уничтоженію договора, но влечетъ

за собою отвѣтственность за причиненные просрочкой убытки за исключеніемъ тѣхъ случаевъ, когда просрочка произошла отъ непреодолимой силы.

По доставленіи судна въ видѣ, годномъ для нагрузки, начинается эта послѣдняя. Она, собственно говоря, не лежитъ на судовладельцѣ, ибо въ договорѣ чартерпартіи роль судовладельца ограничивается предоставленіемъ капитану судна, а при фрахтовомъ договорѣ юридическія отношенія начинаются лишь съ момента поднятія груза на бортъ корабля. Но въ дѣйствительности при фрахтовомъ договорѣ грузы сдаются въ агентствѣ или конторѣ судовладельца, который уже самъ своими средствами и производитъ нагрузку. Во всякомъ случаѣ отъ момента поднятія на бортъ судна начинаются обязанности перевозчика, который долженъ слѣдить за способомъ укладки товаровъ, обеспечивающимъ сохранность грузовъ.

По принятіи товара перевозчикъ долженъ отправиться въ путь въ назначенный день и идти къ мѣсту назначенія со всей возможной поспѣшностью, а по прибытіи на мѣсто — сдать грузъ. Замедленіе въ пути, не вызванное необходимостью, составляетъ вину перевозчика и влечетъ за собою отвѣтственность его передъ отправителемъ.

Такъ какъ назначеніе перевозки—доставить принятый грузъ въ мѣсто назначенія, то посему, если корабельщикъ по пути усмотритъ, что корабль его не въ состояніи завершить путешествіе, то онъ въ правѣ нанять другое судно для доставки погруженныхъ товаровъ. Расходы по такому найму подлежатъ распредѣленію между всеми заинтересованными лицами по правиламъ аварийнаго разчета <sup>1)</sup>.

Вредъ, причинившійся товару за время перевозки, создаетъ отвѣтственность перевозчика за убытки, развѣ бы вредъ явился результатомъ непреодолимой силы или вины самого отправителя.

Хотя въ законѣ требуется указаніе получателя груза, но на практикѣ коносаментъ можетъ быть выданъ и на предъявителя. Помимо этого и именной коносаментъ можетъ переходить по

<sup>1)</sup> См. ниже § 14.

передаточнымъ надписямъ изъ рукъ въ руки. Поэтому, по прибытіи въ портъ назначенія перевозчикъ можетъ не знать, кому товаръ долженъ быть сданъ. Въ виду этого капитанъ обязанъ лишь, по прибытіи судна, объявить во всеобщее свѣдѣніе, что такое то судно прибыло съ такимъ-то грузомъ, чтобы дать такимъ образомъ возможность держателю коносамента явиться за полученіемъ означеннаго въ семъ послѣднемъ груза. Въ тѣхъ случаяхъ, когда этотъ послѣдній сдается по цертерпартіи, капитанъ по прибытіи, разумѣется, увѣдомляетъ получателя груза.

Выше указывалось, что коносаментъ можетъ по надписямъ быть переуступленъ однимъ лицомъ другому; товаръ же (грузъ) можетъ быть выданъ только предъявителю коносамента, въ силу чего перевозчикъ можетъ не знать въ дѣйствительности, кто окажется адресатомъ (получателемъ) перевозимаго имъ груза. Распоряженіе коносаментомъ есть, такимъ образомъ, и распоряженіе показаннымъ въ немъ товаромъ. Другими словами говоря, коносаментъ является *товарораспорядительной бумагой*. На практикѣ зачастую выдается нѣсколько экземпляровъ коносамента на одинъ и тотъ же товаръ. Коносаменты эти различаются только номерами: первый, второй, третій и т. д. Въ каждомъ изъ нихъ имѣется примѣчаніе, что съ выдачей груза по одному изъ списковъ коносамента сила и значеніе другихъ (т. е. право получить по нимъ показанный въ нихъ товаръ) уничтожается.

Перевозчикъ обязанъ выдать грузъ по любому изъ этихъ списковъ. Если бы оказалось, что отправитель передалъ отдѣльные списки различнымъ лицамъ и эти послѣднія одновременно обратились за выдачей груза, то перевозчику придется предоставить держателямъ коносамента разобраться относительно своихъ правъ судомъ.

Кромѣ коносаментовъ, выданныхъ отправителю, одинъ экземпляръ (безъ номера)сопровождаетъ самый грузъ. Изъ коносамента извлекаются данныя для составленія грузового списка, такъ называемаго, *манифеста*.

Ближайшая обязанность грузоотправителя — своевременно доставить товары, подлежащие погрузкѣ, въ противномъ случаѣ онъ долженъ вознаградить, какъ мы уже видѣли, перевозчика за простой судна (сверхсталийные дни) уплатой известной суммы, опредѣляемой договоромъ или обычаемъ. За перевезенный грузъ отправитель обязанъ уплатить перевозчику провозныя деньги, такъ называемый фрахтъ. Кромѣ этого послѣдняго, уплачиваемаго судовладельцу за пользованіе его судномъ, фрахтователь обыкновенно платитъ еще въ личную пользу корабельщика грузовое награжденіе. Это послѣднее пользуется тѣми же привилегіями взысканія, что и фрахтъ, но должно быть специально выговорено, такъ какъ само по себѣ не предполагается, хотя и указано въ законѣ. Если бы, однако, ко времени отплытія судна и по прошествіи простоянаго времени, грузоотправитель своихъ товаровъ не доставилъ на судно, то перевозчикъ въ правѣ двинуться въ нуть, а фрахтователь долженъ тѣмъ не менѣе уплатить фрахтовыя деньги, какъ если бы товары были перевезены. Равнымъ образомъ при договорѣ чартерпартіи наниматель судна обязанъ уплатить фрахтъ въ условленномъ размѣрѣ за опредѣленную вмѣстимость судна, независимо отъ того, использовалъ ли онъ таковую полностью или нѣтъ.

Какъ перевозчикъ обязанъ предоставить нанимателю судна тотъ именно корабль, имя котораго указано въ договорѣ, такъ и фрахтователь обязанъ доставить тотъ именно грузъ, о которомъ составлялось условіе. При договорѣ чартерпартіи, гдѣ фрахтователю предоставляется лишь судно или часть его, родъ товаровъ, поскольку замѣна одного другимъ не вызываетъ поврежденія или перегрузки судна, зависитъ отъ фрахтователя, но при договорѣ доставки перевозчикъ въ правѣ отказаться отъ принятія иного товара, нежели обусловленный.

Законъ предусматриваетъ и тотъ случай, когда фрахтователь, нанявъ судно подъ грузъ, не могъ доставить груза этого къ условленному времени. Ему разрѣшается передать (безъ согласія судовладельца) свое право на пользованіе судномъ дру-



тому лицу съ тѣмъ, однако, чтобы погруженный этимъ вторымъ лицомъ товаръ не вызывалъ поврежденія судна, и съ сохраненіемъ отвѣтственности за своего правопреемника.

Обыкновенно, причитающійся фрахтъ уплачивается по прибытіи судна въ портъ назначенія. На случай несостоятельности грузоотправителя уплата фрахтовыхъ денегъ пользуется преимущественно предъ другими взысканіями кредиторовъ фрахтователя.

Прекращенія  
договора.

Договоръ перевозки прекращается прежде всего естественнымъ путемъ — его исполненіемъ. Для фрахтоваго договора исполненіе состоитъ въ доставкѣ въ портъ назначенія погруженныхъ товаровъ; для чартерпартіи — совершеніемъ обусловленнаго рейса, или истеченіемъ назначеннаго времени. При этомъ, если окончаніе срока придется въ открытомъ морѣ, то перевозчикъ остается обязаннымъ до прихода въ первый портъ.

Договоръ прекращается за невозможностью исполненія, въ случаѣ гибели судна, задержки Правительствомъ, блокадъ порта и проч. Если невозможность обнаружилась до отплытія, то товаръ разгружается за счетъ фрахтователя, перевозчикъ же не правъ требовать уплаты ему фрахтовыхъ денегъ; если же исполненіе договора оказалось невозможнымъ уже послѣ отхода судна изъ порта, то перевозчикъ имѣетъ право на полученіе денегъ за исполненную часть перевозки.

Наконецъ, договоръ можетъ прекратиться либо по односторонней волѣ перевозчика, либо по односторонней волѣ фрахтователя, либо по взаимному ихъ согласію.

По односторонней волѣ перевозчика договоръ можетъ прекратиться только до нагрузки судна. Первозчикъ уплачиваетъ фрахтователю въ этомъ случаѣ за неустойку пеню въ размѣрѣ одной половины перевозныхъ денегъ и грузового награжденія корабельщику.

По односторонней волѣ фрахтователя договоръ можетъ прекратиться какъ до нагрузки, такъ и во время пути. Въ обоихъ случаяхъ фрахтователь уплачиваетъ перевозчику полную сумму фрахта и грузового награжденія.

Прекращеніе договора по обоюдному согласію есть, собственно говоря, заключеніе новаго договора, предметомъ коего является уничтоженіе стараго на условіяхъ новаго соглашенія.

Перевозка пассажировъ заключаетъ въ себѣ, какъ составную часть, перевозку груза, принадлежащаго пассажирамъ багажа. Этотъ послѣдній бываетъ двухъ видовъ, ручной багажъ и громоздкій. Первый не требуетъ никакой регламентаціи. Онъ слѣдуетъ съ пассажиромъ и помѣщается вмѣстѣ съ нимъ въ каютѣ. Второй подчиняется правиламъ фрахтоваго договора.

Перевозка пассажировъ по самому содержанию и свойству своему значительно проще перевозки грузовъ. Договоръ заключается между пассажиромъ, съ одной стороны, и корабельщикомъ съ другой, и состоитъ въ обязанности сего послѣдняго за условленную (проѣздную) плату, опредѣляемую пассажирскимъ тарифомъ, доставить ѣдущаго въ мѣсто назначенія. Обязанность пассажира сводится къ уплатѣ денегъ за проѣздъ. Договоръ совершается взятіемъ билета. На семъ послѣднемъ указано мѣсто отправленія, мѣсто назначенія и стоимость билета, т. е. плата за перевозку. Плата за билетъ вносится впередъ. Билетъ, если онъ классный, даетъ право на нумерованное мѣсто (кошку), а равно на пахожденіе въ спеціальныхъ пассажирскихъ помѣщеніяхъ и предоставляемыхъ въ пользованіе пассажира частяхъ палубы; если же билетъ палубный, то лишь на право пребыванія въ спеціально отведенной для ѣдущаго части палубнаго помѣщенія.

Для удобства пассажировъ корабельщикъ, кромѣ роли перевозчика, беретъ на себя еще и роль посредника между ними и находящимся на суднѣ держателемъ ресторана. Въ плату за проѣздъ включается и плата за продовольствіе. Пассажиръ въ правѣ однако уплатить только за проѣздъ, а затѣмъ, по желанію и усмотрѣнію своему, пользоваться услугами имѣющагося на суднѣ ресторана.

Если пассажиръ не явится къ отплытію парохода, то билетъ его теряетъ силу, и уплаченныя имъ деньги ему не возвращаются. По правиламъ нѣкоторыхъ пароходныхъ предпріятій

Перевозка  
пассажировъ.

пассажиръ можетъ воспользоваться правомъ проѣзда на другомъ пароходѣ того же общества, отправляющемся въ тотъ же рейсъ. Если пассажиръ не воспользуется рейсомъ полностью, то остатокъ платы за проѣздъ ему не возвращается. Никакой отвѣтственности за срочность доставки корабельщикъ не несетъ предъ пассажиромъ, но обыкновенно при задержкахъ въ пути пассажиръ пользуется бесплатнымъ продовольствіемъ за излишекъ времени, проведеннаго въ пути. Въ случаѣ невозможности продолжать рейсъ за негодностью средствъ перевозки перевозчикъ можетъ либо предоставить пассажиру возможность продолжать путешествіе на другомъ суднѣ, либо долженъ возратить по расчету часть уплаченной пассажиромъ проѣздной платы. Пассажиры въ теченіе времени переѣзда подчинены дисциплинарной власти капитана и его помощниковъ.

Отвѣтственность перевозчика за вещи пассажира ограниченная какъ относительно причинъ гибели, такъ и относительно суммы. За ручной багажъ перевозчикъ отвѣчаетъ только въ случаѣ кражи или потребления его виной экипажа; за громоздкій — только въ случаѣ поврежденія внѣшней оболочки. Размѣръ денежной отвѣтственности за каждую единицу вѣса предустановленъ таксой.

До извѣстнаго предѣльнаго вѣса провозъ такого громоздкаго багажа производится безвозмездно, плата взимается лишь за излишекъ въ вѣсѣ.

Защита торговых  
судовъ.

Согласно нынѣ дѣйствующимъ положеніямъ, капитаны купеческихъ судовъ должны явиться къ начальнику конвоирующаго военнаго корабля, какъ только сей послѣдній поднятіемъ флага купеческаго водоходства и пушечнымъ выстрѣломъ подастъ „знакъ покровительства и защиты“. Капитаны обязаны подать начальнику военнаго корабля письменное объявленіе съ обозначеніемъ груза на каждомъ изъ нихъ и съ указаніемъ портовъ назначенія, взаимнѣ чего получаютъ общій водоплавательный наказъ и сигналы о неразлученіи, равно какъ запечатанный наказъ о назначенномъ мѣстѣ соединенія на случай разлученія.

Капитаны обязаны въ точности подчиняться этому наказу и не отходить отъ конвоя настолько, чтобы утратить возможность видѣть и слышать его сигналы, въ противномъ случаѣ подлежатъ наказанію по военно-морскимъ законамъ.

Полученный наказъ соединенія въ случаѣ благополучнаго окончанія пути капитанъ долженъ возвратить начальнику конвоя; вскрыть его онъ въ правѣ только на случай разлученія, а буде попадетъ въ плѣнъ, обязанъ его истребить.

За отсутствіемъ военнаго конвоя, капитаны купеческихъ судовъ могутъ заключить письменный договоръ о взаимной защитѣ. Участвующіе въ договорѣ корабельщики избираютъ одного начальника, которому обязаны строго повиноваться.

Избранный начальникъ поднимаетъ отличный отъ другихъ флагъ, а затѣмъ дѣйствуетъ, какъ начальникъ конвоя.

Если при взаимной защитѣ судно, грузъ или люди понесутъ какой-либо уронъ, то этотъ послѣдній возмѣщается по правиламъ большой и общей аваріи. Если же одно изъ вступившихъ въ договоръ взаимной защиты судовъ умышленно оставитъ другія во время непріятельскаго нападенія, то капитанъ его, служители и водоходцы предаются суду; если же такое оставленіе произойдетъ еще до совершенія пути, то оставшее судно платитъ вдвое за вредъ и убытокъ, какіе будутъ понесены прочими судами, составляющими защиту, а свой убытокъ обязано нести само.

Если составляющія взаимную защиту суда окажутся разлученными въ силу неизбѣжнаго случая, то они не несутъ никакой отвѣтственности другъ передъ другомъ и не участвуютъ въ общемъ несеніи убытковъ.

## § 11.

### Нагрузка и выгрузка товаровъ.

Нагрузка и выгрузка товаровъ, какъ дѣйствія, состоящія въ помѣщеніи на судно товаровъ и перенесеніи этихъ послѣднихъ съ судна на берегъ, обнимаютъ двѣ группы правилъ:

Общее понятіе.

съ одной стороны, исключительно техническія, опредѣляющія способы подвоза товаровъ къ судну (лихтерами ли, другими ли средствами), погрузки товаровъ тѣми или иными механическими средствами (лебедками и проч.), укладки груза въ трюмы (штивка) и т. п., и, съ другой стороны, правила, опредѣляющія порядокъ нагрузки и выгрузки товаровъ съ точки зрѣнія исполненія требуемыхъ административными властями, въ особенности таможенной, формальностей при вывозѣ и ввозѣ товаровъ.

Мы остановимся здѣсь на изложеніи только второй группы правилъ.

#### Вывозъ товаровъ.

Всѣ, предназначаемые для отправки за границу товары должны быть товарохозяевами точно обозначены въ особомъ списокѣ, подаваемомъ въ таможеню. Списокъ этотъ называется отвозною вѣдомостью. Безъ нея дозволяется отправлять лишь незначительныя количества монеты Россійскаго чекана.

Отпускъ товаровъ производится на основаніи отвозныхъ вѣдомостей, которыя должны быть подписаны подателемъ. Въ нихъ означается: 1) наименованіе товарохозяина; 2) торговое наименованіе товара и цѣна его на русскія деньги; 3) мѣсто назначенія товара; 4) его количество (вѣсомъ, счетомъ или мѣрой), 5) родъ, названіе и національность судна, имя и фамилія шкипера. Количество отпусковыхъ беспошлинныхъ товаровъ можетъ быть не указываемо въ отвозныхъ вѣдомостяхъ, если товары эти погружаются или перегружаются въ районѣ портовыхъ таможенъ въ суда, отправляемыя за границу. (Уст. Там. ст. 653, 654 изд. 1904 г.).

При погрузкѣ товаровъ таможеня взыскиваетъ установленную пошлину. По общему правилу (Уст. Там. ст. 682) отпускъ товаровъ за границу разрѣшается таможеннымъ учрежденіемъ лишь послѣ уплаты или обезпеченія причитающихся таможенныхъ пошлинъ и взысканій, но, въ видѣ изъятія, таможенѣ дозволяется (ст. 683) отпустить судно немедленно вслѣдъ за окончаніемъ нагрузки и до уплаты слѣдующихъ пошлинъ и взысканій, подъ обязательство пароходнаго предпріятія, товароотправителя и вообще всякаго извѣстнаго таможенѣ и заслу-

живающаго довѣрія лица. Въ этихъ случаяхъ коносаментъ долженъ быть представленъ въ теченіе пяти дней со дня дачи о томъ обязательства, а затѣмъ, также въ пятнадцатидневный срокъ со дня опредѣленія суммы слѣдующихъ платежей, должны быть внесены и эти послѣдніе. Пароходнымъ предпріятіямъ и лицамъ, производящимъ постоянную вывозную торговлю, разрѣшается представлять означенныя обязательства одинъ разъ въ навигацію за всѣ пароходы, уходящіе съ отпусковыми товарами, или за всѣ грузы выдаваемаго обязательства лица.

Съ приходящихъ въ порты Имперіи и отходящихъ изъ нихъ морскихъ судовъ взимается, т. е., *корабельный сборъ* въ размѣрѣ 10 коп. съ тонны грузовой вмѣстимости судна. Съ иностранныхъ судовъ, принадлежащихъ государствамъ, съ которыми не заключено трактатовъ о торговлѣ и мореплаваніи, размѣрѣ корабельнаго сбора взимается въ 2 рубля съ каждой тонны грузовой вмѣстимости, при чемъ сборъ этотъ можетъ быть увеличенъ, если только въ соответствующихъ государствахъ взимаемый съ русскихъ судовъ сборъ превышаетъ указанную норму. Съ судовъ подъ русскимъ флагомъ, совершающихъ рейсы между русскими портами, лежащими на различныхъ моряхъ, а также содержащихъ постоянныя срочныя сообщенія между русскими и иностранными портами, корабельный сборъ взимается одинъ разъ въ навигацію и притомъ въ томъ портѣ, который суда эти посѣтятъ первымъ въ теченіе года. Съ судовъ же, приходящихъ изъ-за границы и отходящихъ за границу, сборъ этотъ взимается при каждомъ приходѣ въ портъ и отходѣ изъ порта. Суда военныя, русскихъ яхтъ-клубовъ, суда, грузоваго вмѣстимости которыхъ менѣе двадцати тоннъ, суда малаго каботажа и нѣкоторыя другія совсѣмъ освобождаются отъ уплаты корабельнаго сбора.

Сверхъ сбора съ судовъ установленъ еще, т. е., *попутный сборъ* съ товаровъ какъ привозимыхъ изъ-за границы и отвозимыхъ за границу, такъ и съ перевозимыхъ изъ одного русскаго порта въ другой. (Законъ 8 Іюня 1901 г. Собр. Узак. и Расп. Прав. 1901 г. № 68, ст. 1359).

Сборы.

За исключеніемъ рыбачьихъ и другихъ мелкихъ судовъ, всѣ входящія изъ заграничнаго плаванія корабли могутъ заходить лишь въ опредѣленные порты, чтобы, такимъ образомъ, надзоръ за входящими судами и ввозимыми товарами могъ производиться вполне правильно. Приемъ судовъ таможеннымъ надзоромъ производится въ передовыхъ таможенныхъ учрежденіяхъ, а гдѣ ихъ нѣтъ—въ самомъ портѣ. При приемѣ судна шкиперъ обязанъ вручить на самомъ суднѣ чину таможеннаго надзора письменное показаніе съ приложеніемъ: 1) коносаментовъ; 2) описи судовой провизіи и предметовъ потребности; 3) пассажирскаго списка; 4) списка лицъ, принадлежащихъ къ экипажу судна (muster-roll); 5) перечня вещей, привезенныхъ шкиперомъ и лицами, принадлежащими къ экипажу судна, и 6) санитарнаго свидѣтельства, а также 7) патентъ на поднятіе русскаго національнаго флага, 8) мѣрительное свидѣтельство, 9) дипломъ на судоводительское званіе и 10) паспортъ всѣхъ лицъ, принадлежащихъ къ экипажу.

Сверхъ представленія указанныхъ документовъ шкиперъ долженъ дать еще словесно свѣдѣнія о товарахъ. Свѣдѣнія эти заносятся въ особый протоколъ, удостоверяемый подписью шкипера. Показаніе этого послѣдняго должно заключать въ себѣ слѣдующія данныя: 1) родъ, названіе и національность судна, 2) имя и фамилію шкипера, 3) портъ погрузки, 4) портъ назначенія, 5) перечень товаровъ, привезенныхъ безъ коносаментовъ и спасенныхъ въ морѣ, 6) перечисленіе представляемыхъ документовъ.

Послѣ принятія показанія и документовъ производится осмотръ судна при участіи шкипера или уполномоченнаго имъ лица. Мѣста храненія товаровъ, а равно и припасовъ опечатываются, причемъ въ распоряженіе шкипера выдается количество судовой провизіи, необходимое для продовольствія пассажировъ и экипажа. По окончаніи осмотра составляется опись, т. н., люковая записка, въ которую заносится: 1) количество найденной при осмотрѣ и сданной шкиперу на храненіе судовой провизіи, 2) число наложенныхъ пломбъ и печатей и 3)

предметы судовой потребности. Досмотрѣнному судну назначается мѣсто стоянки, перемѣна коего дозволяется только съ разрѣшенія таможеннаго надзора.

Отъ таможеннаго приѣма суда освобождаются лишь тогда, когда въ портъ заходятъ по необходимости и остаются въ немъ не свыше трехъ сутокъ. Еслибы, однако, приходилось оставаться въ портѣ свыше указаннаго срока по причинѣ непогоды, преслѣдованія непріятелемъ или для исправленія поврежденій, то судно освобождается отъ таможеннаго приѣма во все время, пока пребываніе его въ портѣ вызывается указанными причинами. Въ указанныхъ случаяхъ шкиперъ обязанъ представить въ таможенію письменное заявленіе о причинѣ захода въ портъ съ указаніемъ порта назначенія судна. Если для исправленія поврежденій судна необходимо освободить его отъ груза, то таковой сдается въ таможенію по особой опси на храненіе, за каковое при обратной погрузкѣ взыскивается установленная плата. Нарушеніе приведенныхъ постановленій о привозѣ товаровъ и о стояннѣ въ портѣ влечетъ за собой уплату штрафа до ста рублей. Въ тѣхъ случаяхъ, когда судно вслѣдствіе аваріи не въ состояніи будетъ дойти до порта, въ которомъ имѣется таможенія, выгрузка допускается и въ такихъ мѣстахъ, гдѣ не имѣется таможенныхъ учрежденій. Въ этихъ случаяхъ выгружаемые товары и предметы принимаются пограничною стражею, которая передаетъ ихъ въ распоряженіе таможенныхъ учрежденій.

Выгрузка судовъ производится по представляемымъ шкиперомъ описямъ груза корабля или по манифестамъ <sup>1)</sup>. Въ описяхъ груза должны заключаться слѣдующія свѣдѣнія: 1) перечень коносаментовъ, 2) число мѣстъ по каждому коносаменту и 3) торговое наименованіе товара.

Безъ этихъ свѣдѣній опись таможеннымъ надзоромъ не можетъ быть принята.

<sup>1)</sup> Манифесты должны заключать: 1) перечисленіе всѣхъ коносаментовъ, 2) число мѣстъ по каждому коносаменту и 3) подпись агента перевозочнаго предпріятія.



Производится выгрузка под наблюдением чинов таможенного надзора отъ восхода до захода солнца ежедневно кромѣ воскресныхъ и праздничныхъ дней по очереди приѣма судовъ таможеню. Товары, подверженные скорой порчѣ, и животныя допускаются къ выгрузкѣ и выѣ очереди, а въ нѣкоторыхъ случаяхъ (при аваріи, въ виду закрытія навигаціи, на случай необходимости пользоваться приливомъ и отливомъ и при срочныхъ рейсахъ судовъ) можетъ производиться не только въ воскресные и праздничные дни, но даже и въ почное время. По окончаніи выгрузки составляется актъ за подписью пкипера и распорядителя товара или ихъ уполномоченныхъ, а самое судно осматривается таможеннымъ надзоромъ, и о результатахъ осмотра дѣлается надпись на томъ документѣ, по которому производилась выгрузка.

Когда, по окончаніи выгрузки, судно должно покинуть портъ, то на отходъ должно быть испрошено разрѣшеніе таможни, которое дается надписью на мустерь-роли или на одномъ изъ судовыхъ документовъ, послѣ уплаты пкиперомъ причитающихся съ судна сборовъ.

## § 12.

### Карантинныя постановленія.

Карантинами называются учрежденія, установленныя Правительствомъ для предохраненія страны отъ внесенія особенно опасныхъ по заразительности своей болѣзней, какъ чума, холера, желтая горячка и проч. Карантинныя учрежденія бываютъ *постоянныя* и *временныя*, *морскія* и *сухопутныя*. Постоянныя установлены закономъ для вышеперечисленныхъ болѣзней, временныя могутъ быть учреждаемы по усмотрѣнію Министра Внутреннихъ Дѣлъ. Морскими называются тѣ карантинныя учрежденія, которыя учреждаются въ морскихъ портахъ и при устьяхъ судоходныхъ рѣкъ; сухопутными—тѣ, которыя устраиваются на сухопутной границѣ.

Морскія карантинныя учрежденія дѣлятся на собственно

*карантины* и на *карантинныя агентства*. Эти послѣднія, въ свою очередь, бываютъ двухъ классовъ—перваго и второго.

Означенныя учрежденія отличаются другъ отъ друга большей или меньшей сложностью приспособленій, въ зависимости отъ конхъ и распределяются между ними прибывающія суда.

Если судно находится въ вполне удовлетворительномъ состояніи, то оно поступаетъ въ карантинное агентство второго класса; если судно въ неудовлетворительномъ состояніи (неблагополучно) и можетъ быть очищено простымъ провѣтриваніемъ, то оно направляется въ карантинное агентство перваго класса; если же судно подозрительно относительно чумы или вообще нуждается въ строгомъ и продолжительномъ медицинскомъ надзорѣ, то оно поступаетъ въ карантинъ.

Въ карантинахъ различаютъ двѣ части: наружную, или практическую, и внутреннюю, или сомнительную. Въ первой помѣщаются тѣ изъ людей, которые, не представляя признаковъ заболѣванія, не подлежатъ особенному медицинскому наблюденію; во второй — тѣ, надъ которыми должны быть совершены все карантинныя обряды.

Всякая внутренняя часть въ свою очередь подраздѣляется на четыре части, которыя именуется кварталами: 1) кварталъ пассажирскій, 2) кварталъ товарный, 3) кварталъ чумный и 4) кварталъ для очищенія животныхъ.

Въ морскихъ карантинахъ имѣются карантинныя порты и карантинныя дома. Въ каждомъ карантинномъ портѣ имѣются: брандвахта, комната для опроса прибывающихъ лицъ, медицинскаго ихъ освидѣтельствованія, комната для окурки бумагъ, комната для переговоровъ, помѣщенія для служебнаго персонала внутренней части карантинна.

Когда судно приходитъ, оно немедленно подвергается опросу со стороны карантинной брандвахты. Эта послѣдняя дѣйствуетъ ежедневно отъ восхода до захода солнца. Поэтому, если судно прибываетъ послѣ захода, то оно подлежитъ опросу лишь на слѣдующій день, развѣ бы судно въ силу какихъ либо исключительныхъ обстоятельствъ должно было немедленно войти въ

гавань. Прибывающему судну указывается мѣсто стоянки, ставъ на которое судно поднимаетъ на форъ-брамъ-стенгѣ флагъ, по которому опредѣляется его карантинное положеніе. Если судно въ благополучномъ состояніи, то поднимаетъ флагъ желтый; въ противномъ случаѣ поднимается черный флагъ. Суда, находящіяся въ благополучномъ состояніи и имѣющія чистый карантинный патентъ, объявляются свободными по опросѣ; суда же неблагополучныя или подозрительныя задерживаются, при чемъ о причинахъ задержанія и о принятомъ карантинными властями рѣшеніи относительно дальнѣйшей судьбы судна корабельщикъ долженъ быть увѣдомленъ въ теченіе 24 часовъ съ момента прибытія судна въ портъ.

Карантинныя мѣры сводятся къ: 1) опросу прибывшаго судна и производству дознанія, 2) принятію гигіеническихъ мѣръ, 3) медицинскому наблюденію (обсерваціи), 4) способамъ очищенія неблагополучныхъ и подозрительныхъ судовъ и 5) выдачѣ карантиннаго патента.

Какъ мы уже знаемъ, всякое судно должно имѣть патентъ здравія, именуемый карантиннымъ патентомъ. Это документъ, удостоверяющій о состояніи здоровья въ томъ портѣ (и его окрестностяхъ), изъ котораго пришло судно, а также и на самомъ суднѣ. Патентъ этотъ выдается карантинными управленіями, или же совѣтомъ консуловъ, а за отсутствіемъ консульскаго совѣта, консуломъ того государства, къ которому принадлежитъ судно, или консуломъ дружественной державы.

Патентъ долженъ быть визированъ, т. е. засвидѣтельствованъ консуломъ того государства, которому принадлежитъ портъ назначенія судна, а за отсутствіемъ такового—однимъ изъ консуловъ тѣхъ державъ, которыя участвовали въ международной карантинной конвенціи. Въ патентѣ не должно быть подчистокъ. Патентъ выдается только на одинъ рейсъ и обязателенъ для всѣхъ судовъ кромѣ тѣхъ, кои совершаютъ плаваніе между внутренними портами, и тѣхъ, кои относятся къ числу береговыхъ (рыболовныя, лодманскія, таможенныя), но и то только въ благополучное время.

Для выясненія состоянія здоровья судна допрашивается корабельщикъ, а въ случаѣ сомнѣнія и команда, а также пассажиры, при чемъ судно можетъ быть подвергнуто осмотру, а пассажиры и экипажъ освидѣтельствованію.

Если нѣтъ подозрѣній относительно заболѣваній и усматривается лишь необходимость принятія гигиеническихъ мѣръ, то судно подвергается чисткѣ, провѣтриванію, при чемъ, по распоряженію карантинныхъ властей и при наличности чистаго патента, нѣкоторые товары и припасы могутъ быть сожжены или потоплены въ морѣ.

Если же судно представляется подозрительнымъ, то для окончательнаго выясненія того, благополучно ли оно или нѣтъ, оно подвергается обсерваціи подъ карантиннымъ надзоромъ безъ всякаго сообщенія съ другими судами. Во время обсерваціи на суднѣ могутъ быть приняты лишь вышеуказанныя гигиеническія мѣры.

По выясненіи состоянія судна, оно либо признается свободнымъ, либо, въ случаѣ удостовѣренной неблагополучности, карантинныя власти приступаютъ къ способамъ очищенія судна путемъ тѣхъ или иныхъ медицинскихъ мѣропріятій.

### § 13.

#### О займѣ припасовъ на морѣ и о бодмерѣ.

Положенія дѣйствующаго права о займѣ припасовъ на морѣ и о бодмерѣ являются при нынѣшнихъ условіяхъ торговаго мореплаванія лишенными практическаго значенія. Случай крайней необходимости, въ которой могло оказаться судно въ прежнее время, при отсутствіи телеграфнаго сообщенія, теперь совершенно немыслимы.

Можетъ случиться, однако, что недостатокъ въ припасахъ и деньгахъ поставитъ корабельщика въ столь затруднительное положеніе, что выйти изъ него иначе, какъ путемъ займа, нельзя. Такъ какъ назначеніе судна, какъ неоднократно указывалось, состоитъ въ томъ, чтобы совершить предназначенный

рейсъ, а обязанность корабельщика принять все мѣры къ осуществленію этого назначенія, то корабельщику должна быть дана возможность раздобыть необходимыя для сего средства. Не имѣя личнаго кредита, онъ въ правѣ занять деньги подъ обезпеченіе судна, груза или фрахта.

При этомъ законъ устанавливаетъ извѣстную послѣдовательность обезпеченія. Закладъ товаровъ можетъ имѣть мѣсто только при условіи недостаточности судна (а стало быть и фрахта) для полученія потребныхъ денегъ, ибо снабженіе корабельщика деньгами есть прежде всего обязанность судохозяина, а не грузохозяевъ.

Прибѣгать къ бодмерейному займу корабельщикъ въ правѣ только за отсутствіемъ другой возможности раздобыть средства, въ случаѣ постигшаго его несчастія и притомъ при условіи находенія въ пути. Такимъ образомъ, совершеніе бодмерейнаго займа до отплытія въ плаваніе не дозволено русскимъ закономъ. Въ такихъ случаяхъ судохозяинъ можетъ заложить свое судно по общему правилу заклада движимыхъ имуществъ, а не по бодмерейному займу, который пользуется особымъ преимуществомъ при взысканіи.

Изъ изложеннаго явствуетъ, что бодмерей или фрахта, совершаемый корабельщикомъ въ случаѣ крайней необходимости, обнаружившейся во время пути.

Право на совершеніе бодмерей принадлежитъ капитану, какъ таковому, независимо отъ того, имѣетъ ли онъ на сей предметъ полномочіе отъ судохозяина или нѣтъ. Въ тѣхъ, однако, случаяхъ, когда капитану приходится заключать договоръ бодмерей въ иностранномъ портѣ, онъ обязанъ обратиться къ консулу за разрѣшеніемъ. Консулъ обязанъ немедленно назначить комиссію изъ экспертовъ, которая должна установить и необходимость займа и потребный размѣръ этого послѣдняго. Такое установленіе необходимости займа — существенное условіе дѣйствительности договора бодмерей.

Возникаетъ вопросъ, къ кому корабельщикъ долженъ обратиться за разрѣшеніемъ, если онъ находится въ россій-

скомъ портѣ, и не служить ли неуказаніе въ законѣ такой власти доказательствомъ того, что въ русскомъ портѣ корабельщикъ безъ спеціального полномочія судовоозяина не вправе заключать бодмерейный заемъ.

Какъ выше указывалось, бодмерея есть заемъ, вызываемый необходимостью въ пути, т. е. *фактическими* моментами; она установлена, какъ средство выполненія лежащаго на суднѣ назначенія, а на капитанѣ—обязанности совершить начатый рейсъ. Поэтому для дѣйствительности бодмерейнаго займа необходимо, но и достаточно оффиціального акта удостовѣренія этихъ фактическихъ моментовъ. За неуказаніемъ въ законѣ, къ какой власти имѣетъ обратиться корабельщикъ для установленія условій, вызывающихъ необходимость бодмерейнаго займа, корабельщику надлежитъ обратиться либо въ общемъ порядкѣ обезпеченія доказательствъ къ мировому судѣ, либо къ портовымъ или таможеннымъ чинамъ и при ихъ участіи составить протоколъ, удостовѣряющій означенныя фактическія обстоятельства.

Мы уже указывали, что займу подѣ грузъ долженъ предшествовать заемъ подѣ закладѣ судна. Это постановленіе имѣетъ слѣдующее значеніе. Какъ мы увидимъ ниже, бодмерейный заемъ, какъ совершенный въ интересахъ всѣхъ участниковъ, т. е. судо и грузоозяевъ, относится къ общей аваріи и расходы по оному подлежатъ распредѣленію между всѣми заинтересованными по правиламъ аварійнаго разсчета. Между тѣмъ, если корабельщикъ не употребитъ стараніе къ закладу предварительно судна, то заемъ, сдѣланный имъ подѣ грузъ, остается на его личной отвѣтственности.

Хотя по общему правилу при закладѣ движимости эта послѣдняя передается кредитору въ обезпеченіе его права требованія, но при бодмереѣ по самому свойству и цѣли займа—дать судну возможность закончить плаваніе, судно отправляется въ дальнѣйшій путь, вѣрителю же выдается такъ называемое *бодмерейное письмо*. Въ этомъ послѣднемъ указывается сумма займа, условленные проценты, предметъ бодмерей,

т. е. то судно и тотъ грузъ, подъ обезпеченіе коихъ сдѣлашь заемъ, портъ назначенія, въ которомъ имѣеть быть произведенъ платежъ занятыхъ денегъ, и тѣ обстоятельства, которыя вынудили корабельщика обратиться къ заключенію бодмерейнаго договора.

Конечно, при совершеніи бодмерей заграницей форма ея совершенія должна опредѣляться мѣстомъ заключенія договора.

Дѣйствующее право наше разсматриваетъ бодмерейю, какъ обыкновенный заемъ съ залогомъ движимости. Положеніе это прямо установлено въ законѣ. Отсюда происходятъ послѣдствія чрезвычайной важности.

Относительно формы совершенія.

Форма совершенія, какъ мы уже указывали, обязательно письменная, но къ этому необходимо присовокупить, что, если бодмерейное письмо составлено домашнимъ порядкомъ, то оно должно быть совершено при участіи, по крайней мѣрѣ, двухъ свидѣтелей и явлено потаріусу въ восьмидневный срокъ со дня его написанія, если залогодавецъ живетъ въ городѣ, и мѣсячный, если онъ пребываетъ въ уѣздѣ. Въ противномъ случаѣ, при несостоятельности должника, удовлетвореніе по залогоу не пользуется преимуществомъ удовлетворенія <sup>1)</sup>.

По способу обращенія. Бодмерейное письмо не можетъ, подобно совершенному заграницей, переходить отъ одного держателя къ другому <sup>1)</sup>. Равнымъ образомъ, бодмерейное письмо, составленное заграницей, при пересылкѣ его въ Россію, теряетъ способность обращенія по надписямъ.

По содержанію и объему правъ. Эти послѣдствія особенно важны. Бодмерейное письмо, по иностраннымъ законодательствамъ, обезпечивается судномъ, грузомъ и фрахтомъ безъ всякой личной отвѣтственности шкипера или судово-заяина. Если при продажѣ судна слѣдующая кредитору сумма не будетъ полностью выручена, то кредиторъ теряетъ право на остатокъ взысканія. Если судно погибнетъ до прихода въ

<sup>1)</sup> Т. X, ч. I, ст. 1673, 1674, 2036.

портъ назначенія, то кредиторъ лишается возможности требованія. Въ виду сопряженнаго съ займомъ риска процентъ по бодмереѣ можетъ быть выше узаконеннаго предѣльнаго процента, включая, такъ сказать, премію за рискъ.

Совершенно нѣя послѣдствія русскаго бодмерейнаго письма. Бодмерея и по нашему праву обезпечивается предметомъ залога, но безъ освобожденія судохозяина отъ личной отвѣтственности. Недовырученная отъ продажи сумма взыскивается съ другого имущества судохозяина. Гибель судна не лишаетъ вѣрителя права требованія. Не неся поэтому никакого особеннаго риска при бодмерейной ссудѣ по сравненію со всякой иной ссудой подъ залогъ движимости, кредиторъ не въ правѣ выговаривать процентъ, превышающій узаконенный предѣльный. Самое право на проценты не предполагается, а должно быть выговорено въ договорѣ.

Право личного иска должно быть, такимъ образомъ, признано за вѣрителями русскаго бодмерейнаго письма. Самый искъ по этому послѣднему предъявляется къ корабельщику, хотя отвѣтственность за занятыя деньги лежитъ на судохозяинѣ. Если бодмерея явилась результатомъ необходимости, то, какъ указано, убытки по таковой составляютъ убытки общей аваріи; въ противномъ случаѣ, т. е. когда она явилась результатомъ небреженія корабельщика, собственники товаровъ, заложенныхъ этимъ послѣднимъ и послужившихъ удовлетвореніемъ взысканія, имѣютъ право предъявить къ корабельщику, а за его несостоятельностью, къ судохозяину искъ о возмѣщеніи имъ потерянной цѣнности по стоимости, какую товары эти имѣли въ мѣстѣ назначенія.

Срокъ платежа по бодмерейному письму наступаетъ обыкновенно съ приходомъ судна въ портъ назначенія, а буде корабельщикъ безъ необходимости удлинить рейсъ, то срокъ наступаетъ тогда, когда рейсъ долженъ былъ бы окончиться. Если въ самомъ бодмерейномъ письмѣ срокъ платежа опредѣленъ теченіемъ извѣстнаго промежутка времени, то онъ наступаетъ въ опредѣленный день, независимо отъ мѣста нахождения судна ко времени его наступленія.



Нашъ законъ не знаетъ случая совершенія нѣсколькихъ бодмерейныхъ договоровъ въ одно и то же плаваніе и не устанавливаетъ порядка удовлетворенія кредиторовъ. Въ большинствѣ иностранныхъ законодательствъ вопросъ этотъ разрѣшается по слѣдующему правилу: старшинствомъ при взысканіи бодмерейныхъ займовъ пользуется тотъ, который совершенъ позднѣе предъ тѣмъ, который совершенъ ранѣе. Такимъ образомъ, старшинство взысканія обратно порядку бодмерейныхъ займовъ.

По дѣйствующему законодательству разрѣшеніе этого вопроса должно быть обратное, и послѣдующія бодмерейныя письма уступаютъ ранѣе совершенному.

#### § 14.

### А в а р і я .

Подъ аваріей разумѣютъ убытки, причиненные судну или грузу (или тому и другому) событіемъ, связаннымъ съ морской перевозкой.

По непосредственной формѣ убытковъ аваріи дѣлятся на *аваріи-расходы* и *аваріи-поврежденія*. По послѣдствіямъ своимъ аваріи дѣлятся на *простыя* или *частныя*, и на *большія* или *общія*.

Наше законодательство различаетъ четыре вида аваріи: 1) аварію малую, 2) аварію простую и частную, 3) аварію большую и общую и 4) аварію взаимнаго вреда.

Малой аваріей называются тѣ расходы, которые неизбежно связаны съ плаваніемъ, какъ портовые и огневые сборы, лоцманская плата, привальные и отвальные деньги. Означенные расходы распределяются по закону между судовладельцемъ и грузодержателемъ и ложатся на перваго одной третью, а на втораго двумя третями.

Малой называется этотъ видъ аваріи въ силу своей незначительности.

Простой и частной аваріей называются случайные убытки,

причиненные судну или грузу стихійными ли причинами (погодой), дѣйствіями ли отдѣльныхъ лицъ (небрежностью шкипера, экипажа) или же свойствомъ самого груза (броженіемъ, прѣшіемъ).

Убытки эти падаютъ на собственника пострадавшаго предмета по общему правилу, согласно коему „всякій несетъ свой убытокъ“. Правило это не устраняетъ, разумѣется, дѣйствія того юридическаго принципа, въ силу коего каждый обязанъ возмѣстить причиненный его дѣйствіями вредъ и убытокъ. Такъ, напр., если бы отъ скверной укупорки товаровъ одного грузохозяина пострадали товары другого, то этотъ послѣдній былъ бы въ правѣ отыскивать съ перваго причиненные ему убытки. Но такое переложеніе понесенныхъ убытковъ вытекало бы, какъ указано, изъ общихъ началъ отвѣтственности всякаго за причиненный его дѣйствіями убытокъ, но не изъ особенностей морскаго совмѣстнаго пути и риска и не вызвало бы необходимости особаго спеціальнаго разчета и касалось бы лишь тѣхъ лицъ, интересы коихъ *случайно* затронуты.

Простой и частной называется этотъ видъ аваріи потому, что не вызываетъ сложныхъ разчетовъ и не касается ничьихъ интересовъ, кромѣ интересовъ собственника поврежденнаго предмета.

Большой и общей аваріей называются убытки, понесенные ради спасенія людей, судна или груза.

Здѣсь убытки вызваны не случайно, а сознательно—пожертвованіемъ одной части имущества ради сохраненія другой. Для наличности такой аваріи требуется общая опасность, дѣйствительная, а не воображаемая, намѣренное принесеніе въ жертву части имущества въ общихъ судна и груза интересахъ и, въ конечномъ результатѣ, достиженіе намѣченной цѣли, т. е. успѣшность принятыхъ мѣръ. При отсутствіи хотя бы одного изъ указанныхъ признаковъ—нѣтъ общей аваріи. Такъ напримѣръ, если на суднѣ перевозится скоть и среди него появляется болѣзнь, вызывающая необходимость выбросить въ море нѣсколько штукъ скота во избѣжаніе повальной заразы, то нѣтъ об-

щей аваріи, пбондтъ общей опасности, угрожающей судну, людямъ и всему прочему грузу. Равнымъ образомъ, если бы во время бури, угрожающей гибелью людямъ, судну и грузу, сломалась мачта и повредила нѣкоторые товары, то и здѣсь не было бы общей аваріи, пбо убытокъ судохозяина и грузохозяина вызванъ случайностью (стихійной силой), а не намѣреннымъ и сознательнымъ пожертвоваіемъ.

Но если во время бури корабельщикъ ради спасенія своего экипажа, ввѣреннаго ему судна и находящагося на ономъ груза, нашель бы необходимымъ часть этого послѣдняго выбросить въ море, чтобы, такимъ образомъ, получить возможность перенести бурю и спасти остальную грузъ, людей и судно, и если, благодаря такимъ принятымъ корабельщикомъ мѣрамъ, дѣйствительно удалось бы спасти корабль, пассажировъ, экипажъ и остатокъ груза и благополучно закончить морское путешествіе, то на лицо была бы общая и большая аварія.

При такомъ жертвоваіи одной частью имущества ради сохраненія другой можетъ оказаться, что пострадало исключительно одно лицо (то именно, которому принадлежало принесенное въ жертву имущество), а между тѣмъ цѣной такой жертвы другія лица сохранили все свое имущество въ цѣлости и неприкосновенности. Такъ какъ по общему началу права никто не долженъ и не можетъ обогащаться на чужой счетъ, что неминуемо имѣло бы мѣсто, если бы и въ данномъ случаѣ убытокъ палъ на одного только собственника пожертвованнаго товара, то законъ предписываетъ, чтобы ущербъ, понесенный въ общихъ интересахъ, также былъ общимъ и падать на *всѣхъ заинтересованныхъ лицъ* пропорціонально интересу каждаго. Отсюда вытекаетъ необходимость распределенія такихъ, понесенныхъ ради общей пользы, убытковъ и разверстки стоимости этихъ послѣднихъ.

Большой и общей называется этотъ видъ аваріи потому, что убытки въ данномъ случаѣ ложатся на всѣхъ и возникаетъ необходимость сложнаго расчета.

Гибель судна не составляетъ аваріи.

Чрезвычайно существеннымъ является опредѣленіе тѣхъ случаевъ, какіе принимаются за аварію общую. На практикѣ, обыкновенно, случаи большой аваріи опредѣляются на основаніи Йоркъ-Антверпенскихъ правилъ. Первые двѣнадцать параграфовъ этихъ послѣднихъ содержатъ указаніе, какіе именно случаи подходятъ подъ понятіе большой и общей аваріи.

Наиболѣе типичнымъ случаемъ этой послѣдней является бросаніе груза или его части въ море для спасенія судна и груза. Такое бросаніе вызывается необходимостью облегчить судно съ цѣлью ускорить его ходъ или уменьшить осадку и проч. <sup>1)</sup> При этомъ бросаніе товара, сложенного на палубѣ, не составляетъ аваріи. Законъ нашъ повелѣваетъ, чтобы при выбрасываніи товаровъ наблюдалась осторожность и послѣдовательность при жертвованіи грузомъ, а, также, чтобы соблюдались правила, имѣющія своей цѣлью обезпечить правильность принимаемыхъ мѣръ. Такъ, корабельщикъ долженъ прежде всего стараться, чтобы сначала были выброшены наиболѣе дешевые товары, а затѣмъ только болѣе дорогіе. Казенный грузъ долженъ быть выброшенъ послѣ товаровъ, принадлежащихъ частнымъ лицамъ. Если на кораблѣ находится довѣренный товарохозяинъ, то корабельщикъ обязанъ предоставить ему бросаніе товара. Если при выбрасываніи товаровъ чрезъ открытые люки причинится вредъ другимъ товарамъ (эти послѣдніе могутъ подмокнуть, благодаря водѣ, ворвавшейся въ открытый люкъ), то такой вредъ относится къ общей аваріи. Равнымъ образомъ, если бы товаръ оказался подмоченнымъ при тушеніи пожара, угрожавшаго безопасности судна и груза, то ущербъ, причиненный товарамъ, долженъ быть отнесенъ къ общей аваріи.

Въ тѣхъ случаяхъ, когда для спасенія судна и груза нѣтъ необходимости въ выбрасываніи части этого послѣдняго въ

<sup>1)</sup> Если судно оказалось нагруженнымъ сверхъ возможности и отсюда произошла опасность, то, конечно, нѣтъ аваріи, ибо опасность является результатомъ вины корабельщика, а потому обязанность возмѣщенія стоимости выброшеннаго товара падаетъ на него одного.

море, а облегчение судна может быть достигнуто путем перегрузки части товаров на другое судно, расходы по найму этого послѣдняго, по выгрузкѣ и пагрузкѣ, какъ понесенные въ тѣхъ же общихъ судна и груза интересахъ, составляютъ аварію общую. Если бы судно, на которое товары перегружены, погибло, то убытокъ, отъ сего пропешедшій, составлялъ бы общую аварію, ибо являлся бы результатомъ мѣропріятій, принятыхъ ради спасенія судна и оставшагося на немъ груза; но гибель судна, съ котораго перегружались товары, какъ уже выше указано, не составила бы большой аваріи.

Когда за недостаткомъ топлива придется для продолженія пути израсходовать на топливо часть груза, то убытокъ отъ сожженія сего послѣдняго составитъ общую аварію, если обнаружившійся недостатокъ топлива не является результатомъ не предусмотрительности корабельщика, а неожиданной задержки въ пути.

Равнымъ образомъ, подойдутъ подъ понятіе общей аваріи расходы по заходу въ портъ для укрытія отъ бури, убытки отъ пожертвованія здоровыми частями судна и проч. Намѣренная посадка судна на мель и расходы по снятію корабля съ этой послѣдней составляютъ также общую аварію. Наконецъ, подойдутъ подъ общую аварію: ущербъ, понесенный судномъ при нападении врага, расходы по лѣченію раненыхъ, вознагражденіе пострадавшимъ, выкупъ плѣнныхъ и т. д.

Какъ выше указывалось, убытки по общей аваріи подлежатъ распределенію между всѣми заинтересованными лицами пропорціонально цѣнности интереса каждаго изъ нихъ. Судохозяинъ заинтересованъ стоимостью судна и фрахта, такъ какъ онъ получаетъ таковой, несмотря на аварію, а грузохозяинъ—цѣнностью товаровъ. Распределеніе этихъ убытковъ отличается чрезвычайной сложностью. Оно носитъ специальное названіе *аварійнаго расчета*. Самый актъ расчета называется *диспаншей*. Такъ какъ его составленіе требуетъ специальныхъ знаній, съ одной стороны, и такъ какъ, съ другой, диспаншѣ закономъ присвоена обязательная сила, то составленіе это по-

ручается особымъ лицамъ (спеціалистамъ) съ должностнымъ характеромъ,—такъ называемымъ, диспашерамъ.

Но предварительно самаго разчета необходимо установить законность основанія для этого послѣдняго, т. е. выяснить, явились ли понесенные убытки дѣйствительно послѣдствіемъ большой и общей аваріи и не вызваны ли они случайностью или небреженіемъ корабельщика. Въ установленіи этихъ обстоятельствъ заинтересованы прежде всего судовладелецъ и корабельщикъ. Въвиду этого капитанъ обязанъ, по прибытіи въ ближайшій портъ, въ теченіе 24 часовъ засвидѣтельствовать происшедшія событія и явиться съ этой цѣлью къ нотаріусу, а въ иностранномъ портѣ — къ консулу и подать въ таможенную декларацію а затѣмъ въ теченіе 7 дней учинить протестъ или *prova di fortuna* (доказательство несчастія), т. е. объявить подъ присягой предъ нотаріусомъ и свидѣтелями, что убытокъ произошелъ не отъ его, капитана, или корабельной команды вины и небрежности.

Учиненіе означенныхъ формальностей не имѣетъ значенія безусловнаго и безспорнаго установленія наличности условій, оправдывающихъ общую аварію, но создаетъ законное предположеніе о бытности таковой. Опроверженіе содержанія протеста, т. е. доказательство обратнаго лежатъ на обязанности тѣхъ, кто станетъ отрицать наличность большой аваріи. И наоборотъ: если бы шкиперъ упустилъ учиненіе протеста и совершеніе указанныхъ формальностей, то имѣло бы мѣсто обратное предположеніе объ отсутствіи общей аваріи и наличности вины капитана. Установленіе противнаго составляло бы въ этомъ случаѣ обязанность сего послѣдняго.

Какъ нотаріусу (въ Россіи), такъ и консулу (за границей) капитанъ обязанъ представить выписъ изъ судового журнала и дать подробныя присяжныя показанія (то же должна сдѣлать и корабельная команда или по крайней мѣрѣ главнѣйшіе водоходцы) относительно самаго событія, причинъ, побудившихъ его принять тѣ или иныя мѣры, а равно представить точную опись понесеннымъ убыткамъ.

Просьба о производствѣ разчета вручается непосредственно

диспашеру. Этотъ послѣдній, по дѣйствующимъ законамъ нашимъ, не приступаетъ къ расчисленію убытковъ по приключившейся аваріи, если не получитъ прошенія на этотъ предметъ.

Диспашеры избираются изъ числа корабельныхъ маклеровъ по предварительномъ испытаніи ихъ по вопросамъ морского права. Законъ называетъ ихъ расцѣпщиками вреда и убытковъ. Въ дѣйствительности диспашеры не только расцѣпываютъ вредъ и убытки, но предварительно устанавливаютъ и самый родъ аваріи.

Что касается расцѣпки, то она производится при участіи приглашенныхъ экспертовъ.

Правила о дѣятельности диспашеровъ изложены въ прил. I къ ст. 592 Уст. Торг. изд. 1893 г. (ст. 173—198), а для диспашеровъ Одесскаго порта издана особая инструкція (Собр. Узак. и расп. Прав. 1894 г. № 189 ст. 1308).

Получивъ заявленіе о составленіи диспашни, диспашеръ производитъ установленныя публикаціи съ предоставленіемъ участникамъ двухнедѣльнаго срока для объявленія ему стоимости товаровъ, для внесенія залога въ обезпеченіе слѣдующихъ денегъ и представленія документовъ. По закону диспаша должна быть закончена въ теченіе шести недѣль. Въ дѣйствительности составленіе ея продолжается дольше. Такъ какъ выжиданіе окончанія диспашни можетъ вызвать для товароозяевъ излишніе и напрасныя убытки, то на практикѣ товары выдаются ихъ хозяевамъ еще до заключенія диспашни, но размѣнъ товаровъ отбираются особья, т. н., аварійныя подписки. Выдавшій такую подписку обязуется уплатить имѣющую по разсчетѣ выпасть на него долю убытковъ.

Если въ теченіе двухъ недѣль со дня учиненнаго объявленія (публикаціи) не поступитъ заявленій о стоимости товаровъ, то диспашеръ обращается въ таможеню съ просьбой назначить экспертовъ для производства оцѣнки. По каждому отдѣльному вопросу диспашеръ обязанъ сдѣлать особое мотивированное постановленіе и объявить участвующимъ лицамъ таковое съ

предоставленіемъ имъ срока на обжалованіе. Въ случаѣ заявленія неудовольствія на постановленіе диспашера, недовольная сторона избираетъ одного посредника, диспашеръ — другого, эти два — третьяго, и означенныя три лица (третейскіе судьи) рѣшаютъ возникшій споръ. По разрѣшеніи такового, а, за его отсутствіемъ, по истеченіи установленнаго срока на обжалованіе, диспашеръ приступаетъ къ составленію диспаша, которую объявляетъ сторонамъ, не подписывая однако еще таковой. Лишь по разрѣшеніи всѣхъ споровъ диспаша подписывается и получаетъ обязательную силу не только для всѣхъ участниковъ аварійнаго расчета, но и для третьихъ лицъ и полную вѣру внутри и внѣ государства.

Въ случаѣ нарушенія диспашеромъ своихъ обязанностей на него можетъ быть принесена жалоба въ таможеню, а въ особо важныхъ случаяхъ въ Коммерческой судъ.

Диспаша начинается обыкновенно съ изложенія вѣдѣнныхъ событій морского плаванія. Это дѣлается для объективнаго обоснованія распредѣленія убытковъ по родамъ. Затѣмъ, по исключеніи потерь, не относящихся къ большой и общей аваріи, опредѣляется сумма подлежащихъ разверсткѣ убытковъ. Для опредѣленія долей отвѣтственности вычисляются двѣ имущественныя массы: *масса активная*, или *масса вознагражденія*, т. е. сумма понесенныхъ убытковъ, подлежащихъ возмѣщенію всѣми заинтересованными лицами, и *масса пассивная*, или *масса распредѣленія*, т. е., контрибуціонный капиталъ, т. е. стоимость того имущества, въ дѣлахъ сохраненія котораго были принесены жертвы (понесены убытки) и которое то и должно возмѣстить понесенный (ради него) ущербъ. Дѣленіемъ одной массы на другую опредѣляется отношеніе, въ которомъ каждое изъ заинтересованныхъ лицъ участвуетъ въ несеніи общихъ убытковъ, или, т. е., *контрибуціонный дивидендъ*.

Въ частности при вычисленіи каждой изъ этихъ массъ руководствуются слѣдующими правилами.

Для вычисленія активной массы производится оцѣнка погибшихъ и поврежденныхъ предметовъ (т. е. стоимости по-



вреждения въ смыслѣ уменьшенія цѣнности предмета), при чемъ въ расчетъ не принимается ни гибель, ни поврежденіе: 1) контрабандныхъ товаровъ; 2) такихъ грузовъ, которые помѣщены безъ вѣдома шкипера; 3) тѣхъ, на кои нѣтъ грузовыхъ документовъ; 4) не подлежаще уложенныхъ и находящихся на палубѣ.

Далѣе опредѣляются расходы по возстановленію судна въ прежнее состояніе, при чемъ изъ общей суммы расходовъ вычету подлежатъ деньги, вырученныя отъ продажи старыхъ частей, замѣненныхъ новыми. Такъ какъ благодаря такому ремонту судно обновляется и стоимость его возрастаетъ, то вычету подлежитъ также и увеличеніе цѣнности судна въ отремонтированномъ (новомъ) видѣ по сравненію съ цѣнностью его въ моментъ аваріи (старомъ видѣ). Вычетъ этотъ называется: вычетомъ за разность между старымъ и новымъ — *déduction pour la différence du neuf au vieux*. За производствомъ изъ общей суммы всѣхъ понесенныхъ расходовъ указанныхъ вычетовъ, получается точная величина вызванныхъ аваріей для судна повреждений.

Оцѣнка товаровъ производится слѣдующимъ образомъ.

Товары оцѣняются по стоимости ихъ въ мѣстѣ назначенія, но изъ установленной такимъ образомъ цѣны подлежатъ вычету расходы по выгрузкѣ и таможенные платежи, какъ въ дѣйствительности не произведенные, а также и фрахтъ за погибшіе товары.

Къ активной массѣ причисляются расходы по составленію диспанши, вознагражденіе диспаншеру въ размѣрѣ  $\frac{1}{4}\%$  съ объявленной стоимости корабля, фрахта и груза, а также еще и вознагражденіе за спасеніе судна и груза, а при нападеніи пиратовъ или непріятеля и вознагражденіе сражавшимся, размѣщеніе издержекъ лѣченія, выдача пособій раненымъ и на слѣдникамъ убитыхъ въ размѣрѣ получавшагося ими жалованія за время отъ 6 мѣсяцевъ до 2 лѣтъ.

Пассивная масса устанавливается путемъ опредѣленія цѣнности того имущества, ради сохраненія котораго принесены были жертвы и понесены убытки.

Для грузохозяина—это цѣнность груза какъ сохранившагося, такъ и погибшаго; для судохозяина—цѣнность судна и фрахта. Съ точки зрѣнія надлежащаго и строго послѣдовательнаго проведенія установленнаго принципа производства расчета слѣдовало бы цѣнность судна относить къ моменту его отправления. Въ дѣйствительности допускается въ этомъ случаѣ отступленіе отъ общаго начала и во вниманіе принимается цѣнность судна во время прибытія его въ портъ, т. е. стоимость его не *до*, а *послѣ* приключившейся аваріи.

Пусть убытки по аваріи составляютъ 300.000 руб., т. е. пусть означенной суммой выражаются все убытки или совокупность всехъ потерь, понесенныхъ по судну, по товарамъ, а также все расходы по производству всехъ платежей, произведенныхъ согласно вышеуказанному порядку составленія активной массы.

Предположимъ, что статья убытковъ въ 300.000 руб. складывается изъ слѣдующихъ отдѣльныхъ статей. Судно пострадало на 48.000 руб., товаръ— на 249.000; расходовъ (по составленію диспачи и пр.) понесено на 3.000 руб. Товары принадлежали тремъ лицамъ: А, В и С. Первые два потеряли свои грузы полностью, при чемъ А понесъ убытковъ на 198.000 руб., а В— на 45.000. Изъ числа же товаровъ, принадлежавшихъ третьему грузохозяину С, было пожертвовано всего на 6.000 руб. Стоимость оставшихся товаровъ С по цѣнамъ порта назначенія составляетъ 200.000. Расходы по выгрузкѣ этихъ товаровъ и по оплатѣ ихъ таможенной пошлиной составили бы 8.000 руб.

По прибытіи въ портъ, т. е. послѣ аваріи, судно было оценено, и стоимость его въ поврежденномъ состояніи опредѣлена была въ 420.000 руб. Для приведенія его въ прежнее (до аваріи) состояніе понадобилось затратить 48.000 руб., но благодаря такому ремонту судно повысилось въ цѣнѣ, по сравненію съ стоимостью его въ прежнемъ состояніи, на 22.000 руб. Снастей судовыхъ пожертвовано было на 6.000 руб., но отъ продажи остатковъ было выручено 2.000 руб.

Фрахтъ за данный рейсъ, во время котораго приключилась аварія, составляетъ 9.000 руб.

Пассивная масса, т. е. контрибуціонный капиталъ, слагается слѣдующимъ образомъ:

I. Для судна:

1) Изъ стоимости его въ поврежденномъ состояніи	420.000 руб.
2) Изъ стоимости исправленій за вычетомъ разницы новымъ и старымъ, т. е. изъ 48.000—22.000 . . . . .	26.000 „
3) Изъ стоимости пожертвованныхъ снастей и принадлежностей за вычетомъ денегъ, вырученныхъ отъ продажи остатковъ, т. е. изъ 6.000—2.000 . . . . .	4.000 „
<hr/>	
А всего для судна . . . . .	450.000 руб.

II. Для фрахта:

Изъ итога фрахта, подвергавшагося риску и отчасти потеряннаго . . . . .	9.000 руб.
<hr/>	
А всего для фрахта . . . . .	9.000 руб.

III. Для груза:

Изъ итога объявленныхъ стоимостей доставленныхъ грузовъ за вычетомъ не произведенныхъ расходовъ и изъ суммы убытковъ груза, т. е. изъ: 1) 200.000—8.000 (оставшіеся товары С) или 192.000; 2) 198.000 (погибшіе товары А); 3) 45.000 (погибшіе товары В), и 4) 6.000 (погибшіе товары С), т. е. изъ 192.000 + 198.000 + 45.000 + 6.000 . . . . .	441.000 руб.
<hr/>	
А всего для груза . . . . .	441.000 руб.

Размѣръ всего контрибуціоннаго капитала . . . . . 9.000 руб.

Контрибуціонный дивидендъ опредѣлится отношеніемъ суммы понесенныхъ убытковъ къ суммѣ контрибуціоннаго капитала, т. е.  $300.000 : 900.000 = 1/3$ .

На этомъ основаніи:

1) Судно на капиталъ въ 450.000 несетъ расходъ въ	
450.000:3, или . . . . .	150.000
2) Фрахтъ на капиталъ въ 9.000 несетъ расходъ въ	
9.000:3, или . . . . .	3.000
3) Грузъ на капиталъ въ 441.000 несетъ расходъ въ	
въ 441.000:3, или . . . . .	147.000
	Итого . . . 300.000

При этомъ расходъ по убыткамъ груза распределится между А, В и С слѣдующимъ образомъ:

Такъ какъ стоимость товаровъ А составляетъ 198.000 руб., то убытокъ падающій на его долю составляетъ 198.000:3, или 66.000. Но А уже понесъ убытковъ на 198.000 руб. (*всѣ* его товары, вѣдь, погибли), а потому ему подлежитъ возмѣщенію излишне понесенный имъ уронъ, т. е. 198.000—66.000 или 132.000, каковую сумму А имѣетъ получить изъ общей массы.

Стоимость товаровъ В составляетъ 45.000. Убытокъ, падающій на его долю—45.000:3 или 15.000. Но такъ какъ В потерялъ 45.000 (*всѣ* его товары погибли), то ему надлежитъ возмѣстить изъ общей массы его ущербъ, т. е. 45.000—15.000, или 30.000 руб., каковая сумма имѣетъ быть выдана В изъ общей массы.

Наконецъ, стоимость товаровъ С слагается изъ цѣнности оставшихся грузовъ, т. е. 192.000 и погибшихъ, т. е. 6.000, и составляетъ, такимъ образомъ, сумму въ 198.000, убытокъ на каковую долженъ для С опредѣлиться изъ дѣленія 198.000 на 3, т. е. въ 66.000 руб. Но С понесъ убытковъ всего только на 6.000 р. (на эту сумму погибло его товаровъ), а потому онъ долженъ доплатить диспашеру на пополненіе общей массы 60.000 руб. Платежъ этой суммы обезпечивается товарами С, а за выдачей ему товаровъ, отобранной отъ него диспашеромъ аварійной подпиской.

Такимъ образомъ, А и В имѣютъ получить изъ общей массы

132.000 руб., + 30.000 руб., т. е. 162.000 руб., на покрытие коих С вноситъ въ общую массу 60.000 руб. Откуда же получаются не достающія 102.000 руб.?

По вышеуказанному разчету судовоюзинъ долженъ понести убытокъ въ 150.000 руб., а между тѣмъ судно потерпѣло ущербъ лишь на 48.000 руб. Стало быть, судовоюзину надлежитъ доплатить въ общую массу еще 102.000 руб. Такъ какъ хозяинъ фрахта, въ свою очередь, долженъ внести на свою долю 3.000 руб. то въ массѣ окажется сумма въ 105.000, изъ которой будутъ возмѣщены недостающія 102.000 для товарохозяевъ и 3.000 на покрытие расходовъ.

Подъ аваріей взаимнаго вреда разумѣютъ убытки, причиненные судну или грузу при столкновеніи судовъ.

Быстрота современнаго передвиженія въ связи съ постоянно возрастающимъ количествомъ мореходныхъ судовъ сдѣлала вопросъ о принятіи мѣръ предупрежденія столкновенія судовъ вопросомъ первостепенной важности. Необходимо, конечно, чтобы правила расхожденія судовъ были тождественны для кораблей всѣхъ національностей. Поэтому, особенно въ послѣднее время, стали озабочиваться составленіемъ общихъ международныхъ правилъ расхожденія судовъ. Такія правила были выработаны международной конференціей въ г. Вашингтонѣ въ 1889 году и извѣстны поэтому въ морскомъ правѣ и морской практикѣ подъ именемъ Вашингтонскихъ правилъ. У насъ правила эти приняты 19-го іюня 1897 года и составляютъ нынѣ прил. къ 467 ст. (прим). Уст. Торг. Для плаванія по внутреннимъ водамъ и для отдѣльныхъ портовъ правила эти не примѣнимы. Здѣсь дѣйствуютъ правила, изложенныя въ Уставѣ Торговомъ, хотя необходимо замѣтить, что исполненіе означенныхъ правилъ еще не слагаетъ отвѣтственности съ столкнувшихся судовъ и корабельщиковъ.

Правила о расхожденіи судовъ содержатъ въ себѣ техническія предписанія относительно звуковыхъ и огневыхъ сигналовъ, а также относительно способовъ расхожденія. Несоблюденіе означенныхъ правилъ создаетъ презумпцію (предпо-

ложеііе) о виновности того корабельщика, который допустилъ отступленіе отъ установленныхъ правилъ. Установленіе вреда и убытка, причиненныхъ столкновеніемъ судовъ, какъ равно и установленіе самого факта столкновенія судовъ, требуемыя на сей предметъ закономъ формальности и способъ ликвидаціи убытковъ (протестъ, диспаша и пр.)—тѣ же, что и въ случаѣ общей аваріи. Здѣсь надлежитъ разсмотрѣть лишь одинъ вопросъ о распредѣленіи этого вреда и убытка.

Распредѣленіе это находится въ зависимости отъ причинъ, вызвавшихъ столкновеніе.

Таковыми могутъ быть: случай, односторонняя вина и обоюдная вина столкнувшихся.

Если аварія произошла отъ случайности непредусмотримой и непредотвратимой, то юридическія послѣдствія тѣ же, что при аваріи частной и простой, т. е. каждый хозяинъ несетъ свой убытокъ.

Изъ этого общаго правила законъ допускаетъ нѣсколько исключеній относительно отдѣльныхъ случаевъ столкновенія и способа распредѣленія вызванныхъ ими убытковъ.

Какъ отдѣльные случаи исключены: вредъ и убытки, причиненные стоявшимъ на рейдѣ и оторвавшимся, вслѣдствіе бури, отъ якоря судномъ, а также судномъ, входящимъ въ гавань во время бури искать убѣжища. Въ этихъ случаяхъ закономъ хотя и возлагается на наткнувшееся судно отвѣтственность, но въ уменьшенномъ размѣрѣ: учинившее евалку судно платитъ потерпѣвшему лишь только половину причиненныхъ ему послѣднему убытковъ. Конечно, въ тѣхъ случаяхъ, когда будетъ установлено, что при принятіи надлежащихъ мѣръ предосторожности судно не налетѣло бы на другое [при болѣе крѣпкомъ якорѣ и пр.], то виновный въ непринятіи достаточныхъ мѣръ и въ неосторожности обязанъ возмѣстить потерпѣвшему его убытокъ полностью.

Относительно порядка распредѣленія отвѣтственности за причиненный другъ другу вредъ и убытокъ законъ допускаетъ отступленіе въ тѣхъ случаяхъ, когда столкновеніе судовъ

произошло отъ хотя и предвидѣнныхъ, но непредотвратимыхъ обстоятельствъ и вопреки принятымъ капитанами обоихъ судовъ мѣрамъ. Въ этихъ случаяхъ убытокъ возмѣщается обоюдною складкой, соразмѣрно цѣнѣ судовъ.

Складка эта производится слѣдующимъ образомъ. Если одно изъ столкнувшихся судовъ стоитъ 100.000 руб., а другое 50.000, а общій убытокъ обоихъ судовъ составляетъ 15.000 руб., т. е. 10% совокупной стоимости, то первое судно платитъ 10.000 руб., (т. е. 10% съ своей цѣнности).

Когда столкновение происходитъ по винѣ одной изъ сторонъ отъ несоблюденія ли этою послѣднею установленныхъ правилъ, отсутствія предусмотрительности, распорядительности, недостатка ли знаній, или морской практики или отъ другой причины, то виновная сторона возмѣщаетъ потерѣвшему судну, грузу и пострадавшимъ людямъ *весь* убытокъ сполна. Въ означенномъ случаѣ, какъ и вообще при наличности вины корабельщика, обязанность возмѣщенія убытковъ лежитъ на семъ послѣднемъ, а за его несостоятельностью, на судохозяинѣ, который въ установленныхъ случаяхъ <sup>1)</sup> можетъ воспользоваться правомъ абандона.

Наконецъ, когда столкновение является послѣдствиемъ обоюдной вины, стороны лишаются права взаимныхъ требованій и несутъ каждая свой убытокъ.

## § 15.

### Кораблекрушеніе.

Крушеніе корабля создаетъ извѣстныя юридическія послѣдствія. Поэтому точное опредѣленіе этого понятія представляетъ значительный интересъ. Въ 499-й ст. Уст. Торг. крушеніе опредѣляется слѣдующимъ образомъ:

Крушеніемъ или гибелью корабля, равно какъ и всякаго вообще судна, почитается, когда онъ отъ бури, не-

<sup>1)</sup> См. выше „Отвѣтственность судохозяина“, стр. 39.

осторожности, или по какой либо другой причинѣ утонетъ, или найдетъ на камень, на мель, на берегъ, или разобьется, или въ немъ окажется течь, такъ что свести его съ мѣста, вылить воду, или починить его окажется невозможнымъ.

Въ приведенномъ опредѣленіи крушенія разсматриваются двѣ группы случаевъ: полной и окончательной гибели судна (утонетъ, разобьется) и крайне бѣдственнаго положенія его (найдетъ на камень, на мель, на берегъ, въ немъ окажется течь).

Первая группа случаевъ не вызываетъ, конечно, никакихъ затрудненій. Когда судно утонуло, т. е. исчезло съ поверхности моря, или разбилось, т. е. перестало существовать, какъ судно, а осталось, какъ груды матеріала (болѣе или менѣе годнаго),—то на лицо несомнѣнное крушеніе. Труднѣе вторая группа случаевъ. Не всегда, вѣдь, когда появляется течь, мы имѣемъ дѣло съ крушеніемъ. Въ чемъ же отличительный признакъ, достаточный и необходимый для установленія личности крушенія.

Признакъ этотъ содержится въ заключительномъ предложеніи приведенной статьи: *такъ что свести съ мѣста, вылить воду или починить окажется невозможнымъ*. Но и это объясненіе недостаточно полно.

Изъ него прежде всего вытекаетъ, что въ тѣхъ случаяхъ, когда судно сѣло на мель и капитанъ собственными средствами въ послѣдствіи снялся съ мели, то итъ кораблекрушенія, ибо, вопреки существенному условію, оказалось возможнымъ выйти изъ бѣдственнаго положенія. Возникаетъ въ такомъ случаѣ вопросъ: какъ долго должно продолжаться состояніе безпомощности судна, чтобы можно было сказать, что оно испытало крушеніе. Времени въ смыслѣ продолжительности опредѣлить нельзя. Такое состояніе можетъ длиться часы и тѣмъ не менѣе крушенія не будетъ; секунды—и крушеніе на лицо. Необходимо, чтобы состояніе было таково, что собственными средствами, безъ посторонней помощи, выйти изъ него не было



возможности, а опредѣленіе такого состоянія можетъ и не найдется въ зависимости отъ продолжительности времени.

Представимъ себѣ, что судно при низкой водѣ сѣло на мель. Сойти съ нея оно не можетъ. Но корабельщикъ, знакомый съ условіями фарватера, съ увѣренностью знаетъ, что черезъ 10—12 часовъ, при поднятіи воды, судно его естественными причинами будетъ сдвинуто, а потому спокойно ожидаетъ наступленія времени и неминуемо связаннаго съ нимъ освобожденія. Потерпѣлъ ли онъ крушеніе?—Нѣтъ. Наоборотъ: шкиперъ наскочилъ на скалу; снятіе съ этой скалы нормальными средствами и теченіемъ времени невозможно. И это для всякаго моряка ясно. Въ данномъ случаѣ безразлична продолжительность безпомощнаго состоянія. Съ первой секунды имѣло мѣсто крушеніе.

Не будетъ считаться крушеніемъ и тотъ случай, когда корабельщикъ договорится съ другимъ проходящимъ судномъ о снятіи его обыкновенными средствами (буксировкой).

Отсюда слѣдуетъ, что крушеніемъ называется либо случай полной погребли судна, какъ такового, либо случай нахожденія его въ такомъ безпомощномъ состояніи, изъ котораго безъ посторонней помощи и особахъ техническихъ приспособленій оно выйти не въ состояніи.

Помощь судну при крушеніи состоитъ въ оказаніи содѣйствія ему выйти изъ бѣдственнаго положенія, въ спасенія людей, вещей, охранѣ и храненіи таковыхъ.

Правила о помощи и спасеніи при кораблекрушеніи общи для рѣчнаго и морского плаванія.

Обязанность содѣйствія и спасенія возложена закономъ на мѣстную полицію, пограничную стражу, а по новому положенію о мѣстномъ управленіи морскими торговыми портами дѣла о кораблекрушеніяхъ переданы въ вѣдѣніе начальниковъ портовъ.

Право распоряженія спасенными вещами принадлежитъ мѣстной полиціи, а въ Прибалтійскихъ губерніяхъ, гдѣ помѣщики устроили особаго спасательнаго приспособленія — симъ

помѣщикамъ или ихъ законнымъ представителямъ. Конечно, при наличности корабельщика или судо- и грузохозяевъ право распоряженія принадлежитъ имъ, а не кому иному.

На обязанности офицеровъ пограничной стражи—составить какъ опись вещамъ, такъ и актъ о причинахъ случившагося несчастья. Если крушеніе случилось за границей, то принятіе означенныхъ мѣръ составляетъ обязанность консула, если по законамъ страны, гдѣ случилось крушеніе, сіе не возложено на особыя учрежденія.

О случившемся кораблекрушеніи консулъ долженъ извѣстить судохозяина или наемщика судна, представителя страхового общества и довести обо всемъ въ Главное Управление Торговаго Мореплаванія и Портовъ. На обязанности консула составить протоколъ съ возможно болѣе подробнымъ указаніемъ всѣхъ обстоятельствъ даннаго случая. Протоколъ этотъ долженъ быть подписанъ корабельщикомъ и главнѣйшими водоходцами. Если въ мѣстѣ крушенія нѣтъ русскаго консула, то консулъ ближайшаго мѣста долженъ освѣдомиться о томъ, всѣ ли закономъ предписанныя мѣры исполнены корабельщикомъ.

Если на мѣстѣ крушенія не окажется ни судохозяина, ни его повѣреннаго, то консулъ обязанъ принять мѣры къ починкѣ судна, дѣйствовать во всемъ въ качествѣ повѣреннаго судохозяина и отвѣчать предъ заинтересованными лицами за произведенные имъ расходы.

Все спасенное въ предѣлахъ Россійской Имперіи состоитъ подъ особеннымъ покровительствомъ Его Императорскаго Величества и считается неприкосновеннымъ. Каждому вмѣняется въ обязанность оказывать содѣйствіе при кораблекрушеніяхъ какъ спасеніемъ вещей, такъ и оказаніемъ помощи людямъ <sup>1)</sup>. Всѣ спасенные товары должны быть тщательно и бережно охраняемы, русскіе въ полиціи, а иностранные въ таможенѣ. Если среди товаровъ окажутся подверженные тлѣнію или на-

<sup>1)</sup> Законъ предписываетъ съ той же старательностью оказывать при кораблекрушеніяхъ содѣйствіе непріятельскимъ и даже разбойничьимъ судамъ.

столько испорченные, что дальнѣйшее ихъ храненіе представляется бесполезнымъ, то такіе товары продаются съ публичнаго торга.

Всеѣ способствовавшіе спасенію и оказавшіе помощь при кораблекрушеніи въ правѣ получить установленное въ законѣ вознагражденіе, если только своевременно объявили кому слѣдуетъ о происшедшемъ и ничего себѣ не присвоили.

Размѣръ вознагражденія находится въ зависимости отъ большей или меньшей отдаленности мѣста крушенія отъ берега и составляетъ  $\frac{1}{6}$  цѣнности спасенныхъ вещей, если крушеніе имѣло мѣсто на разстояніи не болѣе одной версты и  $\frac{1}{4}$  если крушеніе произошло на болѣе дальнемъ разстояніи.

Награда эта дѣлится на четыре части. Двѣ изъ нихъ выдаются тѣмъ, кто принималъ непосредственное участіе въ спасеніи, третья—тѣмъ, которые хранили спасенное имущество, а четвертая—распорядителямъ. Если же сбереженіе происходило въ особыхъ складахъ, то указанная третья доля (изъ четырехъ) дѣлится поровну между владѣльцемъ складовъ и стражей.

Спасеніе людей—безденежно и основано на челоуѣколюбіи. При проявленіи особенной храбрости и самоотверженія при спасеніи людей начальствующія лица могутъ представить отличившихся къ наградамъ.

Если въ происшедшемъ несчастіи не повиненъ ни корабельщикъ, ни корабельные служители, то сіи послѣдніе за дѣятельность при спасеніи получаютъ  $\frac{1}{6}$  договорной платы.

Обязанность удовлетворить участвовавшихъ въ спасеніи чрезвычайно строгая. Она подлежитъ исполненію въ теченіе 4-хъ недѣль. Если въ указанный срокъ лица, оказавшія помощь при кораблекрушеніи, не получили слѣдующаго имъ вознагражденія, то съ разрѣшенія губернскаго правленія мѣстная полиція удовлетворяетъ ихъ изъ продажи съ публичнаго торга части спасенныхъ вещей. Оцѣнка этихъ послѣднихъ производится при участіи свѣдущихъ людей (экспертовъ) и заинтересованныхъ лицъ. Возникающіе по сему вопросамъ споры подлежатъ разрѣшенію судебныхъ мѣстъ.

Въ случаѣ находки вещей нашедшій обязанъ передать таковыя полиціи и въ правѣ получить установленное ( $\frac{1}{4}$  стоимости предмета) полностью, если найденный предметъ не имѣетъ на себѣ указаній, свидѣтельствующихъ о принадлежности его тому или другому лицу и три четверти означеннаго вознагражденія (т. е.  $\frac{3}{16}$  цѣнности предмета), если такія указанія имѣются и собственникъ найденной вещи объявится.

Находка цѣлаго судна подчиняется тѣмъ же правиламъ.

Губернскія правленія обязаны публиковать во всеобщее свѣдѣніе о случившемся крушеніи и о сданныхъ на храненіе товарахъ для вызова собственниковъ таковыхъ. Товароозяинъ или его законный представитель долженъ доказать принадлежность ему отыскиваемаго товара путемъ представленія подлиннаго договора, росписки товара и удостовѣренія подлежащаго мѣста о томъ, откуда и куда плыль корабль, чѣмъ, когда и гдѣ онъ былъ нагруженъ и пр. Въ этихъ доказательствахъ нѣтъ надобности, если вмѣстѣ съ товарами спасены документы, изъ коихъ можно заключить, кто является ихъ собственникомъ.

Если бы въ теченіе двухъ лѣтъ никто не явился, то судно и товары продаются съ публичнаго торга, а деньги отсылаются въ кредитное установленіе, гдѣ онѣ хранятся въ теченіе общаго срока давности (10 лѣтъ).

## § 16.

### Морское страхованіе.

Морское путешествіе по необходимости связано съ рискомъ, вытекающимъ изъ самаго существа плаванія по морю и связанныхъ съ нимъ опасностей. Эти послѣднія могутъ быть трехъ категорій: 1) несчастія стихійныя, причисляемыя моремъ и на морѣ; 2) дѣйствія третьихъ лицъ — неприятелей, шраговъ и 3) небрежныя или преступныя дѣйствія корабельщиковъ и команды (баратерія).

Для уменьшенія риска, связаннаго съ морскимъ путешествіемъ, и заключаются особые договоры, коими одни лица

Общее понятіе о морскомъ страхованіи.

(страховщики) обязуются за определенное вознаграждение (страховая премия) возместить другим лицам (страхователям) тот ущерб, какой эти послѣднія могли бы понести отъ случайностей морского пути. Такой договоръ называется договоромъ морского страхованія.

Предметомъ договора можетъ быть все то, что представляетъ собой какую-нибудь цѣнность, подвергающуюся риску. Такимъ образомъ, прежде всего самое судно (страхованіе судна носитъ на практикѣ названіе *casco*), грузъ (*cargo*), фрахтъ, имѣющій получиться при условіи благополучнаго окончанія плаванія, бодемерныя деньги, уплата которыхъ обезпечивается самымъ судномъ и пр. Страхователями соотвѣтственно сему являются: судохозяинъ, грузохозяинъ, бодемерный кредиторъ и т. д.

Страховать можно отъ риска морского несчастія; только тотъ ущербъ, который причиненъ симъ послѣднимъ, подлежитъ возмѣщенію; поэтому, если судно погибнетъ отъ собственной негодности, страховщикъ свободенъ отъ всякой отвѣтственности. Равнымъ образомъ, страховщикъ не обязанъ возмѣщать такой ущербъ, который будетъ причиненъ свойствами груза.

Такъ какъ страхованіе имѣетъ своей цѣлью обезпечить себя отъ убытковъ, вызываемыхъ морскими несчастіями, то страхованіе судна, уже погибшаго, какъ равно уже благополучно возвратившагося изъ плаванія или вовсе не отправившагося въ таковое, является недѣйствительнымъ <sup>1)</sup>.

Но если обѣимъ сторонамъ, страхователю и страховщику, неизвѣстно мѣсто нахождения судна, то онѣ могутъ заключить договоръ страхованія съ отвѣтственностью и за такое крушеніе, которое могло уже имѣть мѣсто.

По тѣмъ же соображеніямъ нельзя страховать уже застрахованное судно, ибо разъ это послѣднее застраховано, то нѣтъ риска; такой запретъ относится, конечно, къ тому случаю, когда судно застраховано въ полной суммѣ его стоимости; въ противномъ случаѣ разрѣшается достраховывать судно. Если

<sup>1)</sup> Суда на верфяхъ могутъ быть страхуемы отъ огня.

такое второе страхованіе совершенно не умышленно, то оно объявляется недѣйствительнымъ (первое остается въ силѣ), но страховщикъ въ правѣ удержать въ свою пользу  $\frac{1}{2}$  ‰ вознагражденія.

Договоръ совершается въ письменной формѣ. Письменный актъ, содержащій условія договора, называется полисомъ. Наше законодательство требуетъ письменной формы заключенія договора и хотя не предписываетъ опредѣленной формы для полиса, но предусматриваетъ главнѣйшіе пункты, о которыхъ должно состояться соглашеніе, предоставляя на волю сторонъ включеніе и другихъ условій. Содержащіяся по этому вопросу указанія нашего закона не являются исчерпывающими. Договоръ морского страхованія подчиняется не однимъ только законамъ, изложеннымъ въ Уст. Торг., но и правиламъ полисовъ отдѣльныхъ страховыхъ обществъ, т. е. правиламъ ихъ уставовъ; дозволяется также ссылаться и на законы другихъ государствъ.

Совершеніе договора.

Морское страхованіе, какъ и другіе вопросы морского торгового права, подверглось обработкѣ съ цѣлью создать общія однородныя международныя правила.

Въ этомъ отношеніи руководящими являются Гамбургскія общія правила морского страхованія 1867 года, обыкновенно цитируемая сокращенно: Г. О. П. М. С.

Къ числу условій, требуемыхъ нашимъ законодательствомъ, относится прежде всего обозначеніе именъ контрагентовъ. Полисы на предъявителя не допускаются. Необходимо далѣе указаніе предмета страхованія и срока сего послѣдняго. При этомъ необходимо замѣтить, что страхованіе можетъ быть заключено на время или на рейсъ. Въ первомъ случаѣ указываются начальный и конечный дни, съ котораго и по который договоръ страхованія дѣйствителенъ, независимо отъ того, гдѣ находится судно. Во второмъ случаѣ договоръ прекращается не съ истеченіемъ дня, а съ окончаніемъ даннаго рейса. Въ этомъ второмъ случаѣ для корабельщика (и для дѣйствительности договора) обязательно слѣдовать либо по условленному, либо

по обычному пути и отступать отъ такового онъ можетъ лишь въ случаѣ необходимости. Уклоненіе отъ предначертаннаго пути безъ достаточнаго основанія лишаетъ страхователя права требовать вознагражденія на случай несчастія.

Грузы, застрахованные на случай морскихъ несчастій, остаются на страхъ страховщика отъ момента начатія погрузки до окончанія выгрузки, при чемъ если бы для той или другой понадобились перевозочныя средства, то отвѣтственность страховщика распространяется и на время пользованія сими послѣдними.

Въ договорѣ страхования должны найти себѣ мѣсто указанія на размѣръ страховой преміи, способъ ея уплаты и размѣръ страхового вознагражденія.

Необходимо, наконецъ, точное указаніе времени совершенія договора, дабы при столкновеніи двухъ договоровъ видно было, какой изъ нихъ составленъ ранѣе, а также и то, подвергался ли къ моменту заключенія договора предметъ страхования какому-либо риску или пбтъ.

По дѣйствующему законодательству нашему требуется еще: четкое и подробное указаніе относительно состоянія предмета страхования <sup>1)</sup> и его цѣнности, отдается ли корабль или грузъ въ полной цѣнѣ или въ опредѣленной только части, въ мирное ли или военное время, мѣсто погрузки и выгрузки.

Кромѣ вышеуказанныхъ, обязательныхъ составныхъ частей полисовъ морского страхования, въ полисы эти не возбраняется включать „вообще все условія, со взаимнаго согласія постановляемыхъ“.

Обыкновенно принято включать оговорки, уменьшающія отвѣтственность страховщика. Такъ напримѣръ, если въ полисѣ указывается: свободенъ отъ убытковъ, которые могутъ про-

<sup>1)</sup> Такъ какъ на практикѣ зачастую страховщикъ лишенъ возможности провѣрить, въ какомъ состояніи находится судно, то принято обращаться въ спеціальныя справочныя агентства, въ которыхъ сосредоточены свѣдѣнія о всехъ судахъ. Таковы Англійскій Ллойдъ и Парижское бюро Veritas. См. выше § 8. стр. 22 (прим.).

изойти на случай войны, то страховщикъ слагаетъ съ себя отвѣтственность за послѣдствія военныхъ дѣйствій. Выраженіемъ: „свободенъ отъ всякаго поврежденія“ страховщикъ освобождается отъ отвѣтственности за порчу товаровъ, утрату ихъ вслѣдствіе свойствъ ихъ или дѣйствій погоды.

Зачастую въ полисахъ встрѣчается условіе: свободенъ отъ 5% поврежденія. Это означаетъ, что страховщикъ отвѣчаетъ только тогда, когда поврежденія превышаютъ указанный %/. Поврежденія въ предѣлахъ указаннаго %/, отъ отвѣтственности за которыя страховщикъ себя освободилъ, называются *франшизой*.

Случаи несчастія бываютъ двухъ родовъ: оптовая пропая и поврежденіе. Подъ понятіе оптовой пропая подходитъ полная гибель застрахованнаго предмета или потеря трехъ четвертей его цѣнности. При оптовой пропая страховщикъ платитъ страхователю полную сумму страхового вознагражденія.

Договоръ страхованія, какъ указывалось въ его опредѣленіи, — возмездный. Отсюда вытекаетъ первая обязанность страхователя — уплачивать страховую премію. Уплата этой послѣдней производится по соглашенію съ страховщикомъ. Она можетъ быть уплачена либо вся полностью при заключеніи договора, либо въ разсрочку. Премія, установленная договоромъ можетъ быть измѣнена въ слѣдующихъ случаяхъ. Когда въ силу случившагося морского несчастія морскіе убытки уже начали состоять на отвѣтственности страховщика; когда договоръ страхованія заключенъ былъ и на обратный рейсъ, но сей послѣдній не состоялся; когда судно хотя и возвратилось, но безъ груза или съ неполнымъ грузомъ; когда судно и грузъ застрахованы до разныхъ мѣстъ и до каждаго опредѣлена особая плата, а судно между тѣмъ идетъ только въ нѣкоторыя изъ сихъ мѣстъ, то во всѣхъ перечисленныхъ случаяхъ страхователь вправе требовать пониженія страховой преміи.

Дальнѣйшія обязанности страхователя сводятся къ слѣдующему.

Онъ обязанъ сообщить страховщику точныя и вѣрныя данныя о состояніи судна и, такъ какъ договоръ заключается на

Обязанности  
страхователя.



основаніи этихъ данныхъ, то невѣрныя свѣдѣнія, сообщенныя страхователемъ, освобождаютъ страховщика отъ ответственности по договору.

По приключеніи несчастія страхователь обязанъ оповѣстить о томъ страховщика не позже, чѣмъ черезъ 3 дня, если договоромъ не установлено иного срока, а затѣмъ представить доказательства понесеннаго вреда. Страхователь долженъ для получения страхового вознагражденія установить: фактъ наступившаго несчастія, размѣръ причиненныхъ ему убытковъ и свое право на полученіе таковыхъ.

Обязанности  
страхователя.

Ближайшая обязанность страховщика — возмѣстить страхователю понесенные имъ отъ морского несчастія убытки. Отъ этой своей обязанности онъ освобождается только при наличности умысла или грубой неосторожности со стороны страхователя.

Какъ мы уже видѣли выше, тѣ поврежденія, которыя являются результатомъ свойствъ предмета (утечка, усышка) или вліянія времени (порча частей судна отъ употребленія) не создаютъ ответственности страховщика. Законъ кромѣ того устанавливаетъ, что незначительные убытки, не превышающіе 1½% цѣнности застрахованнаго имущества, не подлежатъ возмѣщенію со стороны страховщика.

При наличности поврежденій страховщикъ отвѣчаетъ въ предѣлахъ дѣйствительно понесенныхъ страхователемъ убытковъ. Такъ какъ страхованіе имѣетъ цѣлью обезпечить страхователя отъ убытковъ, но никакъ не должно служить источникомъ его обогащенія и быть спекуляціей, то поврежденіе подлежитъ точной оцѣнкѣ. Если поврежденные предметы были уже ветхи въ самый моментъ страхованія, то пониженіе ихъ цѣнности также принимается во вниманіе. Равнымъ образомъ, при оцѣнкѣ убытковъ на товарахъ принимается во вниманіе лишь разница между стоимостью товаровъ въ мѣстѣ назначенія и вырученной отъ продажи цѣной, а по отношенію къ фрахту въ расчетъ принимается лишь размѣръ недополученныхъ фрахтовыхъ денегъ.

Уплата страхового вознаграждения должна быть произведена страховщиком немедленно по выяснении убытковъ. При случаяхъ оптовой пропажи страховщикъ въ правѣ воспользоваться трехмѣсячнымъ срокомъ, если несчастье приключилось въ Европѣ, и шестимѣсячнымъ, если оно случилось внѣ предѣловъ этой послѣдней. Если судно пропало безъ вѣсти, то указанные сроки удваиваются. Сроки эти начинаютъ со дня получения послѣдняго извѣстія о суднѣ.

За неисполненіемъ въ срокъ своей обязанности, страховщикъ, кромѣ общегражданскихъ послѣдствій за невыполненіе обязательствъ, платежа 6% и отвѣтственности за убытки, платитъ пеню въ размѣрѣ двойной преміи.

Договоръ страхования, какъ и всякій иной, прекращается либо по обоюдному соглашенію, либо за исключеніемъ срока (или за окончаніемъ рейса), либо исполненіемъ со стороны страховщика лежащаго на немъ обязательства, т. е. уплатой страхователю страхового вознагражденія на случай морского несчастья.

Договоръ морского страхования представляетъ, однако, ту особенность, что онъ можетъ быть прекращенъ и односторонней волей страхователя, т. н., *ресторно*. Нѣкоторые изъ случаевъ, когда страхователь въ правѣ требовать пониженія страховой преміи, нами уже были указаны выше. Пониженіе есть дѣло соглашенія сторонъ, а за отсутствіемъ такового—судебныхъ мѣстъ. Помимо этихъ случаевъ страхователь всегда въ правѣ отказаться отъ договора путемъ уплаты страховщику вознагражденія въ размѣрѣ 1/2% съ страховой суммы.

Прекращеніе  
договора.

ПРИЛОЖЕНІЯ.

Служба

## ОГЛАВЛЕНІЕ.

	СТР.
I. Образецъ корабельной купчей крѣпости . . . . .	119
II. Образецъ патента на плаваніе подъ русскимъ флагомъ . . . . .	120
III. Мѣрительное свидѣтельство . . . . .	121
IV. Образецъ консульскаго свидѣтельства . . . . .	121
V. Образецъ требуемаго консульствомъ отъ покупщика иностраннаго судна объявленія, при выдачѣ временнаго свидѣтельства на поднятіе русскаго флага . . . . .	122
VI. Образецъ временнаго свидѣтельства на возвращеніе въ Россію судна, просрочившаго первоначальное консульское свидѣтельство . . . . .	123
VII. Образецъ договора корабельщика съ корабельными служителями . . . . .	124
VIII. Форма присяги корабельщика и кормчаго или штурмана . . . . .	126
IX. Договоръ судовозяина съ корабельщикомъ . . . . .	127
X. Форма присяги для лоцмановъ . . . . .	129
XI. Коносаментъ . . . . .	130
XII.       " . . . . .	131
XIII.       " . . . . .	132
XIV.       " . . . . .	133
XV.       " . . . . .	137
XVI.       " . . . . .	138
XVII. Русскаго Общества Пароходства и Торговли . . . . .	140
XVIII. Корабельный списокъ Одесскаго порта . . . . .	147
XIX. Цертерпартія . . . . .	148
XX.       " . . . . .	150
XXI. Декларация . . . . .	157

	СТР.
XXII. Форма объявленія на отпускные товары . . . . .	160
XXIII. Протестъ при большой аvarии . . . . .	161
XXIV. Диепаша . . . . .	163
XXV. Аварійная подписка . . . . .	167
XXVI. Завершеніе разсчета . . . . .	168
XXVII. Объявленіе о застрахованіи . . . . .	169
XXVIII. " " " . . . . .	171
XXIX. Страховой полисъ . . . . .	174
XXX. " " . . . . .	176
XXXI. " " . . . . .	183

СПбГУ

I.

(къ § 8).

Образецъ корабельной купчей крѣпости.

Выписъ изъ Актовой морскихъ дѣлъ  
книги Корабельнаго Маклера Одес-  
скаго Порта такого-то, стр. 9-я,  
№ 89-й.

Въ Одессѣ.

**Актовая бумага**  
(по цѣнѣ купчей).

Одесса. Тысяча восемьсотъ девяносто второго года, іюля  
пятнадцатаго дня, ко мнѣ, такому-то, Корабельному Маклеру  
Одесскаго Порта, явился лично мнѣ извѣстный крестьянинъ  
такой-то въ сопровожденіи лично мнѣ извѣстныхъ свидѣ-  
телей такихъ-то, съ объявленіемъ, что онъ, такой-то, же-  
лаетъ совершить крѣпость на выстроенное имъ въ прошломъ  
тысяча восемьсотъ девяносто первомъ году тамъ-то на соб-  
ственный капиталъ двѣ тысячи (2000) рублей парусное, двух-  
мачтовое, одногалубное судно, по вооруженію шкуна, именуемое  
„такъ-то“, при этомъ представилъ удостовѣреніе такого-то  
Сельскаго Правленія отъ 9 декабря 1891 г. за № 2620, изъ  
котораго видно, что судно это: а) построено изъ сосноваго и  
дубоваго лѣса; б) имѣетъ длину по килю пятьдесятъ шесть  
фут., ширину по палубѣ восемнадцать съ половиною фут.,  
и вышину подъ палубой шесть фут.; в) поднимаетъ груза около  
пяти тысячъ пудовъ, и г) что мастеромъ этого судна состоялъ  
самъ судохозяинъ, такой-то, и, согласно его заявленію, ма-  
стеровые люди при постройкѣ онаго судна платой удовлетво-  
рены сполна. Крестьянинъ такой-то. У сего свидѣтелями  
были: такіе-то. Корабельный Маклеръ Одесскаго Порта та-  
кой-то. Проектъ сего акта читанъ заинтересованнымъ сторо-  
намъ и по одобреніи онаго записанъ въ Актовую морскихъ  
дѣлъ книгу за № 56, изъ которой вновь прочитанъ тѣмъ же

порядкомъ. Подлинная выпись на гербовомъ листѣ достоинства столько-то подлежитъ выдачѣ судовладѣльцу такому-то. Крестьянинъ такой-то. Выпись эта слово въ слово сходственна съ подлиннымъ актомъ, внесеннымъ въ Актовую морскихъ дѣлъ книгу подъ номеромъ пятьдесятъ шестымъ и выдана судовладѣльцу такому-то. Одесса. 15 іюля 1892 года.

Корабельный Маклеръ Одесскаго Порта  
такой-то.

(Мѣсто печати).

II.

(къ § 8).

### Образецъ патента на плаваніе подъ русскимъ флагомъ.

По указу Его Величества Государя Императора Самодержца Всероссийскаго и проч. и проч. и проч.

Подданному Его Императорскаго Величества Ейскому купцу Петру Сидорову дозволено поднять купеческій русскій флагъ на собственномъ его суднѣ, именуемомъ „Соколъ“ и приписанномъ къ Одесскому порту. Въ корабельномъ спискѣ сего порта значится: парусное, трехмачтовое, двупалубное судно, шкуна „Соколъ“, построено въ г. Николаевѣ въ такомъ-то году (или приобрѣтено за границей, тамъ-то и тогда-то); подъ-емлетъ грузу 526 англійскихъ тоннъ, или 263 лада, количество коихъ вычислено узаконеннымъ порядкомъ, на основаніи измѣреній судна наибольшей длины 150 фут., ширины—30 фут. и глубины—28 фут., судно „Соколъ“ внесено въ корабельный списокъ Одесской портовой таможи, по прошенію владѣльца онаго, Ейскаго купца Петра Сидорова, мая 3 дня 18... года, за № 17, при чемъ предъявлены были все требуемые закономъ документы. Сему судну, для производства торговли, или только для перевоза по найму товаровъ, предоставляется право имѣть плаваніе по Черному, Средиземному и прочимъ морямъ, и такое плаваніе можетъ продолжаться, пока судно не придетъ въ ветхость

Того ради, губернаторы, начальники морскіе или другіе высокихъ и дружественныхъ областей симъ просятся, воинскимъ же и гражданскимъ управителямъ Его Императорскаго Величества предписывается, упомянутому судну и шкиперу онаго, оказывать всякое пособіе и не препятствовать свободному плаванію въ вышепоименованныхъ мѣстахъ, моряхъ, заливахъ и рѣкахъ, на основаніи народнаго права, за что каждымъ высокимъ областямъ взаимно въ такихъ же случаяхъ воздаваемо будетъ.

Патентъ всегда долженъ быть при означенномъ мореходномъ суднѣ, пока онымъ владѣетъ русскій подданный, хотя бы оное и переходило по продажамъ отъ одного къ другому. Въ случаѣ такового перехода судна отъ одного русскаго подданнаго къ другому или значительной передѣлки судна, судохозяинъ, согласно правиламъ о порядкѣ выдачи патентовъ на русскій флагъ (Уст. Торг., ст. 136), обязанъ довести о томъ, въ опредѣленный закономъ срокъ, до свѣдѣнія таможи того порта, къ которому судно приписано. Но когда судно придетъ въ негодность, или, если оное продано будетъ иностранцу, то патентъ сей возвращается въ портовую таможню, къ коей судно приписано. Данъ сей патентъ въ городѣ Одессѣ, за надлежащимъ подписаніемъ и съ приложеніемъ печати Одесской портовой таможни (мѣсяць, число и годъ).

---

### III.

#### Мѣрительное свидѣтельство.

(См. прил. въ концѣ книги).

---

### IV.

(къ § 8).

#### Образецъ консульскаго свидѣтельства.

Вслѣдствіе покупки купцомъ NN на счетъ Россійскаго подданнаго, Одесскаго купца Петра Иванова, по законной отъ него довѣренности, мореходнаго судна, именуемаго „Елена“, въ триста



англійських тоннъ, какъ видно изъ совершенной въ Россійскомъ ИМПЕРАТОРСКОМЪ Генеральномъ Консульствѣ въ Марсели купчей крѣпости, дано отъ сего Генеральнаго Консульства ему NN, съ приложеніемъ консульской печати, сіе свидѣтельство срокомъ на одинъ годъ, считая отъ сего іюня 15 дня 18..... года, взамѣнъ установленнаго патента на поднятіе Россійскаго купческаго флага, съ тѣмъ, чтобы до истеченія означеннаго срока судно „Елена“ имѣло непремѣнно явиться, какъ значится въ поданномъ купцомъ NN объявленіи, въ Одескій портъ, для законной къ оному приписки и взятія, взамѣнъ сего свидѣтельства, установленнаго патента на поднятіе русскаго флага, съ исполненіемъ всѣхъ предписанныхъ законами правилъ касательно таковой приписки и состава экипажа на Россійскихъ судахъ; въ случаѣ же неявки, до истеченія вышенисанаго срока, въ Одескій или другой какой-либо Россійскій портъ, гдѣ есть портовая таможня, для узаконенной къ оному приписки, судно „Елена“ лишается права на дальнѣйшее плаваніе подъ Россійскимъ флагомъ. Въ исполненіе таковыхъ условій шкиперъ NN обязался въ Марсельскомъ Генеральномъ Консульствѣ особою подпискою.

Подпись Консула.

(Мѣсто печати).

V.

(къ § 8).

**Образецъ требуемаго консульствомъ отъ покупщика иностраннаго судна объявленія, при выдачѣ временнаго свидѣтельства на поднятіе русскаго флага.**

Тысяча восемьсотъ..... года іюня 15 дня, я, нижеподписавшійся (звание, имя и фамилія), NN далъ сію подписку ИМПЕРАТОРСКОМУ Россійскому Консульству въ Марсели въ томъ, что на купленное мною отъ французскаго подданнаго Марсельскаго жителя NN, по довѣренности и на

имя Одесскаго купца Петра Иванова, мореходное судно, именуемое „Елена“, въ триста англійскихъ тонь, получилъ я, вмѣсто патента на поднятіе русскаго флага, свидѣтельство, срокомъ на одинъ годъ, т. е. 15 іюня 18..... года. При семъ удостовѣряю, что судно „Елена“ явится до истеченія выше-сказаннаго срока, въ Одесскій портъ, для законной къ опому приписки и полученія, вмѣсто сего свидѣтельства, установленнаго патента на поднятіе русскаго флага, съ исполненіемъ всѣхъ предписанныхъ закономъ правилъ, касательно таковой приписки и состава экипажа на Россійскихъ судахъ.

По довѣренности Одесскаго купца Петра Иванова купецъ NN.

VI.

(къ § 8).

**Образецъ временнаго свидѣтельства на возвращеніе въ Россію судна, просрочившаго первоначальное консульское свидѣтельство.**

Велѣдствіе объявленія Россійскому ИМПЕРАТОРСКОМУ Консульству въ Ливорно шкиперомъ NN о невозможности, по изложеннымъ въ означенномъ объявленіи причинамъ, привести управляемое имъ судно „Елена“ въ Одесскій или иной Россійскій портъ, до истеченія срока выдачнаго 15 іюня 18..... года, сему судну отъ Генеральнаго Консульства въ Марсели свидѣтельства на поднятіе русскаго флага, — дано ему, шкиперу NN, отъ ИМПЕРАТОРСКАГО Россійскаго Консульства въ Ливорно, за приложеніемъ Консульской печати, сіе временное свидѣтельство, собственно, только на безпрепятственное слѣдованіе судна „Елена“ въ Россію, для узаконенной къ Россійскому порту приписки, на основаніи правилъ о порядкѣ выдачи патентовъ на русскій флагъ (Уст. Торг., ст. 141). Ливорно, марта 15 дня 18..... года.

Подпись Консула.

(Мѣсто печати).

## VII.

(къ § 8).

**Образецъ договора корабельщика съ корабельными  
служителями.**

Да будетъ извѣстно, кому зпать надлежитъ, что въ силу законовъ о купеческомъ водоходствѣ заключенъ сей договоръ, а именно: съ одной стороны А корабельщикъ корабля, именованнаго Б, въ добротѣ засвидѣтельствованнаго, который теперь стоитъ на штапель, или въ городѣ, или портѣ, или пристани В, на которомъ, съ Божію помощію, отправляясь въ путь къ городу или порту, или пристани Д и пр., куда ѣхать намѣреть, и паки имѣю возвратиться къ помянутому городу, или порту, или пристани В, или какъ по обстоятельствамъ пути для торговыхъ обращеній прилично писать. И для того пути нанялъ и, нанимая, условился и договорился съ корабельными служителями, коихъ имена ниже прописаны, на весь путь или помѣсячно, даю и дамъ каждому плату, какъ противъ имени каждаго написано литерами и цифирью.

Съ другой стороны:

Мы, корабельные служители и водоходцы, коихъ имена ниже прописаны, и каждый изъ насъ нанялся и нанимается, условился и договорился за прописанную плату противъ имени каждаго литерами и цифирью, помѣсячно или на весь путь, беремъ и обязуемъ совершить вышенарѣченный путь и исполнять должность корабельныхъ служителей по силѣ законовъ о купеческомъ водоходствѣ, и по оному всеѣ законныя приказанія вышепоименованнаго корабельщика, его штурмана, или кормчаго, или отправляющихъ должности сихъ на вышепоименованномъ кораблѣ, или на корабельной шлюпкѣ, ботѣ, лодкѣ, къ оному кораблю принадлежащихъ, на водѣ или рейдѣ, въ городѣ или портѣ, или пристани, берегѣ или во время нагруженія и выгруженія товара, груза, припаса или

воды, или иного нужнаго для корабля; и всё силы и возможное стараніе приложимъ къ счастливому плаванію, колико отъ нашихъ трудовъ то зависить, или къ сохраненію и спасенію того корабля, товара или груза. Отъ должности нашей не отречься ни днемъ, ни ночью, съ корабля безъ дозволенія корабельщика или судовщика, штурмана, или кормчаго, ни подъ какимъ видомъ самовольно не сойдемъ; и буде, паче чаянія, кто изъ насъ, корабельный служитель, или водоходець, учинитъ что противное сему, то подвергается строгому и точному взысканію въ силу законовъ о купеческомъ водоходствѣ, которые мы обязуемся выполнить безотговорочно и непрекословно, и, въ силу того, всякое велѣніе вышепоименованнаго корабельщика или судовщика и его штурмана, или кормчаго, для правленія корабля, или для прекращенія порока или неответства, не отречемся выполнить, и никто изъ насъ не прежде и не болѣе и не инако плату требовать долженъ, какъ въ силу и велѣдствіе законовъ о купеческомъ водоходствѣ и здѣсь при имени каждаго написано. Буде корабельныя или судовыя снасти, припасы, товаръ грузъ, скарбъ, деньги, или иное что кому изъ насъ будетъ поручено въ смотрѣніе и сохраненіе, велѣдствіе его должности или по довѣренности, то долженствуесть дать отвѣтъ и отчетъ прежде полученія платы. Буде же его несмотрѣніемъ или несбереженіемъ учинится вредъ или ущербъ, то удовлетворить изъ его платы сполна. За таковое точное и вѣрное исполненіе вышепрописанныхъ условій, такой-то корабельщикъ корабля, именованнаго Б, обѣщается и обязуется платить съ точностью наемъ, какъ здѣсь нижеупомянуто, и даетъ и дастъ каждому плату, какъ противу имени каждаго написано литерами и цифирью, и снабдѣваетъ и снабдитъ, и содержать насъ на доброй и здоровой пищѣ по силѣ законовъ о купеческомъ водоходствѣ, которые онъ обязанъ исполнить, пріемля статьи оныхъ во всёхъ случаяхъ себѣ за правила и повинуюсь онымъ въ отвѣтъ и отчетѣ. Для точнаго же исполненія сего договора, который есть добровольный, непри-  
нужденный и для котораго никакіе запрещенные способы или

средства, ни усилія не были употреблены, мы и каждый изъ насъ къ сему договору приложили наши руки при свидѣтеляхъ нижеподписавшихся, и написали мѣсяць и день нашего договора, какъ назначено противъ имени каждаго изъ насъ.

Подпись: А, такой-то корабельщикъ или судовщикъ.

(на оборотѣ).

Мѣсто и время вступленія въ служеніе.	Имена людей.	Званія.	Свидѣтели.	Плата мѣсячная.		Плата на весь путь.		Время отпус-ска.	Цѣлая плата.	
				Р.	К.	Р.	К.		Р.	К.
Кронштадтъ 10 іюня 18.....	L. M.	Штурманъ	F. G.	—	—	100	—			
Петербургъ 10 іюня 18.....	N. O.	Ботсманъ	P. Q.	15	—	—	—			
Кронштадтъ 11 іюня 18.....	R. S.	Плотникъ	J. W.	—	—	60	—			
Петербургъ 12 іюня 18.....	M. N.	Водоходецъ	O. P.	10	—	—	—			
Кронштадтъ 12 іюня 18.....	S. I.	—	—	9	—	—	—			

### VIII.

(къ § 8).

#### Форма присяги корабельщика и кормчаго или штурмана.

Я, нижеподписавшійся, обещаюся Всемогущему Богу, передъ Святымъ Его Евангеліемъ, въ томъ, что хочу и долженъ по чистой моей совѣсти вести вѣранный мнѣ корабль или

судно съ грузомъ, колико силы и возможности есть, цѣло и невредимо; буде же отъ грома или молніи, или инымъ нечаяннымъ случаемъ корабль или судно загорится или повредится, то стараться мнѣ не токмо тушить, но и спасти корабль или судно и грузъ, и всѣ способы мнѣ къ тому употреблять; въ случаѣ же нападенія отъ воровъ, или разбойниковъ, или неприятельскаго корабля, корабль или судно не оставлю, но отъ воровъ или разбойниковъ или неприятеля оберегаться, или обороняться буду, чтобъ корабль или судно, и грузъ имъ не достался въ руки. Если же инако поступлю, то подвергаю себя въ нынѣшней жизни законному сужденію, въ будущей же передъ Богомъ и судомъ Его страшнымъ отвѣту и отчету. Въ заключеніе же моя присяги цѣлую слова и крестъ Спасителя моего. Аминь.

Примѣчаніе. Всякъ да присягаетъ по своей вѣрѣ и закону.

## IX.

(къ § 8).

Договоръ судохозяина съ корабельщикомъ.

**КОРАБЕЛЬНЫЙ МАКЛЕРЪ.**

Одесскаго порта

*А. А. Геровъ.*

Договоръ \*).

Одесса, тысяча восемьсотъ девяносто девятого года марта 16 дня. Мы, нижеподписавшіеся, съ одной стороны, одесскій 2-й гильдин купецъ Юсіфъ Псааковичъ Рейманъ, а съ другой— одесскій мѣщанинъ Андрей Степановъ, заключили сей договоръ въ слѣдующемъ: 1. Я. Рейманъ, на основаніи законовъ о торговомъ мореплаваніи договорилъ его, Степанова, быть шкиперомъ на принадлежащемъ мнѣ парусномъ суднѣ, именуемомъ „Св. Николай“, въ теченіе одного года, считая съ вышеписаннаго

\*) Лунскій, Посobie для изученія торговой практики. Одесса 1900 г. стр. 106 и дал.

числа, за вознагражденіе.....рублей, вслѣдствіе чего предоставляю ему право совершать упомянутымъ судномъ рейсы по портамъ Чернаго моря, дѣлать въ таможенныхъ и заставахъ экспедиціонныя бумаги, принимать необходимое число матросовъ, заключать съ ними условія и таковыхъ рассчитывать. Людей безъ письменныхъ видовъ и закономъ запрещенныхъ товаровъ на суднѣ не имѣть и не перевозить. Все необходимое покупать за наличныя деньги, не кредитуясь за счетъ судна.

.....

.....

2. Я, Степановъ, вступаю на упомянутое судно въ должностъ шкипера, обязываюсь всѣ къ оному званію относящіяся и симъ договоромъ на меня возложенныя обязанности выполнять въ точности, оберегать судно съ принадлежностями отъ порчи и поврежденія, грузимыя на судно товары принимать и сдавать согласно коносаментамъ въ вѣрномъ счетѣ, мѣрѣ и вѣсѣ, а за всякую недостачу и порчу товаровъ, равно за растрату судовыхъ принадлежностей и денегъ отвѣчаю лично и своимъ имуществомъ, кромѣ случаевъ аварій, въ которыхъ долженъ поступать по закону. Соблюдать строго всѣ таможенныя, карантинныя и брандвахтенныя правила, за отступленіе отъ которыхъ отвѣчаю согласно законамъ. 3. Для защиты интересовъ судна шкиперъ можетъ всякаго рода заявленія, протесты, прошенія, куда и кому надобность укажетъ, подавать и совершать, рѣшенія слушать и по нимъ отвѣчать, получать всевозможныя документы, исполнительныя листы и по нимъ удовлетворенія. 4. До конца срока стороны не въ правѣ отказаться отъ исполненія сего договора. Если же шкиперъ будетъ замѣченъ въ неблаговидныхъ поступкахъ, въ нетрезвомъ поведеніи и прочихъ неисправностяхъ, то судовладѣльцу предоставляется право поступать согласно 252 ст. XI т. Уст. Торг. изд. 1893 г. и расчетъ вознагражденія производить по день удаленія.

## X.

(Къ § 8).

**Форма присяги для лоцмановъ.**

Я, нижепоименованный, соблюдая свято и непарушимо данную мною присягу на вѣрность подданства ЕГО ИМПЕРАТОРСКОМУ ВЕЛИЧЕСТВУ, призываемый нынѣ къ особенному служенію въ должности морского лоцмана, обѣщаюсь и клянусь Всемогущимъ Богомъ, предъ Святымъ Его Евангелиемъ и Животворящимъ Крестомъ въ томъ, что желаю и при помощи Божіей всемѣрно потщусь: проходить лоцманское служеніе по чистотѣ моей совѣсти и во всемъ согласно съ ВЫСОЧАЙШЕ утвержденными: положеніемъ о морскихъ лоцманахъ, уставами морской службы и правилами отъ начальства начертанными, не допускать никакихъ уклоненій отъ нихъ, а о случаяхъ нарушенія оныхъ доносить непосредственно моимъ начальникамъ. Еще обѣщаюсь и клянусь, что въбремя моему попеченію суда буду охранять и защищать до послѣдняго моего издыханія отъ всякихъ опасностей и всемѣрно предупреждать всякій вредъ и убытки, могущіе произойти или отъ засоренія водяныхъ путей, или отъ корыстныхъ и торговыхъ расчетовъ, или отъ нерадѣнія моего; и во всѣхъ дѣлахъ служенія моего имѣть въ умѣ и помысленіи не свои личныя выгоды, но честь Россійскаго флага, пользу морской службы и славу моего ВСЕМИЛОСТИВѢЙШАГО ГОСУДАРЯ, въ чемъ да поможетъ мнѣ Господь Богъ. Если же буду поступать по службѣ моей противно сей присягѣ, то подвергаю себя въ нынѣшней жизни законному осужденію, а въ будущей отвѣчу предъ Всевидящимъ Богомъ и Страшнымъ Судомъ Его. Въ заключеніе сей моей клятвы цѣлую слова и Крестъ Спасителя моего.

Аминь.



## XI.

(къ § 8).

Коносаментъ <sup>1)</sup>.

Я, нижеподписавшійся, шкиперъ судна .....  
 которое въ настоящее время грузится въ Гамбургъ, чтобы от-  
 плыть въ С.-Петербургъ, гдѣ я долженъ сдать ниже означен-  
 ный грузъ, симъ удостоверяю, что я принялъ на свое упомя-  
 нутое судно отъ гг. Петра Сименъ и К<sup>о</sup>.

{ А. Т. Е. № 1—30 }	34.	Тридцать четыре бочки вина, вѣсомъ брутто 6.800 к.
{ ..... № 2— 4 }		

съ указанными знаками, въ цѣлости и исправности, и обяза-  
 ваюсь, по благополучномъ прибытіи, сдать ихъ въ таковомъ же  
 видѣ въ С.- Петербургъ, по ордеру, съ уплатою фрахта один-  
 надцать руб. сер. за 2.000 килограммовъ брутто. Въ слу-  
 чаѣ аварии поступить по закону. Исполненіе условія обеспечи-  
 ваю моею личностью, а также моимъ имуществомъ, и судномъ  
 со всеми принадлежностями, въ чемъ я и подписался на  
 (столькихъ то) грузовыхъ росписяхъ, которыя все должны счи-  
 таться за одну, Гамбургъ ..... мѣсяца ..... дня 19 ..... года.

<sup>1)</sup> В. Струггофъ, н. с.

## XII.

(къ § 8).

Коносаментъ <sup>1)</sup>).

## РАСЧЕТЪ ФРАХТА.

За 9.000 пуд. по четыре съ половиною коп. . . . .	382 руб. 50 коп.
Уплачено шкиперу въ Одессѣ и Сарибулатѣ . . . . .	175 " "
Остается уплатить шкиперу въ Одессѣ . . . . .	207 руб. 50 коп.

Я, Андрей Степановъ, шкиперъ паруснаго судна, именуемаго „Св. Николай“, находящагося теперь въ Сарибулатѣ, чтобы съ ближайшей попутной погодой слѣдовать прямо въ Одессу, гдѣ назначена выгрузка, объявляю симъ, что принялъ въ оное судно отъ господина Иванова . . . . . девять тысячъ пудовъ соли дабы отдать оныя (если Богъ даруетъ мнѣ благополучный путь) въ Одессѣ на палубѣ судна. За провозъ условлено четыре съ четвертью копѣйки за пудъ. Остальныя условія согласно заключенной чертерпартіи . . . . . Въ счетъ провозныхъ денегъ я, нижеподписавшійся, получилъ отъ господина Иванова до подписанія сего сто семьдесятъ пять рублей. Аваріи съ обѣихъ сторонъ никакія не пріемлются; въ случаѣ же въ пути слѣдованія какого либо несчастія я, шкиперъ, обязанъ доставить безъ замедленія господину Иванову законную провади-фортуна. Ко исполненію вышеизложеннаго обязую я самого себя, мое имущество и судно со всѣми принадлежностями, на что и подписалъ я три такихъ коносаментовъ; по выполненіи одного изъ нихъ, остальные должны считаться уничтоженными. Сарибулатъ, ноября 15 дня 1899 года.

Шкиперъ А. Степановъ.

<sup>1)</sup> Лунекій, н. с.

## XIII.

## ДОБРОВОЛЬНЫЙ ФЛОТЪ.

Коносаментъ №.....

Ордеръ №.....

Расчетъ фрахта и другихъ платежей.	Рубли.	Коп.
За перевозку по жел. дорогамъ . . . . .		
Фрахтъ . . . . .		
Расходы по переотправкѣ до.....		
"    "    "    въ.....		
Нагрузка . . . . .		
Выгрузка . . . . .		
Храненіе . . . . .		
Коносаменты и гербовыя марки . . . . .		
Страхованіе груза . . . . .		
"    сухопутной перевозки . . . . .		
"    морского фрахта . . . . .		
Расходы Добровольнаго Флота . . . . .		
Наложный платежъ отправителя . . . . .		
% за переводъ наложен. платежа . . . . .		
% за переводъ фрахта и платежей . . . . .		
Добровольному Флоту . . . . .		
<b>И Т О Г О . .</b>		

Получено при отправленіи въ .....

Остается получить при сдачѣ въ .....

## XIV.

(Къ § 8).

**Коносаментъ<sup>1)</sup>.**

Погружено г.....на пароходъ по имени .....состоящій подъ русскимъ флагомъ и подъ командою.....или кого либо другого, кто будетъ отправленъ въ качествѣ капитана, стоящій нынѣ въ портѣ .....и отправляющійся въ портъ .....или настолько близко, насколько пароходъ по углубленію своему въ состояніи исполнить это безопасно, съ правомъ заходить въ любой портъ въ томъ или другомъ порядкѣ, на или внѣ пути парохода лежащій, принимать и сдавать тамъ предметы снабженія, грузы и пассажировъ, брать или не брать лоцмановъ, буксировать всякаго рода суда или ходить на буксирѣ, а равно оказывать другимъ судамъ всякаго рода помощь или содѣйствіе.....товарныхъ мѣстъ, вѣсомъ.....обмѣромъ .....подъ марками и нумерами, обозначенными у сего на оборотѣ, обязуясь въ такой же исправности доставить этотъ грузъ въ портъ непосредственно или съ перегрузкой на другой пароходъ Добровольнаго Флота, или имъ зафрахтованный, не отвѣчая за послѣдствія отъ случаевъ по волѣ Божіей и отъ непреодолимой силы.....отъ нашествія непріятели, отъ войны, блокады, огня и всѣхъ другихъ опасностей, аварій и несчастій въ моряхъ, рѣкахъ и каналахъ, съ котлами и машиною, отъ задержки въ карантинахъ и вообще случайностей какого бы то ни было рода и свойства, происшедшихъ до и во время означеннаго плаванія.

Грузъ имѣеть быть сданъ въ томъ же исправномъ состояніи съ борта парохода въ.....по ордеру.....или же его или ихъ довѣренныхъ.

Всѣ причитающіеся Добровольному Флоту платежи, уплата

<sup>1)</sup> Лунскій, н. с.

коихъ переведена въ портъ назначенія, страхуются Добровольнымъ Флотомъ за счетъ владѣльца груза.

Уплаченныя въ портъ отправления фрахтовыя деньги въ случаѣ гибели судна, возврату грузоотправителю не подлежатъ.

Уплата обычныхъ портовыхъ и лоцманскихъ сборовъ лежитъ на обязанности Добровольнаго Флота.

Товары должны быть взвѣшены и обмѣрены агентствами Добровольнаго Флота для исчисленія фрахтовыхъ денегъ, причемъ грузоотправителемъ уплачиваются все издержки по обмѣру, нагрузкѣ и проч. Въ случаѣ неуплаты со стороны грузоотправителя какихъ либо причитающихся платежей Добровольный Флотъ имѣетъ право удержатъ грузъ, обращая на него взысканіе. Пароходу должно быть дозволено приступить къ выгрузкѣ немедленно по приходѣ въ портъ, въ докъ или внѣ его, если бы даже это было несогласно съ мѣстными обычаями въ портѣ. Товары должны быть принимаемы получателями съ судна тотчасъ же, какъ только, въ порядкѣ выгрузки, до нихъ дойдетъ очередь, въ противномъ случаѣ капитанъ парохода или агентъ Добровольнаго Флота имѣетъ право выгружать товары на берегъ или въ перевозное судно на счетъ и страхъ товароходина. Съ того момента, какъ товары сойдутъ съ палубы парохода, всякая отвѣтственность за нихъ прекращается. Перевозка груза въ лихтерахъ парохода не касается.

Если шкиперъ сочтетъ небезопаснымъ войти въ портъ назначенія, вслѣдствіе блокады, запрещенія, карантина или льда, то грузы сдаются въ ближайшемъ портѣ по уплатѣ всехъ причитающихся платежей согласно коносамента.

Въ случаяхъ карантина, грузы по прибытіи сдаются въ карантинный складъ, въ лихтеръ или другое какое либо судно за счетъ и страхъ получателя, или, если бы это оказалось неудобноисполнимымъ, или пароходъ не допускался бы въ портъ, то шкиперу предоставляется право выгрузить грузъ въ ближайшемъ безопасномъ портѣ за счетъ и страхъ получателя.

Все гербовые и т. п. сборы уплачиваются получателями груза.

Если по какимъ либо причинамъ грузъ не былъ сданъ въ портъ назначенія, то шкиперу предоставляется право вести его въ ближайшій по слѣдованію портъ и отправить его за счетъ парохода, но за страхъ и рискъ получателя, при чемъ пароходъ не отвѣчаетъ за убытки, вытекающіе изъ такого замедленія.

Грузы принимаются къ перевозкѣ по объявленію отправителя.

Добровольный Флотъ не отвѣчаетъ за вѣсъ, мѣру и стоимость товара, а равно и за внутреннее содержаніе товарныхъ мѣстъ, за ломку хрупкихъ вещей, порчу, происшедшую отъ самаго свойства товара, усушку и утечку жидкостей, разсыпку сыпучихъ товаровъ, порчу и уничтоженіе предметовъ мышами, крысами и молью, побѣгъ и смерть животныхъ и за всякую порчу и потерю, происшедшую отъ легкой и плохой укупорки или упаковки, когда о томъ упомянуто въ коносаментѣ, ни за невѣрную сдачу, происшедшую отъ ошибки, неясности или недостаточности марокъ и нумеровъ, ни за какіе либо штрафы, налагаемые за неправильную декларацію. Отправитель и получатель отправляютъ за свой счетъ полицейскія, карантинныя и таможенныя требованія и обрядности, отвѣчая передъ Добровольнымъ Флотомъ за все убытки и потери происшедшіе отъ невыполненія таковыхъ, а также отъ неправильнаго объявленія вѣса, мѣры или содержанія товарныхъ мѣстъ. Въ случаяхъ, когда Добровольный Флотъ долженъ будетъ исполнить карантинную очистку товара, то таковая производится за счетъ и рискъ товарохранителя и Добровольный Флотъ не отвѣтственъ за послѣдствія таковой очистки.

Примѣчаніе 1. На всѣхъ товарныхъ мѣстахъ должны быть отчетливо обозначены марки, нумера и портъ назначенія, иначе Добровольный Флотъ не отвѣчаетъ за правильную и исправную доставку. Сверхъ того, мѣста, заключающія въ себѣ жидкости, должны имѣть о томъ подписи. Все убытки Добровольнаго Флота отъ невыполненія сего будутъ падать на получателя и товаръ его.

Примѣчаніе 2. Скипидаръ, нефть и всякія вещества опасныя по своему горючему свойству, а также ѣдкія вещества и спиртъ, въ случаѣ необходимости, могутъ быть выброшены за бортъ безъ всякой со стороны парохода отвѣтственности за это.

Примѣчаніе 3. Согласно § 26. Правиль на перевозку грузовъ, товаръ, не принятый въ теченіе года, продается съ публичнаго торга на пополненіе причитающихся Добровольному Флоту платежей. Срокъ этотъ сокращается до шести мѣсяцевъ, если фрахтъ не былъ уплаченъ при отправленіи.

Съ приѣмомъ настоящаго коносамента, отправитель или до-вѣренное лицо грузовладѣльца изъявляетъ согласіе на всѣ условія и замѣчанія, въ коносаментѣ изложенныя.

Въ удостовѣреніе сего капитаномъ парохода и агентомъ Добровольнаго Флота подписанъ настоящій коносаментъ въ .....экземплярахъ, по выполненіи одного изъ копій остальные считать недѣйствительными.

Г.....го  
19.....года

Грузъ подлежитъ отправкѣ въ .....

(Къ § 8) \*) XV.

**А. А. ТРАПАНИ.**  
Одесса и С.-Петербургъ.

С.-Петербургъ, ..... дня 189 .. г.

Коносаментъ прямого заморскаго сообщенія.

Принято отъ Г.....

по дубликату..... ж. д. .... за №.....  
для выгрузки на одинъ изъ пароходовъ Русскаго Общества пароходства  
и торговли для доставленія изъ ..... въ Г.....  
№.....

Расчетъ.	Р.	К.
Фрахтъ . . . . .		
Нагрузка и выгрузка .		
Страх. премія . . . . .		
Коносаментъ . . . . .		
Налож. платежи . . . . .		
Агента . . . . .		
Отправителя . . . . .		
% за переводъ фрахта и др. платежей . . . . .		
Расходъ до отправленія		
Всего Р. . . . .		
Получено на мѣстѣ въ		
.....		
Переведено получить въ		
.....		
Этотъ коносаментъ для полученія груза долженъ быть предъявленъ агенту Русскаго Об- щества пароходства и торговли въ		

Марки.	Нумера.	Число мѣстъ.	Наименованіе товара со словъ отправителя.	Въ ка- кую сум- му за- страхо- ванъ.		Въсѣ со- словъ от- прави- теля.		Фрахтъ.	Примѣчаніе.
				Пуд.	Ф.	Пуд.	Ф.		

\*) Лунскій, п. е.



Сору.

**А. А. ТРАПАНИ—ОДЕССА. \*)**

Одесса, 1899 года февраля 14 дня.  
Коносаментъ № 1249/49 орд.

Пароходъ «ПЕТРЪ ВЕЛИКІЙ».

Принято отъ г. И. С. Петровскаго для доставленія изъ Одессы въ Батумъ Г. предъявителю коносам. въ рейсъ № 44-й.

								Разсчетъ фрахта.		Руб.	Коп.
								Фрахтъ . . . . .	67	60	
								Страховая премія 1/4% . . . .	20	25	
								За бланки и герб. сб. . . . .	—	50	
								Налож. платежъ . . . . .	400	—	
								За пер. фрахта и др. сборы 1/2% . . . .	—	45	
								Коммисіон. за налож. плат. 1% . . . .	4	—	
								Маркировка и пр. . . . .	—	60	
								<b>В С Е Г О . . . . .</b>	<b>493</b>	<b>40</b>	
								Получено на мѣстѣ въ Одессѣ не было			
								Переведено получить въ Батумъ четырехъ ста девяносто три рубля.			

Марки.	Номера.	Число мѣстъ.	Наименованіе товара со словъ отправителя.	Въ какую сумму застрахованъ.	Въесь со словъ отправителя.		Фрахтъ.	Примѣчаніе.
					П.	Ф.		
И. С. П.			Желѣзн. издѣлій	100	20	"	8	Упаковка слабая изъ 10 ящ. видна течь. За утечку к-ра не отвѣчаетъ. Масло погружено на палубу на рискъ грузителя и съ его согласія.
Батумъ	7/80	10 ящ.	Коровьяго масла	800	800	"	"	
"	1/400	400						
		Четыреста За	десять мѣстъ. агента:					
(герб.	м. въ 10 к.).							

\*) Лупскій, н. е.

Продолженіе см. на слѣд. стр.

(Продолженіе коносамента № XVI).

Я, Ф. С. Оюцъ, капитанъ парохода, именуемаго „Петръ Великій“, симъ свидѣтельствую, что принялъ въ оный пароходъ грузъ подъ выставленной на оборотѣ сего маркою и номеромъ въ хорошемъ и исправномъ состояніи для сдачи въ портъ назначенія (если Богъ даруетъ мнѣ благополучный путь).

Аварія съ обѣихъ сторонъ не пріемлется; въ случаѣ же въ пути слѣдованія какого либо несчастья, я, капитанъ, обязанъ доставить владѣльцу коносамента законную прова-ди-фортуна.

Исполненіе вышесказаннаго обезпечиваю личною отвѣтственностью, моимъ имуществомъ и пароходомъ со веѣми принадлежностями, въ чемъ и подписано мною или за меня моимъ агентомъ \_\_\_\_\_ два коносамента, одинаковаго содержанія. Если выполнено будетъ по одному, то прочіе уничтожаются.

Коносаментъ № 179/627.

31 X 1899 г.

## РУССКОЕ ОБЩЕСТВО ПАРОХОДСТВА И ТОРГОВЛИ.

Нижепоименованный подь марками и нумерами грузъ будетъ погруженъ г. Ивановымъ на пароходъ Общества ..... Капитанъ ..... или на одинъ изъ двухъ послѣдующихъ для перевозки изъ Одессы ..... въ Николаевъ ..... согласно нижеизложеннымъ условіямъ, для сдачи, по благополучномъ приходѣ въ портъ г. Фатову ..... или его приказу.

Марки.	Нумера.	Число.	Наименованіе и содержаніе мѣсть.	Вѣсъ и мѣра.	Стоим.	Цѣна, фрахта съ пуда ведра въ куб. фут.	Примѣчаніе.	Разсчетъ фрахта.	
								Р.	К.
М ѣ с т ь .									
П. Ф.	3742/3753	12 пач.	По объявленію грузителя Кожъ выдѣлан.			8		Фрахтъ . . . . .	4 88
								Нагруз., перегр. и выгр.	— —
								Коносаментъ . . . . .	— —
								Маркировка . . . . .	— 20
								Разница въ курсѣ . . . . .	— —
								Итого . . . . .	— —
								% за переводъ фрахта	— 06
								% " " нал. плат.	— —
								Итого . . . . .	— —
								Стр. до Никол. на 1400 р.	3 50
								Страхов. коносаментъ	— 25
								% за переводъ . . . . .	— 04
								Итого . . . . .	3 79
								Нал. плат. { Общества	— —
								отправит.	— —
								Всего уплч. впередь	— —
								Всего уплч. въ Никол.	8 93
	Гербов. марка въ 10 коп.	Гербов. марка въ 25 коп.	Двѣнадцать мѣсть А. Пащенко						

## Уловія страхованія:

Русское Общество пароходства и торговли принимает на свою отвѣтственность по совершенному застрахованію только убытки, могущіе произойти отъ морскихъ и рѣчныхъ несчастій, согласно ст. 577 т. XI ч. 2 Уст. Торг. изд. 1887 г., но не отвѣчаетъ за убытки, могущіе произойти отъ войны, возмущеній и всякихъ другихъ случаевъ. Согласно п. 5 ст. 563 т. XI ч. 2 Уст. Торг. изд. 1887 г., Русское Общество отвѣчаетъ за оптовую продажу только въ томъ случаѣ если, вслѣдствіе несчастія, изъ спасеннаго груза нельзя будетъ выручить болѣе четвертой части цѣнности принятаго на страхъ груза, во всѣхъ же прочихъ случаяхъ Русское Общество вознаграждаетъ убытки, какъ аваріи.

Общество имѣетъ право во всякое время перегружать на свой рискъ принятыя имъ на страхъ грузы.

Стоимость груза одна тысяча четыреста рублей.

Октября 31 дня 1899 года.

Агентъ А. Пащенко. Отправитель .....

Уловія перевозки:

1. Принявшій коносаментъ считается согласившимся на всѣ условія и замѣчанія, въ немъ изложенныя. Коносаментъ выдается только на имя одного лица или безыменный „по ордеру“, и въ обоихъ случаяхъ только въ одинъ портъ, или по его порученію, и имѣть штампель Агентства.

2. Отправитель и получатель исполняютъ за свой счетъ полицейскія, карантинныя и таможенныя требованія и обрядности, отвѣчая предъ Обществомъ за всѣ убытки и потери, происшедшіе отъ невыполненія таковыхъ, а также отъ неправильнаго вѣса, мѣры или содержанія товарныхъ мѣстъ. Въ случаяхъ, когда Общество само должно будетъ исполнить карантинную очистку товара, то таковая производится за счетъ и рискъ товарохранителя и Общество не отвѣтственно за послѣдствія такой очистки.

3. На всѣхъ товарныхъ мѣстахъ должны быть отчетливо обозначены марки, нумера и портъ назначенія, иначе Обще-

ство не отвѣчаетъ за правильную и исправную доставку. Сверхъ того, мѣста, заключающія въ себѣ жидкости, должны имѣть о томъ надписи; всѣ убытки Общества отъ невыполненія сего будутъ падать на получателя и его товаръ.

4. Общество принимаетъ грузы къ перевозкѣ по объявленію отправителя. Оно не отвѣчаетъ за вѣсъ, мѣру и стоимость товара, а равно и за внутреннее содержаніе товарныхъ мѣстъ, за ломку хрупкихъ вещей, порчу, происшедшую отъ самаго свойства товара, усушку и утечку жидкостей, разсыпку сыпучихъ товаровъ, побѣгъ и смерть животныхъ и за всякую порчу и потерю, происшедшую отъ поврежденія въ паровой машинѣ, паровыхъ котлахъ, паропроводныхъ трубахъ, отъ крысъ и червей и отъ несчастныхъ на водѣ и суши случаевъ, законнымъ порядкомъ удостовѣренныхъ. Оно не отвѣчаетъ за поврежденія и потери, происходящія отъ легкой и плохой упаковки или упаковки, когда о томъ упомянуто въ коносаментѣ, за поврежденіе товаровъ не упакованныхъ, а также за потери, происходящія отъ войны, правительственныхъ секвестровъ разбоя и вообще причинъ неотвратимыхъ.

5. Въ зимнее время, съ прекращеніемъ навигаціи, товары, денежные и цѣнные посылки, адресованныя въ порты, куда прекращено плаваніе пароходовъ Общества, остаются на складѣ Общества, Карантина или таможи, въ томъ портѣ, гдѣ ихъ застанетъ это прекращеніе, за счетъ и страхъ товарохранителя. Для доставленія ихъ съ открытіемъ навигаціи, по назначенію.

6. Если, вслѣдствіе дурной погоды или другой уважительной причины, товаръ, денежная или цѣнная посылка не могутъ быть выгружены въ портѣ назначенія, то Общество имѣетъ право выгрузить ихъ въ другомъ удобномъ портѣ и доставляетъ по назначенію при первой возможности, безъ отвѣтственности за позднюю доставку. Завезенный такимъ образомъ грузъ или посылка остаются на складѣ и доставляются въ мѣсто назначенія на счетъ Общества, но на страхъ товарохранителя. Если же и во второй разъ не будетъ возможности произвести выгрузку, то такой товаръ и посылки отвозятся въ

портъ отправления и тѣмъ оканчиваются обязательства Общества; уплаченный за это отправление фрахтъ Обществомъ не возвращается.

7. Провѣрка груза. Общество имѣетъ право провѣрять вѣсъ брутто и объемъ товарныхъ мѣстъ въ присутствіи получателя ихъ и, въ случаѣ излишка, довыскиваетъ за оный фрахтъ вдвое противъ условленнаго при отправленіи. Содержаніе товарныхъ мѣстъ можетъ быть провѣряемо Обществомъ не иначе, какъ въ присутствіи получателя или отправителя, а за ихъ отсутствіемъ, и только въ случаѣ настоятельной необходимости, при бытности стороннихъ лицъ; если окажется содержаніе несогласное съ коносаментомъ, то за товаръ, подлежащій вышему тарифу, взимается фрахтъ по тому тарифу вдвое, исключая сумму фрахта уже уплаченную; если же въ товарномъ мѣстѣ окажется порохъ или другіе опасные матеріалы, вовсе непринимаемые или перевозимые только на палубѣ, то такое товарное мѣсто не выдается ни получателю, ни отправителю; порохъ передается мѣстной правительственной власти, а прочее поступаетъ въ собственность Общества.

8. Погрузка товаровъ производится средствами отправителя или Общества, но за счетъ перваго. Пребываніе товара на складѣ Общества до погрузки и самая погрузка остаются на страхъ товарохранящаго.

9. При погрузкѣ товаровъ на палубу требуется на то согласіе грузителя, о чемъ вносится въ коносаментъ въ графѣ замѣчаній, за исключеніемъ предметовъ, всегда грузимыхъ на палубу, а именно: а) экипажей, некупоренныхъ въ ящики, б) всѣхъ товаровъ легковоспламеняющихся и ѣдкихъ и в) животныхъ; въ случаѣ опасности, палубный грузъ выбрасывается за бортъ, безъ отвѣтственности со стороны Общества.

10. Перегрузка. Общество имѣетъ право во всякое время перегружать на свои или чужія суда принятые имъ товары и денежные или цѣнные послышки, а также давать транзитнымъ товарамъ направленіе черезъ тѣ порты, какіе признаетъ для себя болѣе удобными. Перегрузка производится за счетъ Общества, но на страхъ товарохранящаго.

11. Денежныя и цѣбныя посылки въ портахъ заграничныхъ линій принимаются къ перевозкѣ по объявленію отправителя. Онѣ принимаются и выдаются на пароходѣ. Отправителю выдается за подписью и приложеніемъ печати агента коносамента, на которомъ оставляются оттиски сургучемъ и краскою той печати, какою опечатана посылка, и Общество отвѣчаетъ только за тождество этихъ печатей и цѣлость ихъ на посылкѣ. При выдачѣ посылки получателю, агентъ или капитанъ имѣетъ право провѣрить содержаніе ея, и, въ случаѣ окажется излишекъ, взимаетъ съ получателя за все найденное количество двойной противъ условленной цѣны фрахтъ, за вычетомъ впередъ уплаченнаго. Общество свободно отъ всякаго на водѣ или сушѣ несчастнаго случая со времени приѣма и до сдачи посылки предъявителю коносамента. За утраченную денежную посылку, уплата производится немедленно, а за цѣбную посылку—согласно § 16 сего коносамента. Не взятая получателемъ денежная или цѣбная посылка съ парохода до ухода его или въ теченіе двухъ сутокъ (тамъ, гдѣ пароходъ стоитъ двое сутокъ или болѣе), сдается въ агентство, мѣстную таможену или карантинъ. Со сдачею ея въ таможену или карантинъ отвѣтственность Общества прекращается. Выгрузка и перевозка посылки на берегъ производится на счетъ владѣльца ея. Посылки, коихъ цѣбность не объявлена, перевозятся на тѣхъ же условіяхъ, но въ случаѣ потери, Общество платитъ за нихъ по одной копѣйкѣ за каждый фунтъ вѣса означеннаго на коносаментѣ.

12. Выгрузка, пребываніе на складѣ и выдача получателямъ. Товаръ по прибытіи въ портъ назначенія, немедленно выгружается агентствомъ Общества. Страхъ выгрузки и доставленія на складъ лежитъ на товароозяинѣ. Выгрузка товаровъ производится во всѣхъ, русскихъ портахъ и пристаняхъ, кромѣ портовъ между Анапою и Батумомъ включительно, за счетъ Общества; во всѣхъ же иностранныхъ и вышешпоименованныхъ портахъ Кавказскаго берега за счетъ получателя по тарифу, для каждаго порта установленному, кромѣ Потти, гдѣ

выгрузка производится средствами Общества. При выгрузкѣ товара средствами получателя, онъ долженъ ожидать того времени, когда грузъ, по очереди поднятія изъ трюма, будетъ готовъ къ выгрузкѣ, и по подъемѣ его тотчасъ беретъ съ парохода; въ противномъ случаѣ, грузъ выгружается агентствомъ на его, получателя, счетъ и рискъ.

13. Грузъ, поступающій на склады Общества до выдачи получателю, остается тамъ на его счетъ и страхъ. За пребываніе такого груза на складѣ въ теченіе первыхъ трехъ сутокъ ничего не взимается; сверхъ сего срока взимается съ пуда или кубическаго фута товара по одной копѣйкѣ въ недѣлю. Одинъ или нѣсколько дней считаются за полную недѣлю; за фортепіано и экипажи взимается по два рубля за первую недѣлю и по одному рублю за слѣдующія. Отвѣтственность Общества за потери и поврежденія товарныхъ мѣстъ, переданныхъ въ таможеню или карантинъ, прекращается со сдачею ихъ въ эти управленія.

14. Товаръ выдается получателю не иначе, какъ по уплатѣ имъ всѣхъ слѣдующихъ Обществу по коносаменту платежей, а также расходовъ по уплатѣ таможеннымъ, карантиннымъ и городскимъ мѣстныхъ и другихъ сборовъ. Получатели товаровъ, выгружаемыхъ ихъ средствами, обязаны, немедленно по прибытіи парохода, а прочіе получатели—немедленно по выгрузкѣ товаровъ, предъявить коносаменты и взять свои товары, расписавшись въ полученіи ихъ. Товары, хранящіеся въ таможенныхъ и карантинныхъ, выдаются изъ нихъ только по уплатѣ Обществу слѣдующихъ ему платежей. Если слѣдующія Обществу суммы не будутъ уплачены по истеченіи мѣсяца со дня доставленія груза въ портъ назначенія, то за дальнѣйшее время съ суммы фрахта взимается съ получателя по 1% съ рубля въ мѣсяць.

15. Товары, доставляемые съ переводными платежами, остаются на складахъ Общества только шесть мѣсяцевъ; доставляемые же безъ переводныхъ платежей — одинъ годъ; по истеченіи этихъ сроковъ—продаются. Вырученныя отъ продажи



суммы, за удержаніемъ слѣдующихъ Обществу платежей и расходовъ по продажѣ, а равно и наложенныхъ платежей, если таковыя допущены, хранятся въ кассѣ Общества до востребованія.

16. Удовлетвореніе товароозяевъ. Уплата за постоянныя товарныя мѣста производится по подлиннымъ фактурамъ или другимъ письменнымъ доказательствамъ, несомнѣнно удостоверяющимъ о содержаніи или цѣнности потерянныхъ или поврежденныхъ мѣстъ и представленныхъ не позже слѣдующаго послѣ заявленія дня. Въ портахъ, гдѣ грузъ съ парохода поступаетъ въ вѣдѣніе таможи, карантинна или самого получателя, заявленія о недостаткѣ или порчѣ товара подлежатъ разбирательству только въ такомъ случаѣ, когда таковыя предъявлены при самой выгрузкѣ и письменно подтверждены капитаномъ пароходовъ. За мѣста, поврежденные по винѣ Общества, оно уплачиваетъ разницу между стоимостью поврежденнаго товара по оцѣнкѣ, произведенной экспертами въ присутствіи агента Общества, и стоимостью товара по подлинной фактурѣ, при чемъ предоставляется Обществу право оставить испорченный товаръ за собою, уплативъ стоимость его по фактурѣ, съ возвращеніемъ причитающагося за это мѣсто фрахта, если таковой былъ уплаченъ впередъ; переведенный же фрахтъ слагается со счета получателя. Назначеніе экспертовъ и провѣрка претензій за границу дѣлаются при участіи консульства. Заявленія о поврежденіи товарныхъ мѣстъ должны дѣлаться во время приѣма товара или посылки получателемъ ихъ. За утраченныя товарныя мѣста уплачивается какъ только будетъ доказано, что они дѣйствительно утрачены и доставлены не будутъ, но, во всякомъ случаѣ, не позже четырехъ мѣсяцевъ со дня прибытія того парохода, на коемъ они должны были быть доставлены.

На означенный въ семъ коносаментѣ грузъ выдано.....  
..... коносамент..... По исполненіи одного изъ  
нихъ, остальные недействительны.

XVIII.  
(Къ § 8).

## КОРАБЕЛЬНЫЙ СПИСОКЪ ОДЕССКАГО ПОРТА.

3 мая 18..... года.

№ 17.

Название и родъ судна.	Имя судохозяина или судохозяевъ.	Парусное судно или парходное, винтовое или колесное, во сколько силъ.	Число мачтъ и палубъ.	Время и мѣсто постройки или приспособленія за границей.	Размѣръ судна въ футахъ.			Количество поднимаетаго судномъ груза въ тоннахъ.	Количество высканія ластовыхъ денегъ.		За какое плаваніе владать патентъ, когда возвращенъ и по какому причинамъ.	Особыя замѣчанія.
					длина.	ширина.	глубина.		Р.	К.		
Шкуня „Соколь“.	Ейскій купецъ Петръ Ивановъ Сидоровъ.				150	30	28	526	78	90		
	Парусное.			въ гор. Николаевѣ въ 1862 г.								
	Трехмачтовое и Друпагубное.											
	Большое.											

Судно сіе внесено въ корабельный списокъ вслѣдствіе прошенія Ейскаго купца Сидорова, по представленіи имъ требуемыхъ, согласно правиламъ о порядкѣ выдачи патентовъ на русскій флагъ (Уст. Торг., ст. 142), документовъ, въ удостовѣреніе чего выданъ ему, Сидорову, патентъ на плаваніе и поднятіе русскаго флага.

Подпись Управляющаго  
и Секретаря.

(Приложеніе II къ стр. 139).

**КОРАВЕЛЬНЫЙ МАКЛЕРЪ**

Одесскаго порта

*А. А. Герова.*

Телеграфный адресъ:

Одесса, *Герова.***ЦЕРТЕРПАРТІЯ\*).**

Одесса, тысяча восемьсотъ девяносто девятого года, октября 19 дня, мы, нижеподписавшіеся: шкиперъ паруснаго російскаго мореходнаго судна, именуемаго „Св. Николай“, Одесскій мѣщанинъ Андрей Степановъ, дѣйствующій на основаніи договора, заключеннаго съ судовладельцемъ, Одесскимъ 2 гильдіи купцомъ Іосифомъ Исааковичемъ Рейманомъ, явленнаго у Одесскаго корабельнаго маклера А. А. Герова 16 марта 1899 года за № 18, и Одесскій 2 гильдіи купецъ Александръ Ивановъ заключили сей фрахтовый договоръ на нижеслѣдующихъ кондиціяхъ:

1. Я, Степановъ, зафрахтовалъ господину Иванову выше-сказанное судно, находящееся нынѣ въ Одессѣ, чтобы перевести онымъ въ одинъ рейсъ, изъ Сарибулата въ Одессу, грузъ соли, количествомъ до девяти тысячъ пудовъ, вслѣдствіе чего я, Степановъ, долженъ отправиться съ судномъ изъ Одессы въ Сарибулатъ первымъ попутнымъ вѣтромъ, по прибытіи куда и заявленіи о томъ, кому адресовать буду, имѣю принять соль въ Сарибулатѣ на берегу вѣсомъ и погрузить въ трюмъ судна на мой, Степанова, счетъ упомянутое количество соли, которую доставить въ Одессу, гдѣ выгрузить и сдать оную на палубѣ судна вѣсомъ сполна по накладной, отвѣчая за недостачу соли свыше полутора процентовъ по существующимъ на мѣстѣ выгрузки цѣнамъ, а излишекъ, если окажется, я, шкиперъ, долженъ сдать грузополучателю, получая за него установленный симъ договоромъ фрахтъ.

2. Погрузка соли въ Сарибулатѣ должна производиться по

<sup>1)</sup> Лунскій, н. с.

очереди, безостановочно, если погода и праздники тому препятствовать не будут; для выгрузки же въ Одессѣ опредѣляется грузополучателю сталія девять дней, считая таковыя со дня притягиванія судна въ первую лишю гавани, гдѣ постоянно выгружаются суда солью, за исключеніемъ праздничныхъ, табельныхъ и ненастныхъ дней; за продержку же судна болѣе вышеозначеннаго срока получатель груза платитъ шкиперу по пятнадцати рублей за каждыя сутки.

3. Фрахтъ за таковую перевозку изъ Сарибулата въ Одессу условленъ между нами по четыре съ четвертью копѣйки за каждый доставленный и сданный пудъ соли, въ счетъ коего я, шкиперъ, получилъ отъ господина Иванова при подписаніи сего договора сто двадцать пять рублей, а остальные фрахтовые деньги въ Одессѣ по благополучной доставкѣ и сдачѣ соли сполна по накладной, безъ всякой проволочки времени.

4. Аваріи съ обѣихъ сторонъ никакія не пріемлются; если же на пути слѣдованія съ грузомъ случится несчастье, то я, шкиперъ Степановъ, обязанъ доставить грузополучателю законную прова-ди-фортуна немедленно по прибытіи въ портъ.

5. Въ точномъ и ненарушимомъ исполненіи кондицій сего договора полагается, что виновная сторона платитъ правой неустойки половинную часть всей фрахтовой суммы, и разборъ этого дѣла на случай какого либо спора подлежитъ Одесскому Коммерческому Суду, въ чемъ и подписываемся. Шкиперъ судна „Св. Николай“, Одесскій мѣщанинъ Андрей Степановъ и Одесскій 2 гильдіи купецъ Александръ Николаевичъ Ивановъ.

Одесса. Тысяча восемьсотъ девяносто девятого года, октября 19 дня. Сей фрахтовый договоръ у дѣлъ моихъ Абрама Анисимова Герова, Корабельнаго Маклера Одесскаго Порта, явленъ и въ книгу подъ № 5486 записанъ и что оный дѣйствительно собственноручно подписалъ шкиперомъ Степановымъ судна „Св. Николай“ и Одесскимъ купцомъ 2 гильдіи А. Ивановымъ, въ томъ подписью и печатью свидѣтельствую. Корабельный маклеръ Одесскаго Порта А. Геровъ.

Соль сдать и фрахтъ сполна получить 27 ноября 1899 г.  
А. Степановъ.

XX.

(Къ § 10).

## ЦЕРТЕРПАРТІЯ \*).

Чернаго моря 1890 года.

Р. Смитъ.

Одесса.

Скала фрахтовыхъ  
единиць.

	Англ. Льв.	Кило- граммы.
Пшеница	} 4,240 или 1,015	}
Кукуруза		
Горохъ		
Бобы		
Просо		
Рожь	} 2,220 " 1,006	}
Сѣмя кана- речное		
Льняное сѣмя	} 2,170 " 983	}
Суръца		
Повелика	} 2,100 " 951	}
Рыжикъ		
Ячмень	} 2,050 " 929	}
Горч. сѣмя		
Кунжукъ		
Сѣмя коно- пляное	1,800 " 815	
Овесъ	1,600 " 725	
Макъ	1,400 " 634	

## Ю О П І Я.

Лондонъ, 8 февраля 1899 г.

Сего числа обоюдно условлено между господами Томпсономъ, Джонстонъ и К<sup>о</sup>, собственниками надежнаго пароваго судна, именуемаго „Россія“, подъ британскимъ флагомъ, по классу 100 А I, вмѣстимостью 2575 брутто (1500 нетто рег. тоннъ или около того), шкиперъ котораго Джонъ Вильямсъ, нынѣ на пути изъ Генуи въ Одессу съ балластомъ, и господами А. Орловымъ и К<sup>о</sup> въ Одессѣ, нанимателями.

1) Что сказанный пароходъ плотный, безъ течи, крѣпкій и во всѣхъ отношеніяхъ приспособленный для плаванія, имѣя право взять грузъ для пользы хозяина изъ какихъ либо портовъ Соединеннаго Королевства или Континента или Средиземнаго моря прямо и (или) въ какіе либо порты Средиземнаго, Адриатическаго, Чернаго или Азовскаго морей и (или) въ какіе либо порты на пути, долженъ съ надлежащею поспѣшностью сняться и слѣдовать въ Константинополь и какъ тамъ будетъ приказано нанма-

\*) Дункіи, н. с.

телями, въ теченіе шести часовъ по прибытіи (или начнется счетъ сталійныхъ дней, за исключеніемъ только воскресеній) въ Одессу или Николаевъ, или такъ близко, какъ онъ можетъ безопасно подойти и тамъ принять, оставаясь постоянно на вольной водѣ, отъ агентовъ сказанныхъ нанимателей совершенно полный грузъ (однако не свыше 3000 англійскихъ тоннъ) пшеницы и (или) сѣмени и (или) зерна по волѣ нанимателей, (если грузъ смѣшанный, то родъ и количество должны быть сообщены до начала погрузки и болѣе тяжелые грузы должны быть доставлены первыми), каковой грузъ сказанные наниматели обязываются погрузить въ количествѣ не свыше того, что пароходъ можетъ безопасно (въ подлинникѣ reasonable) вмѣстить и везти кромѣ своей оснастки, принадлежностей, провизіи и домашняго инвентаря; и, будучи такъ нагруженъ, онъ долженъ оттуда отплыть въ безопасный портъ Соединеннаго Королевства или Континента между Гавромъ и Гамбургомъ (включая оба порта) или Адриатическаго или Средиземнаго морей (за исключеніемъ Испаніи).

2. Приказы для Соединеннаго Королевства, Континента или другого условленнаго порта, если не даны при подписаніи коносаментовъ, должны быть даны въ Гибралтарѣ въ теченіе 12 часовъ по прибытіи или же начнется счетъ сталійныхъ дней, за исключеніемъ только воскресеній.

3. Фрахтовщикъ имѣетъ право направить пароходъ изъ Гибралтара въ Квинстоунъ, Фальмутъ или Шлимутъ (по выбору шкипера) для полученія окончательныхъ приказовъ, которые имѣютъ быть даны въ теченіе 12 часовъ (24 ч. для Квинстоуна) по прибытіи, или же начнется счетъ сталійныхъ дней, за исключеніемъ только воскресеній, для Соединеннаго Королевства, Континента или другого условленнаго континентальнаго порта не западнѣе Гавра, съ уплатой 1 дополнительнаго фрахта сверхъ условленной ставки.

4. Пароходъ долженъ отправиться, согласно приказу, въ портъ выгрузки или такъ близко, какъ онъ можетъ безопасно подойти, оставаясь постоянно на вольной водѣ, выгрузить

тамъ грузъ послѣ уплаты фрахта, какъ ниже сего слѣдуетъ

Отъ	Въ портъ С. К., но если онъ находится въ Бристольскомъ каналѣ, то на 9 меньше, или въ портъ Континента между Гавромъ и Гамбургомъ на 9 болѣе за каждую единицу.							
Одесса . .	12 —	Двѣнадцать шиллинговъ.						

все за выгруженную единицу согласно скалъ, помѣщенной на полѣ, въ каковую сумму фрахта входятъ всѣ портовые и лоцманскіе расходы, какъ установлено обычаемъ. Наниматели обязываются доставить необходимыя рогожи для подстилки и раздѣленія различныхъ родовъ груза. Грузъ долженъ быть доставленъ и взятъ у борта парохода на счетъ и рискъ нанимателей, но экипажъ окажетъ обычную помощь въ подтягиваніи лихтеровъ къ борту парохода. Во время нагрузки и выгрузки шкиперъ долженъ заботиться о предотвращеніи рассыпки, подстилая брезенты или паруса между пароходомъ и лихтерами. Наниматель чрезъ своихъ агентовъ имѣетъ право присутствовать на пароходѣ во время нагрузки или выгрузки для надзора за грузомъ. Онъ также имѣетъ право провѣрять вѣсъ и вообще охранять свой интересъ.

5. Шкиперу предоставляется швартъ съ лоцманами или безъ нихъ, заходить въ порты за углемъ, буксировать и быть буксируемымъ, подавать помощь другимъ бѣдствующимъ судамъ.

6. Двѣнадцать дней, за исключеніемъ воскресеній, страстной пятницы, второго дня Пасхи, Духова дня, дня Рождества Христова, дается сказаннымъ нанимателямъ для нарузки и вы-

грузки (если пароходъ не будетъ отправленъ раньше) и десять простойныхъ дней сверхъ сказанныхъ стальнойныхъ съ уплатою четырехъ пенсовъ за тонну полной грузовой вмѣстимости парохода за каждый истекшій день. Стальнойные дни въ портѣ нагрузки не считаются ранѣе будущаго 1 марта (по новому стилю), если пароходъ и грузъ (оба) не будутъ готовы раньше. Нанимателямъ предоставляется расторгнуть эту чертерпартію, если пароходъ не прибудетъ въ портъ нагрузки и не будетъ готовъ грузиться въ или до полуночи будущаго 20 марта (по новому стилю), если только пароходъ не будетъ задержанъ въ ожиданіи приказовъ на счетъ порта нагрузки долѣе шести часовъ, въ каковомъ случаѣ послѣднее упомянутое число должно быть продолжено настолько, чтобы покрыть время, потраченное въ ожиданіи приказовъ свыше шести часовъ, и если по причинѣ такого задержанія судно будетъ поставлено въ невозможность достигнуть порта нагрузки, то наниматели платятъ простойныя деньги за каждый день задержанія сверхъ сказанныхъ часовъ, будетъ ли судно окончательно нагружено или нѣтъ.

7. Въ портѣ нагрузки имѣетъ быть выдано авансомъ шкиперу, если онъ потребуетъ, не свыше 300 . . . . безъ процентовъ и комиссіи, каковая сумма должна быть вычтена изъ фрахта съ расходами на ея страховку.

8. Фрахтъ долженъ быть уплаченъ по выгрузкѣ и сдачѣ груза, если въ Соединенномъ Королевствѣ — наличными деньгами, если въ другомъ мѣстѣ — наличной золотой монетою по установленному курсу на банкирскіе векселя, à vista на Лондонъ.

А. Если представляется необходимымъ отгрузить судно, чтобы достигнуть открытаго моря, то это будетъ исполнено на счетъ парохода и на рискъ купца.

В. Если пароходъ получитъ приказъ идти въ Николаевъ и ледъ (исключая весеннее время) воспрепятствуетъ входу его въ портъ, то эта чертерпартія теряетъ силу. Если наступятъ морозы (исключая весеннее время) по прибытіи парохода въ



Николаевъ, и судно будетъ вынуждено уйти во избѣжаніе замерзанія, то шкиперъ воленъ уйти безъ груза, въ какомъ случаѣ чертерпартія теряетъ силу, или съ частью груза и пополнить его въ пользу парохода въ какомъ либо открытомъ Черноморскомъ, Азовскомъ или Средиземномъ портѣ для доставки въ Соединенное Королевство, Континентъ или Средиземное море; но въ случаѣ ухода съ частью груза пароходъ долженъ окончить свой рейсъ, какъ бы съ полнымъ грузомъ, или долженъ отправить эту часть груза по назначенію съ тѣмъ, чтобы это не причинило лишняго расхода получателямъ, при чемъ фрахтъ платится за доставленное количество согласно этой чертерпартіи.

9. Если пароходъ получить приказъ идти въ портъ (для выгрузки, недоступный по причинѣ льда въ моментъ прибытія парохода, то шкиперу предоставляется, на выборъ, ждать, пока портъ снова не откроется, или отправиться въ ближайшій открытый безопасный портъ или рейдъ (телеграфирова оттуда о своемъ прибытіи нанимателю), гдѣ онъ долженъ получить новый приказъ въ какой нибудь открытый и доступный портъ выгрузки въ Соединенномъ Королевствѣ или Континентѣ, какъ сказано выше, въ теченіе 24 часовъ по прибытіи, или начнется счетъ стальныхъ дней. Если данъ такой приказъ, то пароходъ имѣетъ получить тотъ же фрахтъ, какъ если бы онъ выгрузился въ портѣ первоначально указанномъ; но если данъ приказъ въ портъ, отстоящій болѣе на 100 морскихъ миль отъ такого открытаго порта или рейда, то фрахтъ долженъ быть увеличенъ на одинъ шиллингъ и три пенса за каждую единицу. Ни въ какомъ случаѣ пароходъ не долженъ получить приказъ изъ порта приказа въ Соединенномъ Королевствѣ въ какой нибудь запертый льдомъ портъ. Исключая весеннее время, пароходъ не долженъ получить приказъ въ какой нибудь запертый льдомъ портъ для нагрузки.

10. За исключеніемъ предусмотрѣннаго настоящимъ, задержка вслѣдствіе мороза, льда или карантина не входитъ въ счетъ стальныхъ дней.

11. Если пароходъ получилъ приказъ выгрузиться въ какомъ нибудь мѣстѣ, гдѣ нѣтъ достаточно воды для входа съ первымъ приливомъ послѣ его прибытія, и потому онъ долженъ все время стоять въ морѣ, то стаціонные дни считаются съ 48 часовъ по прибытіи къ мѣсту безопасной якорной стоянки для такихъ судовъ, отправляющихся въ такое мѣсто, и всякая отгрузка для достиженія мѣста выгрузки относится на счетъ и рискъ получателя, не взирая на то, если бы въ данномъ портѣ или мѣстѣ существовалъ противный обычай, но время, употребленное на переходъ отъ мѣста якорной стоянки въ портъ выгрузки, не считается.

12. Если грузъ не можетъ быть выгруженъ влѣдствіе стачки или забастовки извѣстнаго класса рабочихъ, необходимыхъ для выгрузки, то дни для выгрузки не будутъ считаться въ теченіе всего времени такой стачки или забастовки. Только стачка людей грузополучателя не освобождаетъ его отъ всякаго простоя, которому онъ можетъ подлежать въ силу этой чертерпартіи, если бы при разумномъ стараніи онъ могъ найти подходящихъ рабочихъ, и, въ случаѣ какой нибудь остановки по причинамъ вышеупомянутымъ, никто не вправе заявлять претензію, ни грузополучатель, ни судовозяинъ, ни какая либо другая сторона на условіяхъ этой чертерпартіи.

13. Случаи, зависящіе отъ воли Бога, опасности, опасности и приключенія на морѣ или на иной водѣ какого бы свойства или рода ни были, пожаръ отъ какой бы то ни было причины на сушѣ или на водѣ, батарея шкипера или команды, нападеніе непріятели, пиратовъ или разбойниковъ, задержанія и притѣсненія отъ князей, правителей и народа, взрывы, взрывъ котловъ, поломка валовъ или какой либо скрытый недостатокъ въ корпусѣ судна и (или) въ машинѣ, кораблекрушенія, столкновенія и всякія другія случайности судоходства и все потери и убытки, тѣмъ причиненные, исключаются, хотя бы они были причинены небрежностью, неосмотрительностью или ошибкой лоцмана, шкипера, матросовъ или порчей прислуги судовладельцевъ; но если судно не потерпѣло крушенія, не затонуло

или не сгорѣло, то ничто не освобождаетъ собственника судна отъ обязанности платить за убытки, причиненные грузу вслѣдствіе плохой укладки, неправильной или недостаточной подстилки, или вслѣдствіе отсутствія положенной вентиляціи, или вслѣдствіе несоотвѣтственнаго открытія иллюминаторовъ, щитовъ и люковъ, или вслѣдствіе другихъ причинъ, за исключеніемъ вышеназванныхъ, и всѣ вышеназванныя исключенія условлены, если судно будетъ годно для плаванія, когда отправится въ рейсъ, но всякіе скрытые недостатки въ корпусѣ и (или) въ машинѣ не считаются причиною непригодности къ плаванію, если только они не являются результатомъ отсутствія должной заботливости собственника судна или кого либо изъ нихъ, или правящаго, или надзирающаго за судномъ.

14. Никакой грузъ (кромѣ груза нанIMATEЛЯ) или скотъ не можетъ быть погруженъ безъ письменнаго на то разрѣшенія грузителей, исключая настоящимъ предусмотрѣнное.

15. Шкиперъ долженъ телеграфировать изъ Константинополя и (если не взять грузъ для порта нагрузки) или своего послѣдняго порта заграничной выгрузки Орлову въ Одессѣ, указывая вѣроятное число прибытія парохода, и обратиться съ грузомъ къ нанIMATEЛЯМЪ въ Одессу; если же не телеграфируетъ, какъ сказано выше, то къ стальнымъ днямъ прибавляется три дня.

16. Если нація, подъ флагомъ которой плаваетъ пароходъ, находится въ войнѣ, вслѣдствіе чего свободное плаваніе парохода представляетъ опасности, или въ случаѣ блокады или запрещенія вывоза зерна и сѣмени изъ порта нагрузки, настоящая цертерпартія теряетъ силу въ послѣднемъ заграничномъ портѣ сдачи или во всякомъ послѣдующемъ періодѣ, когда можетъ возникнуть недоразумѣніе, прежде чѣмъ грузъ будетъ погруженъ.

17. Отвѣтственность нанIMATEЛЕЙ по этой цертерпартіи прекращается съ погрузкой груза (если только таковой стоитъ фрахта, платы за недогруженныя мѣста и простойныхъ денегъ, по прибытіи въ портъ выгрузки), такъ какъ судовладелецъ или его агентъ имѣютъ безусловное залоговое право на грузъ, который служитъ обеспеченіемъ фрахта, платы за недогруженныя

мѣста, простойныхъ денегъ, расходовъ по перегрузкѣ на лихтера въ портѣ выгрузки и аваріи.

18. При этой цертерпартіи долженъ употребляться коносаментъ 1890 г. на зерновые грузы Средиземнаго, Чернаго и Балтійскаго морей, и его условия составляютъ часть этой цертерпартіи.

19. Пеня за неисполненіе этой цертерпартіи опредѣляется размѣромъ доказанныхъ убытковъ, не превышая исчисленной суммы фрахта.

20. Пароходъ имѣетъ быть заявленъ въ таможи въ Одессѣ Р. Смитомъ, которому слѣдуетъ съ парохода пять процентовъ валовой суммы фрахта и простойныхъ денегъ при подписаніи настоящей цертерпартіи, погибнетъ ли пароходъ или нѣтъ.

## XXI.

(Къ § 11).

Форма деклараціи для корабельщиковъ, приходящихъ къ портамъ Бѣлаго и Балтійскаго морей.

ДЕКЛАРАЦІЯ <sup>1)</sup>.

По приходу корабля N.

Декларация N.

Я, нижеподписавшійся, шкиперъ NN, подданный такой-то націи, управляющій такимъ-то судномъ (название судна и какой націи), прибылъ изъ такого-то порта въ такое-то мѣсто, мѣсяць и число, въ 00 дней, адресованъ такому-то. Судно (или корабль) величиною въ 00 ластовъ или тоннъ, идетъ въ глубину 00 футовъ, нагружено слѣдующимъ:

Знаки и нумера товарныхъ мѣсть.

Генералу NN.

В. С. . . . . № 5.

Пачекъ манускриптовъ

С.-Петербургскому купцу NN.

По адресу безъ знаковъ и нумеровъ.

Два ящика съ книгами и купферштихами.

<sup>1)</sup> Струкговъ, н. с.

Московскому купцу NN.

С. Н. . . . . № 121.	Ящикъ шелковыхъ матерій.
С. К. Н. . . . . № 145—155.	Однинадцать кипъ бумаги бѣлой пряденой.
С. В. . . . . № 53—62.	
І. В. . . . . № 60—71.	Двадцать пять ящиковъ лимоновъ свѣжихъ.
Р. А. . . . . № 116, 126—129.	
Д. . . . . № 101—103.	Три оксофта вина винограднаго.

#### По ордеру.

М. В. № 7 . . . . .	Два ящика
Н. В. № 4 . . . . .	шерстяныхъ издѣлій.
№ 8 . . . . .	Одна кипа

На сіи товары, грузъ корабля составляющіе, представляю столько-то коносаментовъ.

#### Пассажиры.

Англійскій подданный NN (звание или состояніе).

Французскій подданный NN.

Объ имуществовъ, при нихъ находящемся, представляю поданные ими списки.

У меня и у корабельныхъ служителей находится для продажи:

№№ 1, 40.	Сорокъ мѣшковъ кофе, вѣсомъ на лицо семь тысячъ девятьсотъ пятьдесятъ семь фунтовъ испанскихъ.
С. Р. . . . . №№ 38—59.	Пятнадцать ящиковъ апельсиновъ свѣжихъ.

*Подпись корабельщика.*

#### Корабельная потребность и провизія,

коихъ безъ дозволенія таможни продавать и тайно сносить съ корабля не буду, а въ противномъ случаѣ подвергаюсь конфискаціи тайно снесеннаго и денежному штрафу.

#### Золота и серебра.

Монеты иностранной.	Курительныхъ трубокъ въ оправѣ.
Часовъ.	Галантерейныхъ вещей.
Табакерокъ.	

### Корабельная потребность.

Новых канатовъ и веревокъ.	Часовъ каютныхъ.
Новыхъ парусовъ.	Красокъ.
Парусины и ревертуху.	Смолы.
Пушекъ.	Вару.
Ружей.	Гарпіусу.
Масла для краски и лампъ.	Скипидару и терпентину.
Свѣчь.	Компасовъ.
Мыла.	Морскихъ картъ.
Досокъ.	Книгъ печатныхъ.
Рогожъ.	Инструментовъ музыкальныхъ.
Кожъ.	Трубъ глиняныхъ.
Домкратовъ.	Зонтиковъ.
Листовъ мѣдныхъ.	Платья, бѣлья и обуви.
Пистолетовъ.	Столоваго и чайнаго бѣлья.
Сабель и шпагъ.	Медикаментовъ.
Зрительныхъ трубъ.	Птиць.
Секстановъ.	Звѣрей.
Октановъ.	Чугуна для балласта.

### Столовая и кухонная посуда.

Разная фаянсовая, стеклянная, серебряная, мѣдная, чугунная, столовая и чайная посуда, примѣрно на столько-то человѣкъ.	Ножей и вилокъ.
	Подносовъ.
	Самоваровъ.

### Провизія.

Разная съѣстная и питейная провизія, служащая къ употребленію на кораблѣ для экипажа и пассажировъ:

Сухарей.	Рыбы.
Солонины.	Изюму.
Черносливу.	Водки.
Фруктовъ (и какихъ именно, различая свѣжіе отъ сухихъ).	Ликеру.
Варенья.	Яниверу.
Кофе.	Пива.
Чаю.	Портеру.
	Вина винограднаго.

Сахару.	Вина хлѣбнаго.
Шоколаду.	Сидру.
Сыру.	Рому.
Горчицы.	Сигарь.
Хлѣбовъ,	

Списокъ людямъ, составляющимъ корабельный экипажъ.

Штурманъ	NN	и кто какой націи.
Матросы	NN	
. . .	NN	

Итого 00 человекъ.

По сему росписанію о всемъ грузѣ, корабельной потребности и провизіи, а также о числѣ людей, на кораблѣ находящихся, объявить вѣрно; карантинное свидѣтельство, аттестатъ о постройкѣ судна, или объ измѣреніи онаго въ NN портѣ, представляю (буде имѣеть), въ чемъ я подписуюсь.

*С.-Петербургъ. Апрѣля.....дня 19.....года.*

*Подпись корабельщика.*

XXII.

(Къ § 11).

**Форма объявленія на отпускные товары <sup>1)</sup>.**

*Въ такую то таможеню.*

*N. N. купца.*

**ОБЪЯВЛЕНІЕ.**

Я, нижеподписавшійся, объявляю отправляемые мною за границу товары въ такой-то портъ, или городъ, на суднѣ „Св. Михаилъ“, принадлежащемъ такому-то, на коемъ шкиперъ или приказчикъ такой-то, а какіе именно, тому слѣдуетъ реестръ, коимъ прошу учинить досмотръ.

<sup>1)</sup> Струкговъ, н. с.

	Цѣна товару.		Для отмѣтки таможеню пошлинъ.
	Руб.	К.	
Сукна 00 половинокъ, коихъ 00 аршинъ, цѣною на . . . . .	00	00	
Юфти 00 пудовъ, по 00 пуд. на . . . . .	00	00	
И такъ далѣе прописывать всѣ то- вары, именуя ихъ названіе.			
<i>Подпись хозяина</i>			
ИТОГО . . . . .	00	00	

*Подпись*

XXIII.

(къ § 14).

### Официальный протестъ при большой и общей аваріи <sup>1)</sup>.

Да будетъ всѣмъ извѣстно, до кого это касаться будетъ, что тысяча девятьсотъ второго года, мая 18-го дня стараго стилиа, явился ко мнѣ, такому-то нотаріусу, въ конторѣ моей, тамъ-то ..... командующій ..... коммерческимъ ..... идущимъ изъ ..... въ ..... съ грузомъ ..... и заявилъ мнѣ, что желаетъ протестовать.

Сего же года явился вторично, передалъ мнѣ нижестѣдующую выписку изъ корабельнаго журнала и просилъ составить сей актъ для огражденія его отъ всякой отвѣтственности за

<sup>1)</sup> Струговъ, н. с.



поврежденіе груза, потери, расходы и прочіе убытки, происшедшіе во время пути отъ сильныхъ бурь, непогоды, или другихъ морскихъ несчастій и всего того, что послѣ сего съ грузомъ случится можетъ; при этомъ упомянутый шкиперъ и его экипажъ заявили, что при выходѣ изъ .....  
 .....вышеозначенное судно было плотно, крѣпко, люки были покрыты двойными брезентами, мачты и помпы съ двойными материнцами, также машина была въ полномъ порядкѣ съ достаточнымъ запасомъ угля; экипажъ былъ въ полномъ и достаточномъ комплектѣ, снабженъ всеми нужными запасами на пройденный рейсъ; какъ отъ него, шкипера, такъ и всего экипажа были приняты все мѣры и старанія для сохраненія груза и судна въ цѣлости. Вышеупомянутая выписка въ точности говоритъ: 18..... года поваго стила приготовили судно, погрузили грузъ, укрѣпили его, закрыли люки и приготовили все нужное для отправленія въ путь.

**Изложеніе случая, отъ котораго произошли убытки.**

Вслѣдствіе сего упомянутый шкиперъ заявилъ мнѣ, нотариусу, что онъ симъ протестомъ, учиненнымъ противъ всехъ, до кого только сіе касаться можетъ, ограждаетъ себя отъ всякой отвѣтственности и что все убытки и поврежденія, которыя окажутся въ суднѣ, или грузѣ, должны принять на себя товарохозяева, фрахтовщики, или тѣ, которымъ то надлежитъ, такъ какъ они произошли не отъ негодности судна и не отъ небрежности или нестараній его, шкипера, и экипажа его. Того ради я, нотариусъ, составя сей актъ по желанію шкипера, выдалъ оный ему за моимъ подписомъ и казенной печатью. По реестру №.....

## XXIV.

(къ § 14).

ДИСПАША <sup>1)</sup>.

Парохода Русскаго Общества пароходства  
и торговли „КАЗБЕКЪ“.

Шкиперъ *А. П. Кишенскій*.

Грузъ разнородный.

ТАГАНРОГЪ — ОДЕССА.

Диспансеръ *Л. Дубининъ*.

Одесская Главная Контора Русскаго Общества Пароходства и Торговли при отношеніяхъ отъ 22 ноября 1896 года № 272, 29 ноября 1896 г. № 278 и о посылающихся, препроводила Диспансеру при Одесскомъ портѣ Л. Дубинину, съ требованіемъ составленія диспаша аваріи, претерпенной въ Таганрогскомъ заливѣ Азовскаго моря 12—15 ноября 1896 года пароходомъ „Казбекъ“, шкиперъ А. Кишенскій, съ разнороднымъ грузомъ, предназначеннымъ для портовъ Чернаго и Средиземнаго морей, слѣдующіе документы:

1. Морской протестъ шкипера А. Кишенскаго и экипажа парохода „Казбекъ“, совершенный у Керченскаго Корабельнаго маклера М. Властари 16 ноября 1896 года за № 176.

2. Двѣ нотаріальныхъ копій шкапечнаго журнала парохода „Казбекъ“ за періоды времени 12—23 ноября 1896 г. и 23—28 ноября 1896 г.

3. Грузовые списки Таганрогскаго и Ростовскаго и/Д. агентствъ грузовъ, погруженныхъ на пароходъ „Казбекъ“ на Таганрогскомъ рейдѣ.

4. Грузовой списокъ доставленныхъ и выгруженныхъ грузовъ въ Одессѣ съ парохода „Казбекъ“, засвидѣтельствованный Одесской таможей 30 ноября 1896 г. № 23000.

<sup>1)</sup> Лунскій, н. с.

5. Счетъ элинга Русскаго Общества Пароходства и Торговли.

6. Актъ присяжныхъ биржевыхъ экспертовъ отъ 26-го ноября 1896 г. объ осмотрѣ пмп подводной части парохода.

Упомянутыми выше документами доказывается:

7. Что пароходъ „Казбекъ“, подъ командою шкипера штурмана дальняго плавания А. Кишпенскаго, стоя на якорѣ на Таганрогскомъ рейдѣ, догрузилъ въ трюмы парохода разнороднаго груза 17.000 п.—грузъ для парохода не полный. Въ ночь съ 11 на 12 ноября 1896 г. пароходъ былъ застигнутъ очень крѣпкимъ вѣтромъ отъ ОНО. Къ утру понизилась температура до  $-7^{\circ}$  Р., появился ледоходъ и начался спадъ воды. Не ожидая получения судовыхъ документовъ, въ 7 часовъ утра снялся съ якоря, чтобы слѣдовать въ Мариуполь. Шли во льду, измѣряя глубину лотомъ. Въ  $8\frac{1}{4}$  часовъ утра глубина 11 фут., въ  $8\frac{1}{2}$  час. 10 фут.—уменьшили ходъ парохода, въ  $8\frac{3}{4}$  час. лотъ показалъ  $9\frac{1}{2}$  фут.—остановили машину, дали задній ходъ, но теченіемъ и ледоходомъ пароходъ снесло на мель. Пробовали сойти съ мели при содѣйствіи паровой машины, но ледоходомъ при восточномъ теченіи пароходъ все болѣе нажимало на мель. Начали перегружать грузъ изъ гротъ-трюма въ форъ-трюмъ и накачивать воду въ переднія балластные цистерны, чтобы посадить пароходъ на ровный киль. Въ 11 час. утра, по промѣру лотомъ, глубина у форъ-штевня 7 фут., пароходъ сидѣлъ носомъ 5 футъ, кормою 7 футъ. Ледоходъ продолжался, вода падала и пароходу грозила неминуемая гибель. Шкиперъ А. Кишпенскій, для спасенія парохода и бывшаго на немъ груза, рѣшился на оставшееся въ его распоряженіи единственное средство — пожертвовать частью груза и началъ выбрасывать грузъ за бортъ, не останавливая перегрузку грузовъ въ форъ-пикъ. Паровая машина все время работала. Когда стемнѣло, начали жечь фальшфейра и пускать ракеты.

Въ полночь 12—13 ноября вода упала до 5 фут., ледоходъ напиралъ на лѣвый бортъ парохода. Въ 2 часа утра машина

перестала работать, вѣтеръ очень крѣпкій ONO. Къ 5 часамъ утра вода упала до  $3\frac{1}{2}$  фут. Начали выкачивать воду изъ балластныхъ цистернъ. Около 9 час. утра вѣтеръ сдѣлался немного тише, и движеніе ледохода начало ослабѣвать, а въ 10 часовъ утра теченіе съ ледоходомъ повернуло обратно отъ W. Команда отбивала ледъ отъ корпуса парохода. Когда прояснилась атмосфера, по пеленгамъ опредѣлили мѣсто стоянки парохода „Казбекъ“ на Греческой банкѣ. Въ полдень глубина у парохода  $4\frac{3}{4}$  фута. Съ 2 час. пополудни теченіемъ начало относить ледъ отъ парохода. Въ 3 часа вода прибыла до 5 фут. Въ 6 час. теченіемъ и ледоходомъ повернуло пароходъ, пробовали сойти съ мели при содѣйствіи паровой машины—безуспѣшно. Въ  $7\frac{3}{4}$  час. вечера вода прибыла настолько, что пароходъ сошелъ съ мели. Взяли курсъ по направленію къ Мариуполю, слѣдуя во льду. Хотя зеленый огонь Таганрогскаго маяка былъ виденъ, но все время измѣряли глубину лотомъ. Въ полночь 13—14 ноября встрѣтили толстый ледъ. Пароходъ медленно двигался впередъ. Съ 2 час. утра пароходъ не могъ уже идти: вынуждены были отдать два якоря, вытравивъ цѣпи: одного 60 саж., а другого 45 саж., но якоря не въ состояніи были удержать пароходъ на мѣстѣ, и его понемногу дрейфовало къ NO. Въ 7 час. утра подняли оба якоря, снова начали пробиваться во льду. Ледъ былъ довольно толстъ: мѣстами на натерахъ доходилъ до 9 дюймовъ, чистый же ледъ былъ около 4 дюймовъ. Съ 7 часовъ вечера ледъ сдѣлался слабѣе. Съ полночи 14—15 ноября встрѣтили мѣста свободныя отъ льда, но, подходя къ Мариупольскому рейду, въ  $7\frac{1}{4}$  час. утра, снова встрѣтили толстый ледъ, а потому слѣдовали въ Керчь, куда и прибыли въ  $8\frac{1}{2}$  час. вечера того же 15 ноября.

8. Что по двумъ грузовымъ спискамъ Таганрогскаго и Ростовскаго н/Д. агентствъ значилось погруженными на пароходъ „Казбекъ“ для портовъ Чернаго и Средиземнаго морей 3.749 товарныхъ мѣстъ, доставлено же въ Одессу, какъ показано въ спискѣ, засвидѣтельствованномъ Одесской таможенной, всего 3.409 грузовыхъ мѣстъ, а 340 мѣстъ оказались выброшен-

ными, часть которых впоследствии в период зимы и весны 1897 г. была спасена у Арабатской стрёлки и засчитана при определении убытков.

По разсмотрѣніи требованій пароходовладѣльца Р. О. П. и Т. о раскладкѣ аварийныхъ убытковъ (ст. 188, Прилож. I къ ст. 592 т. XI, ч. 2 уст. торг.), представленныхъ къ дѣлу диспанши документовъ и соображеній съ обстоятельствами дѣла, оказывается: что шкиперъ парохода „Казбекъ“ А. Кишенскій для снятія парохода съ мели, когда грозила ему опасность вслѣдствіе ледохода и спада воды въ такое позднее время года, долженъ былъ общаго блага ради пожертвовать частью груза и, затѣмъ, съ рискомъ для парохода пробиваться во льду въ продолженіи 36 часовъ, почему шкиперъ А. Кишенскій имѣлъ основаніе предполагать, что и подтвердилось при осмотрѣ парохода на элингѣ присяжными биржевыми экспертами, поврежденія въ подводной части парохода и гребного вала и что, пробиваясь во льду въ такой долгій періодъ времени, краска-патентъ подводной части парохода стерта, а потому, на основаніи ст. 397 т. XI, ч. 2, уст. торг., все матеріальныя убытки, понесенныя пароходомъ „Казбекъ“, а также и грузомъ, бывшимъ въ то время на пароходѣ, а равно и все расходы, вытекающіе изъ послѣдствій аваріи, зачисляются въ разрядъ аваріи общей и подлежатъ возмѣщенію ихъ массы.

10. Въ настоящей диспаншѣ общій, такъ называемый, контрибуціонный капиталъ, составляется:

I. Изъ балансовой стоимости парохода „Казбекъ“ . . . . .	Р. 197.160 —
II. Изъ фрахта . . . . .	„ 1.855 38
III. Изъ стоимости груза . . . . .	„ 62.966 78
<hr/>	
А всего . . . . .	Р. 261.982 16

11. Убытки по аваріи общей:

а) Убытки парохода „Казбекъ“ . . . . .	Р. 4.109 96
б) Простой парохода, — послѣдствіе аваріи общей . . . . .	„ 1.105 44
в) Убытокъ, понесенный грузомъ . . . . .	„ 14.516 23

г) Обычное комиссіонное вознагражденіе агенту . . . Р.	650 30
д) Вознагражденіе Диспашеру, типогр., почт. расходы и гербовыя пошлины . . . . . „	728 35
<hr/>	
А всего . . . . . Р.	21.110 28

12. Отношеніе убытка по аваріи общей къ контрибуціонному капиталу даетъ для разверстки потери дивидендъ въ 8,057907445%, а потому несутъ убытокъ:

Пароходъ „Казбекъ“ и фрахтъ . . . . . Р.	16.036 48
Грузъ парохода . . . . . „	5.073 80
<hr/>	
А Всего . . . . . Р.	21.110 28

Диспашни или акты Диспашера, содержаніе, опредѣленіе, учетъ и расчетъ аваріи, имѣютъ полную вѣру внутри и внѣ государства и обязательную силу для участниковъ аваріи (ст. 186, Прилож. I къ ст. 582 т. XI, ч. 2, уст. торг.).

Одесса, сентября 25 дня 1898 г.

Присяжный Диспашеръ Одесскаго порта

*Л. Дубининъ.*

XXV.

(къ § 14).

### Аварійная подписка.

Пароходъ „Казбекъ“ Шкиперъ А. Кишенскій.....  
съ грузомъ разнымъ.....

при слѣдованіи изъ порта Таганрогъ въ портъ Одесса претерпѣлъ аварію, учетъ - разверстка которой поручена нижеподписавшемуся Диспашеру, согласно ст. 188-й I-го Прилож. къ ст. 592 XI т. 2 ч. уст. торг. (изд. 1893 г.).

Поэтому гг. приниматели товаровъ, означенныхъ въ коносаментѣ №..... списокъ.....  
которыхъ на слѣдующей страницѣ, приглашаются:

Во 1-хъ, объявить стоимость своихъ товаровъ, согласно ст. 416 т. XI ч. 2 уст. торг.

Во 2-хъ, обезпечить, согласно ст. 189-й Прилож. I-го къ ст. 592 того же устава, уплату доли, какая по диспангъ на тѣ товары причтется, взносомъ Агенту ..... 10% съ объявленной стоимости товаровъ (ст. 415 и ст. 188 I-го Приложенія къ ст. 592 т. XI ч. 2 уст. торг.).

Во 3-хъ, своевременно обозрѣть документы, представленные въ основаніе диспанши.

Во 4-хъ, подчиниться всему, что законноутвержденною диспаншею въ отношеніи грузохозяевъ и грузовъ поставлено будетъ.

Во 5-хъ, утвердить подписью настоящее обязательство.

Городъ Одесса..... мѣсяца..... дня 1899 г.

Товароприиматель.....

Жительство.....

.....улица №.....

Агентъ.....

Диспаншеръ.....

XXVI.

(къ § 14).

### Завершеніе расчета

на основаніи диспанши ст. №.....

Внесено залогомъ . . . . . Р. ....

Слѣдуетъ по раскладкѣ контрибуціи Р. ....

» фрахтовыхъ платежей . . Р. ....

Р. ....

Убытокъ по аваріи общей . . . . Р. ....

Грузохозяинъ имѣетъ получить . . Р. ....

Грузокозанинъ имѣеть доплатить . . Р. ....

Городъ ..... 189 г.

*Диспашеръ*

Гербовая  
марка  
5 к.

Прописанную выше сумму . .

XXVII.

(къ § 16).

По морскому страхованію <sup>1)</sup>.

Въ Ростовское на/Дону Главное Агентство  
Сѣвернаго Страхового Общества.

*Отъ Петра Николаевича Сергѣева.*

### О В Ъ Я В Л Е Н І Е .

Прошу Сѣверное Страховое Общество принять на страхъ отъ опасностей въ пути отъ Ростова на/Дону до Николаева, на основаніи объявленныхъ мнѣ условій, имѣющихъ быть изложенными въ полисѣ, нижеслѣдующіе товары, находящіеся въ неповрежденномъ состояніи, принадлежащіе мнѣ же, Петру Николаевичу Сергѣеву, и погруженные въ трюмъ корабля (паро-

<sup>1)</sup> Лунскій, н. с.



хода), паровой баржи подъ управленіемъ шкипера Матвѣя Прокофьева, а именно:

№№ и знаки на мѣстахъ	Названіе това- ровъ и родъ уку- порки.	Количество	Вѣсъ	Цѣна.	Сумма.	Общая цѣн- ность каж- даго рода товара.	Сумма предлагае- мая на страхъ.
	Антрацитъ . . въ трюмѣ баржи		35.000 пудовъ	14	4.900		
	Фрахтъ по 5 к. за пудъ. . . .				1.750		6.650
					Итого . . .		6.650

Общая цѣнность вышеозначенныхъ товаровъ шесть тысячъ шестьсотъ пятьдесятъ рублей.....

Изъ которой желаю застраховать шесть тысячъ шестьсотъ пятьдесятъ рублей.....

При чемъ всякій могуцій возникнутъ по настоящему страхованію споръ долженъ быть разбираемъ по мѣсту нахождения Правленія Общества въ Москвѣ.

- |  |   |                            |
|--|---|----------------------------|
| 1. Названіе и родъ корабля или парохода, годъ постройки.   | } | Паровая баржа<br>„Алмазъ“. |
| 2. Имя и фамилія шкипера, владѣльца судна или фирмы пароходовладѣльца. Подъ какимъ флагомъ идетъ пароходъ или корабль.   |   |                            |
| 3. Не будетъ ли на пути корабль или пароходъ заходить въ другіе порты для нагрузки и выгрузки товаровъ, и въ какіе порты.  | } | Нѣтъ.                      |
| 4. Предстоитъ ли во время пути перегрузка и гдѣ. Въ какія и чьи суда.  |   |                            |
| 5. Не находятся ли на кораблѣ или на пароходѣ, кромѣ предлагаемыхъ на страхъ товаровъ, еще другіе не застрахованные, или застрахованные, и гдѣ именно. Какіе. Кому принадлежать. |   |                            |

6. Не застрахована ли нѣкоторая часть предлагаемаго на страхъ товара уже раньше, гдѣ именно, въ какой суммѣ. } Нѣтъ.
7. Подъ какимъ условіемъ застраховано. } Отвѣчаю за морскіе убытки.
8. При смѣшанныхъ страхованіяхъ отъ морскихъ портовъ до рѣчныхъ пристаней или мѣсть, лежащихъ на сухомъ пути:
- а) Названіе и годъ постройки рѣчного судна.
  - б) Кому принадлежитъ судно.
  - в) Способъ движенія по сухому пути, т. е. желѣзною дорогою или на подводахъ. Если тѣмъ и другимъ способомъ, то на какомъ пути (между какими пунктами) по жел. дор. и на какомъ — на подводахъ.
  - г) Пунктъ перевалки съ морского пути на рѣчной или сухой и обратно.

## XXVIII.

(къ § 16).

**Страхованіе морскихъ судовъ.**

Въ Херсонское Агентство Общества для морского, рѣчного и сухопутнаго страхованія и страхованія отъ огня подъ фирмою „Волга“.

Отъ Вольнаго Штурмана *Ивана Ивановича Иванова.*

**ОБЪЯВЛЕНІЕ.**

На основаніи предъявленныхъ мнѣ условій полнаго Общества „Волга“ за №....., которымъ я вполнѣ подчиняюсь, я, нижеподписавшійся, предлагаю нижепоименованное судно (каско) желѣзный пароходъ „Шалуръ“.....

Годъ и гавань постройки. *1891 года въ Нордъ-Шильдъ въ Англии.*

Изъ какого матеріала и сколько поднимаетъ пудовъ. *Железный*

Классъ и въ какомъ регистрѣ. *Въ Англійскомъ Ллойдѣ № 100*

Время послѣдней ремонтпровки

Приписанное къ *Одесскому порту*

Принадлежащее страхователю *И. Н. Иванову*

Званіе, имя, фамилія управляющаго судномъ. *Шкиперъ каботажнаго плаванія А. Н. Лебедевъ.*

Комплектъ команды. *8 человекъ*

Въ какомъ портѣ находится судно въ данное время. *Въ Херсонѣ*

Плаваніе означеннаго судна предполагается. *По Черному и Азовскому морямъ и рѣкамъ въ оныя впадающимъ*

Не состоитъ ли судно подъ залогомъ, запрещеніемъ и не существуетъ ли спора относительно владѣнія онымъ. *Нѣтъ*

Въ полной ли исправности для безопаснаго плаванія. *Въ полной исправности*

Не будутъ ли перевозиться легковоспламеняющіяся вещества, какъ-то: порохъ, керосинъ, негашенная известь и т. п. *Нѣтъ*

Существуетъ ли на суднѣ устройство для разведенія огня и какое именно: если судно паровое, то какое отопленіе. *Паровое отопленіе*

Какія имѣются предосторожности отъ пожара. *Помпы для откачиванія и накачиванія воды отъ 450 ф. до 600 ф.*

Расцѣнку означенному судну условливаясь сдѣлать въ ниже-слѣдующемъ размѣрѣ:

	Оцѣнка.	къ застрахов.
Собственно корпусъ судна съ палубой, рубкой, мостикомъ, рулемъ, а у пароходовъ и кожухи . . . . .	40.000 р.	13.333 р.
Машины, котлы, двигатель, дымовыя трубы и паровыя кожухи . . . . .	18.000 „	6.000 „
Вооруженіе онаго (рангоутъ, снасти, такелажъ паруса, якоря и шлюпки) . . .	20.000 „	667 „
<b>ИТОГО . .</b>	<b>60.000 р.</b>	<b>20.000 р.</b>

Общая цѣнность предлагаемаго на страхъ судна — *шестьдесятъ тысячъ рублей*.....

Изъ этой суммы принято на страхъ Общества *двадцать тысячъ рублей*.....

На собственномъ рискѣ страхователя обязательно остается *40.000 руб.*.....

Страхованіе пачинается *8 числа іюля мѣсяца 1899 года въ 12 час. пополудни*.....

Страхованіе оканчивается *8 числа іюля мѣсяца 1900 года въ 12 час. пополудни*.

#### Разсчетъ преміи и прочихъ сборовъ.

За судно, застрахованное въ суммѣ 20.000 р. — к. по 600 к. со 100 руб. . . . .	1.200 р. — к.
За гербовый сборъ . . . . .	— „ 80 „
„ полицѣ . . . . .	1 „ — „
Почтовыхъ . . . . .	7 „ 50 „
<b>Всего . . . . .</b>	<b>1.209 р. 30 к.</b>

## XXIX.

(къ § 16).

С.-Петербургское обще-  
ство страхованій  
учрежденное въ 1858 г.

Страх. сумма Спб. Общ.  
Р. 7.500.

Россійское Общество  
Морского, рѣчного, сухопут-  
наго страхованія и транспор-  
тированія кладей и товарныхъ  
складовъ съ выдачею ссудъ.  
учрежденное въ 1844 году.

Страх. сумма Рос. Общ.  
Р. 7.500.

**ПОЛИСЪ № 15292/139.**

С.-Петербургское Общество Страхованій и Россійское Обще-  
ство 1844 г. приняши на страхъ каждое въ 50% отъ Г-на А. М.  
Иванова ..... за счетъ К. П. Петрова

нижепоименованный товаръ, погруженный въ трюмъ судна  
баржи за буксиромъ парохода именуемаго Коваленко и К<sup>о</sup>,  
№ 22, принадлежащаго Коваленко и К<sup>о</sup>.....  
подъ управленіемъ капитана или шкипера Старшины Ткаченко

отъ Тягинки.....  
до Одессы двадцать тысячъ пудовъ (20.000 п.) ржанъ по семьде-  
сятъ пять коп. за пудъ.....

Полная стоимость вышеозначеннаго товара ..... включе-  
ніи ..... %  
ожидаемой прибыли Руб. ....  
и фрахта .....

Всего Руб. 15.000

1) Лунскій, н. с.

Пятнадцать тысячъ рублей.....

.....изъ каковой суммы принято на страхъ обоими Обществами по полной стоимости.....

Всего одна тысяча двѣсти девять руб. 30 коп.....

..... Особыя условія, оговорки и поясненія. На паровыхъ судахъ обязательно имѣть въ машинѣ крапъ съ приводомъ на палубѣ, посредствомъ котораго, какъ машинное отдѣленіе, такъ и угольные ящики, въ случаѣ пожара, немедленно наполнятся бы паромъ. Настоящее страхованіе принято съ оговоркою: „Свободно отъ первыхъ 3% застрахованныхъ частей судна, кромѣ машинъ съ двигателемъ и котловъ, а за машину, двигатели и котлы свободно отъ поврежденія кромѣ кораблекрушенія по Гамбургскимъ правиламъ 1867 г.“.....

1899 г. іюля мѣсяца 9 числа (городъ или портъ) Херсонъ

..... Подпись страхователя или заступающаго его мѣсто.....

..... Подпись Агента.....

Настоящее страхованіе принято съ условіемъ свободно отъ поврежденія кромѣ кораблекрушенія по Гамбургскимъ правиламъ 1867 г. На загрузку хлѣба полагается пять дней, а на выгрузку пятнадцать дней.

Премія 0,28% съ Р. 15.000 . 42 р. — к.  
Гербовый сборъ . . . — „ 80 „  
Страховой сборъ . . . — „ 50 „  
Полисъ и почт. расх. . . — „ 75 „

Всего 44 р. 05 к.

С.-Петербургское Общ. Страхованій

Страхованіе принято только отъ морскихъ обязанностей.

Настоящее страхованіе заявлено 1898 г. 28 дня сентября м. въ 12 ч. пополудни и принято на основаніи помѣщенныхъ на оборотѣ сего обшихъ и особыхъ условій. Полисъ ей выданъ въ г. Херсонѣ сентября 28 дня 1898 г.

Россійское Общество 1844 г.

Гербовая марка  
въ 80 коп.

Директоръ-Распорядитель *Н. Нечаевъ*. Директоръ *А. Бубновъ*.

XXX.

(къ § 16).

## ПОЛИСЪ

## Страхованія морскихъ судовъ

ОБЩЕСТВА

Для морского, рѣчного и сухопутнаго страхованія и страхованія отъ огня.

Правленія № 12470

подъ фирмою

Застр. сумма

Агентства № 11.

„ВОЛГА“

Р. 20.000

Премія Р. 1.200.

Агентство Херсонское.

На основаніи правилъ о морскомъ страхованіи, изложенныхъ въ сводѣ законовъ XI т., книги II изд. 1887 г. ст. 391—588, оговорокъ, обусловленныхъ въ семь полисѣ, а равно печатныхъ и рукописныхъ условій, помѣщенныхъ ниже, Общество „Волга“, согласно поданнаго и подписаннаго объявленія, приняло на страхъ отъ г. вольнаго штурмана Ивана Ивановича Иванова.....

нижепоименованное судно (каско) желѣзный пароходъ „Шалунъ“.....

постройки 1891 г., въ Нордъ-Шильзъ въ Англіи.....

приписанное къ Одесскому порту.....

принадлежащее страхователю И. И. Иванову.....

и находящееся подъ управленіемъ шкипера каботажнаго плаванія А. И. Лебедева, или имѣющаго заступать его мѣсто экзаменованнаго шкипера.

Полная стоимость означеннаго судна, согласно подробной расцѣнкѣ объявленія шестьдесятъ тысячъ рублей.....

изъ которой на страхъ Общества

„Волга“ принято двадцать тысячъ рублей .....

На рискъ страхователя остается сорокъ тысячъ рублей безъ права достраховывать гдѣ либо.

Плаваніе означеннаго судна предполагается по Черному и Азовскому морямъ и рѣкамъ въ оныя выпадающимъ.

Страхованіе:

начинается съ восьмого іюля тысяча восемьсотъ девяносто девятаго года съ двѣнадцати часовъ дня по Херсонскому времени;

оканчивается восьмого іюля тысяча девятисотаго года, въ двѣнадцать часовъ дня по Херсонскому времени.

Настоящее страхованіе принято съ оговоркою „Свободно отъ первыхъ 3% застрахованныхъ частей судна, кромѣ машинъ съ двигателемъ и котловъ, а машины съ двигателями и котлами свободно отъ поврежденія кромѣ кораблекрушенія по Гамбургскимъ правиламъ 1867 года“.

### Условія страхованія морскихъ судовъ.

§ 1. По сему полису Общество „Волга“ отвѣтствуетъ за убытки и потери, могущіе случиться отъ бурь, кораблекрушенія, выбрасыванія на берегъ, столкновенія съ другими судами и пожара.

§ 2. Общество отвѣтствуетъ за взрывъ котла, если при заключеніи страхованія эта отвѣтственность не исключена особою надписью.

§ 3. За поврежденіе и поломки машины Общество отвѣчаетъ только съ условіемъ: „свободно отъ поврежденія кромѣ кораблекрушенія“.

§ 4. Застрахованное по сему полису судно имѣетъ право, при условіи правильной погрузки, не превышающей его емкости совершать въ предѣлахъ опредѣленнаго полисомъ района, плаванія какъ съ грузомъ, такъ и съ баластомъ всякаго рода. Ему дозволяется съ грузомъ и безъ онаго буксировать суда и подавать имъ помощь, а также самому ходить за буксиромъ, плавать съ лоцманомъ и безъ онаго. Во время нахож-



денія судна въ докъ или на элингѣ Общество несетъ отвѣтственность только отъ огня: отвѣтственность же за впускъ въ докъ, подъемъ на элингъ, за выпускъ изъ дока и спускъ съ элинга, лежитъ на самомъ страхователѣ.

§ 5. Застрахованное судно должно быть вполне исправно, благонадежно и снабжено всѣмъ необходимымъ для безопаснаго плаванія съ достаточнымъ комплектомъ команды, подъ управленіемъ экзаменованнаго шкипера.

§ 6. Застрахованное по сему полису судно не можетъ быть застраховано вторично гдѣ либо. Если же при застрахованіи Обществомъ „Волга“ принята не вся оцѣночная стоимость судна, то страхователь можетъ достраховать его, гдѣ пожелаетъ, но не иначе, какъ съ разрѣшенія Общества „Волга“ и при томъ только въ томъ размѣрѣ, какъ это опредѣлено надписью на полисѣ. Несоблюденіе этого условія лишаетъ страхователя права при несчастіи получить вознагражденіе за убытки и самый полисъ съ момента вторичнаго страхованія или дострахованія безъ разрѣшенія Общества „Волга“ считается недѣйствительнымъ; премія же не возвращается.

§ 7. Во все время нахождения судна на рискѣ Общества, судовладѣлецъ не имѣетъ права, безъ согласія Общества, производить какія либо передѣлки, могущія вліять на морскія качества судна; кромѣ того, Обществу предоставляется право осматривать застрахованное судно чрезъ своихъ повѣренныхъ. Въ случаѣ неисправнаго содержанія судна, вліяющаго на безопасность плаванія, представитель Общества заявляетъ страхователю о замѣченныхъ имъ недостаткахъ и предлагаетъ сдѣлать необходимыя исправленія; если же страхователь откажется исполнить требованіе довѣреннаго Общества, тогда составляется формальный актъ въ присутствіи экспертовъ, знакомыхъ съ мореплаваніемъ, и затѣмъ заявляется страхователю письменно, что если судно выйдетъ въ море неисправнымъ, согласно указаній экспертизы, то отвѣтственность Общества по полису прекращается вовсе моментомъ снятія судна съ якоря, премія же за истекшее время возвращается по пропорціональному разсчету.

§ 8. Обусловленная при застрахованіи оцѣночная стоимость судна включаетъ въ себѣ стоимость корпуса судна, стоимость вооруженія и стоимость машины. Каждая изъ трехъ частей оцѣнивается отдѣльно и прописывается подробно какъ въ объявленіи страхователя, такъ и въ полисѣ.

Всѣ запасныя части какъ вооруженія, такъ и машины, включены въ оцѣночную стоимость судна.

§ 9. Общество „Волга“ принимаетъ на себя отвѣтственность только за морекія и путевыя опасности, но не отвѣчаетъ за убытки, могущіе произойти отъ военныхъ дѣйствій, народныхъ волненій, беспорядковъ и грабежа, а также за опасности отъ льда.

§ 10. Общество „Волга“ по сему полису также не принимаетъ на себя отвѣтственности:

а) За хищенія и злоупотребленія, совершенныя кѣмъ либо изъ персонала судовой команды.

б) За убытки или гибель судна отъ провоза контрабанды, запрещеннаго или тайнаго торга.

в) За убытки и потери, происшедшіе отъ внутренней порчи, гнилости и отъ износа.

г) За расходы на зимовкѣ, въ карантинѣ и простой безъ работы.

д) За иски и претензіи, предъявленныя третьими лицами къ застрахованному судну.

е) За жалованье и содержаніе команды во время простоевъ и исправленія судна, а также за увѣчые и смерть людей.

§ 11. О всякомъ случившемся несчастіи съ застрахованнымъ судномъ страхователь немедленно сообщаетъ Правленію и ближайшему агенту Общества телеграммою и заказнымъ письмомъ.

§ 12. Всякій убытокъ, за который, по условію полиса, Общество подлежитъ отвѣтственности, долженъ быть доказанъ неопровержимо.

§ 13. Удовлетвореніе убытковъ производится на основаніи оговорки, прописанной въ семъ полисѣ, согласно русскихъ законовъ о морскомъ страхованіи и всѣхъ подробностей сего полиса.

§ 14. Оптовая пропаша (ст. 563, XI т. кн. II изд. 1887 г.), т. е. отказъ отъ судна, допускается только въ слѣдующихъ случаяхъ:

а) Когда судно пропало безъ вѣсти.

б) Когда судно будетъ признано пришедшимъ въ полную негодность къ плаванію отъ морскихъ случайностей, а не отъ ветхости, и когда исправленіе его будетъ признано экспертами невозможнымъ.

§ 15. При случившемся несчастіи отвѣтственность Общества за убытокъ опредѣляется пропорціонально принятой долѣ участія въ рискѣ.

§ 16. Размѣръ вознагражденія опредѣляется довѣреннымъ Обществомъ по взаимному соглашенію со страхователемъ. Если же соглашеніе не состоится, тогда каждая изъ сторонъ выбираетъ по одному посреднику обязательно изъ специалистовъ по судостроенію и механикѣ, которымъ и поручаютъ составить смѣту на исправленіе поврежденныхъ частей судна; для рѣшенія споровъ, могущихъ возникнуть при составленіи смѣты, посредники избираютъ третье лицо, рѣшеніе котораго есть окончательное. Но какимъ бы способомъ размѣръ убытка ни былъ опредѣленъ, за Обществомъ всегда остается право самому произвести исправленіе судна. При рѣшеніи Общества возмѣстить убытокъ исправленіемъ поврежденныхъ частей, страхователь обязанъ немедленно представить Обществу для этой цѣли сумму, пропорціональную его участію въ рискѣ.

§ 17. Всякое поврежденіе застрахованнаго по сему полису судна должно быть капитально исправлено въ первомъ удобномъ и ближайшемъ отъ мѣста несчастія портѣ. Дальнѣйшее плаваніе безъ капитальнаго исправленія запрещается; при нарушеніи этого условія отвѣтственность Общества прекращается.

§ 18. Общество обязывается уплатить законному владѣльцу сего полиса сумму потерь и расходовъ, слѣдующихъ въ вознагражденіе согласно условій сего полиса; при чемъ, если сумма уплачиваемаго вознагражденія не достигаетъ 20% всей застрахованной стоимости, то страхованіе, хотя и продолжается, но застрахованная стоимость уменьшается на сумму выдан-

наго вознагражденія, распредѣляемаго пропорціонально на всѣ части судна, о чемъ дѣлается надпись на полисѣ. Если же сумма уплаченнаго вознагражденія достигнетъ или превыситъ 20% застрахованной стоимости, то за уплатою такового убытка отвѣтственность Общества прекращается вовсе.

§ 19. При переходѣ судна во владѣніе другого лица, Общество, если пожелаетъ, имѣетъ право отказаться отъ дальнѣйшаго страхованія, возвративъ премію по разсчету за истекшій срокъ. А потому о переходѣ, продажѣ судна обязательно письменно заявлять Правленію Общества, и только при согласіи Общества, о чемъ дѣлается надпись на полисѣ, отвѣтственность Общества продолжается до истеченія срока, обусловленнаго полисомъ. Если о переходѣ судна не заявлено Обществу, то Общество въ случаѣ гибели или поврежденія судна не отвѣчаетъ за убытки.

§ 20. Для судовъ, перевозящихъ нефтяные продукты наливомъ, за что взимается особая дополнительная премія, ставятся въ непремѣнную обязанность нижеслѣдующія условія:

а) Трюмы, занятые наливомъ нефтяныхъ продуктовъ, должны быть вполне изолированы отъ прочихъ помѣщеній непроницаемыми переборками.

б) При нагрузкѣ и выгрузкѣ нефтяныхъ продуктовъ огонь въ камбузѣ и каютахъ долженъ быть погашенъ; нефтяные продукты перекачиваются помощью закрытыхъ трубъ и шланговъ, а не чрезъ открытые желоба.

в) На наливныхъ судахъ обязательно имѣть для осмотра трюмовъ лампы, гарантирующія отъ взрыва газовъ (Девин, Ладыгина и Ковако).

г) Осмотръ трюмовъ, занятыхъ нефтяными продуктами, или служившихъ для этой цѣли прежде, допускается только днемъ, или же при лампахъ, поменованныхъ въ п. в; простые фонари, свѣчи простые, фотогеновые или масляныя лампы для осмотра трюмовъ не допускаются.

д) Во время плаванія и вообще во время нахождения нефтяныхъ продуктовъ на суднѣ обязательно имѣть особенно тщательное наблюденіе за огнемъ.

§ 21. На паровыхъ судахъ, отопляемыхъ нефтяными остатками, ставится въ непремѣнное обязательство имѣть особый аппаратъ при котлахъ для пуска пара въ машинное отдѣленіе въ случаѣ пожара; аппаратъ этотъ долженъ быть такъ устроенъ, чтобы приводить оный въ дѣйствіе можно было съ палубы судна. Неисполненіе вышеизложенныхъ правилъ освобождаеть Общество отъ отвѣтственности въ случаѣ пожара.

§ 22. Подсудность для разбора взаимныхъ споровъ и требованій по сему полису опредѣляется на основаніи ст. 227 уст. гр. суд. 20 ноября 1864 года мѣстопробываніемъ Правленія Общества въ Н.-Новгородѣ.

§ 23. Искъ къ Обществу о вознагражденіи за случившійся убытокъ долженъ быть предъявленъ въ теченіе одного года со дня случившагося несчастія. По прошествіи вышеозначеннаго срока, страхователь теряетъ всякое право на вознагражденіе.

#### Условленная расцѣнка по объявленію.

	Оцѣнка.	Застраховано.
	Рубли.	Рубли.
Собственно корпусъ судна (съ палубой, рубкой, мостикомъ, рулемъ, а у пароходовъ и кожухи) . . . . .	40.000	13.333
Машины, котлы, двигатель, дымовыя трубы и паровыя кожухи . . . . .	18.000	6.000
Вооруженіе онаго (рангоутъ, снасти, такелажъ, паруса, якоря и шлюпки) . . .	2.000	667
ИТОГО . . .	60.000	20.000

Въ расцѣнку сію вошли всѣ запасныя части какъ по вооруженію, такъ и по машинѣ.

XXXI.

(къ § 16).

## ПОЛИСЪ

## СЪВЕРНАГО СТРАХОВОГО ОБЩЕСТВА

учрежденнаго 31 мая 1872 г. и преобразованнаго по уставу  
ВЫСОЧАЙШЕ утвержденному 5 сентября 1879 г.

Застрахованная сумма	№ Правленія
Р. 6.650.	207463.

## ОСНОВНОЙ КАПИТАЛЪ ОБЩЕСТВА

1.200.000 р.

Премія	№ Агентства
Р. 19. 95 к.	5.

Страхованіе морское.

Агентство въ Ростовѣ на Дону.

На основаніи изложенныхъ въ семъ полисѣ (на оборотѣ)  
общихъ условій, Съверное Общество приняло на страхъ отъ  
Г. Петра Николаевича Сергѣева..... за счетъ  
его же .....

нижепоименованный товаръ на паровой баржѣ „Алмазъ“

М. Прокофьева подъ управленіемъ капитана (шкипера)

М. Прокофьева.....

на путь отъ Ростова на Дону до Николаева .....

антрацитъ въ трюмѣ баржи 35.000 пудовъ

по 14 коп. №..... Р. 4.900.—

за фрахтъ 35.000 п. по 5 к. за пудъ Р. 1.750.—

Итого Р. 6.650.—

Цѣнность вышеупомянутыхъ товаровъ объявлена страхова-  
телемъ въ шесть тысячъ шестьсотъ пятьдесятъ рублей .....

На страхъ Съвернаго Общества принята сумма шесть ты-  
сячъ шестьсотъ пятьдесятъ рублей.....

За товаръ въ трюмѣ, застрахов. въ суммѣ Р. 6.650 преміи со				
на палубѣ	”	”	”	”
				19 р. 95 к.
Герб. сбора . . . . .	—	”	80	”
За полиць . . . . .	1	р.	—	”
Почтовыхъ расх. . . . .	—	”	50	”
				<u>Всего 22 р. 25 к.</u>

*Члены Правленія*

*За Директора-Распорядителя*

Полиць выданъ въ г. Ростовѣ на Дону 1899 г. іюня 26 дня  
въ 2 ч. пополудни.

*Агентъ*

**Общія условія.**

Ст. 1. По сему полицу Сѣверное Общество отвѣтствуетъ только за морскія опасности, но не отвѣчаетъ за убытки, могущіе произойти отъ военныхъ дѣйствій, грабежа и народныхъ волненій.

Ст. 2. Страхователь, какъ въ случаѣ страхованія за свой счетъ, такъ и въ случаѣ страхованія за чужой счетъ, обязанъ при заключеніи договора объявить Обществу о всѣхъ извѣстныхъ ему обстоятельствахъ, а равно сообщить ему всѣ дошедшія до него извѣстія, которыя при обещаніи предлагаемаго Обществу риска по важности своей могутъ повліять на рѣшеніе послѣдняго: согласиться ли на заключеніе договора вообще, или жена предложенныхъ страхователемъ условійхъ. Сообщеніе вышесказанныхъ извѣстій обязательно и въ томъ случаѣ, когда страхователь считалъ бы ихъ неосновательными или сомнительными.

Ст. 3. Премія, если только не состоялось другого соглашенія подлежитъ уплатѣ при самомъ заключеніи договора, и если страхователь потребуеть полиць, то при выдачѣ ему такового.

Ст. 4. При требованіи отъ Общества вознагражденія въ случаяхъ аварій, большой или частной, страхователь долженъ представить составленный должностнымъ лицомъ или же по мѣстному обычаю расчетъ убытка (диспашъ).

Страхователь долженъ доказать страховщику достаточными документами, прилагаемыми къ диспашу или расчету убытка 1) свой интересъ, 2) что застрахованный предметъ былъ подверженъ морскимъ опасностямъ 3) что случилось то несчастіе, на которомъ основывается требованіе, и 4) убытокъ и размѣръ такового. Достаточными документами вообще считаются такіе, которые, по трудности добыть другія доказательства, приняты въ торговомъ быту, а именно: 1) для доказательства интереса при страхованіи товаровъ — фактуры и коносаменты, если по содержанію таковыхъ страхователь имѣетъ право распоряженія товарами; при страхованіи фрахтовыхъ денегъ — цертерпартіи и коносаменты, 2) для доказательства погрузки товаровъ — коносаменты, 3) для доказательства несчастія — морской протестъ и судовой журналъ; въ случаѣ захвата — рѣшеніе призового судна; въ случаѣ пропажи судна безъ вѣсти — достовѣрныя свидѣтельства о времени выхода судна въ путь изъ порта отправленія, а также о неприбытіи его къ мѣсту назначенія въ срокъ, установленный для признанія судна пропавшимъ безъ вѣсти, 4) для доказательства убытка и его размѣра — акты осмотра, оцѣнки и продажи съ аукціона, соотвѣтствующіе по своему содержанію законамъ или обычаямъ мѣста, гдѣ опредѣляется убытокъ; затѣмъ квитанціи въ произведенныхъ уплатахъ (§ 146 Гамбургскихъ правилъ морского страхованія).

Ст. 5. Всѣ платежи по убыткамъ производятся въ Москвѣ въ Правленіи Общества, или, если оно найдетъ удобнымъ, въ томъ мѣстѣ, гдѣ выданъ полисъ.

По желанію страхователей вознагражденіе выдается и въ другихъ мѣстахъ, а именно: во всѣхъ главныхъ городахъ Россійской Имперіи. Всѣ безъ исключенія выдачи производятся лишь взамятъ полиса съ подписью въ полученіи вознагражденія.



Всѣ платежи, слѣдующіе въ вознагражденіе за убытки, производятся безъ процентовъ въ теченіе мѣсяца, считая со дня окончательнаго опредѣленія размѣра убытка. Споры, возникающіе изъ сего договора, подсудны судебнымъ учрежденіямъ въ Москвѣ, за исключеніемъ тѣхъ случаевъ, когда Общество споры со страхователями по сему договору признало подсудными судебнымъ учрежденіямъ по мѣсту жительства агента Общества.

Ст. 6. Если не было условно примѣненіе другихъ условій, то страхованіе считается заключеннымъ на основаніи Гамбургскихъ общихъ правилъ морского страхованія 1867 г. съ измѣненіями и дополненіями къ онымъ.

Включенный въ страхованіе сухопутный транспортъ и въ случаѣ прямого сообщенія считается принятымъ на основаніи общихъ условій полиса Общества по сухопутному страхованію.

Письменные условія, не согласныя съ печатными, отменяютъ сіи послѣднія.

Ст. 7. Если не условлено иначе, то товары считаются застрахованными на слѣдующихъ условіяхъ.

**Свободно отъ 3% поврежденія.**

Алой.	Опій.
Асфальтъ.	Полотно и полотняные товары (за исключеніемъ дерюги въ ящикахъ и тюкахъ <sup>1)</sup> ).
Бура въ бочкахъ.	Пряжа: льняная, бумажная и шерстяная, за исключеніемъ турецкой красной пряжи.
Ваниль.	Ревень.
Варъ.	Рога, роговые концы.
Воскъ (пчелиный).	Ртуть въ металлическихъ сосудахъ.
Гарпіусъ въ бочкахъ.	Сало.
Гумми копаль.	Серебряныя издѣлія настоящія и серебряная проволока.
Дерево, исключая досокъ, планокъ и фанерокъ.	
Золотыя издѣлія настоящія.	
Индиго.	
Камфора сырая.	
Канаты (смоленые).	

<sup>1)</sup> Подъ тюками подразумѣвается упаковка кромѣ въ холеть, еще и въ клеенку или ткань, пропитанную смолою и масломъ.

Кардамонъ въ ящикахъ.	Слоновые клыки.
Киноваръ.	Спармацетъ.
Китайскій лакъ.	Стеаринъ.
Китовый жиръ.	Съра неочищенная.
Корица дикая въ ящик.	Хинная кора въ ящикахъ.
Корица съ мѣста произведенія.	Хлопокъ въ прессованныхъ кипахъ.
Кофе въ бочкахъ.	Хлопчато-бумажные товары (см. мануфактурные товары).
Кошениль.	Цинкъ въ плиткахъ.
Красильное дерево въ кряж.	Чай <sup>1)</sup> .
Мануфактурные товары (за исключеніемъ сукна и суконныхъ товаровъ) въ ящикахъ и тюкахъ <sup>1)</sup> .	Черепаша.
Металлы въ полосахъ или слиткахъ, за исключеніемъ желѣза и стали.	Чулочные товары въ ящикахъ и тюкахъ <sup>1)</sup> .
Моржовая кость.	Шафранъ.
Мускатные орѣхи.	Шелкъ.
Мускусъ.	Шеллакъ.
Мускатный цвѣтъ въ бочкахъ и ящикахъ.	Шерсть европейская, за исключеніемъ исландской и очесокъ.
Мышьякъ.	Шерстяные товары, см. мануфактурные товары.
Мягкая смола (Галинотъ).	Экстрактъ индиго.
Наковальни.	Экстрактъ красильнаго дерева.
Никкель.	Якоря желѣзные.
	Янтарь.

### Свободно отъ 10<sup>0</sup>/<sub>100</sub> поврежденія.

Гвоздика въ плетенкахъ.	Рисъ съ мѣста произведенія въ бочкахъ.
Индійскій перецъ (пиментъ).	Сталь въ бочкахъ и ящ. кромѣ отправляемой въ трансатлантическія мѣста.
Кардамонъ въ мѣшкахъ.	Хлопокъ въ непрессованныхъ кипахъ.
Кофе въ мѣшкахъ.	Чулочный товаръ въ кипахъ.
Мануфактурный товаръ (за исключеніемъ сукна и суконныхъ товаровъ) въ кипахъ.	
Перецъ въ кипахъ.	
Полотно и полотняный товаръ (за исключеніемъ дерюги) въ кипахъ.	

При исчисленіи процентовъ поврежденія, принимается въ расчетъ только одно поврежденіе, не включая расходовъ, ко-

<sup>1)</sup> За поврежденіе ящичковъ или тюковъ отъ сырости Общество не отвѣчаетъ; убытокъ вознаграждается лишь тогда, когда чай фактически подмоченъ морскою водою.

торые пали на товары, и убытка от утраты отдельных частей товаров. Исчисление производится по стоимости прибывших товаров, не принимая в соображение стоимость утраченных мест. Если убыток от повреждения превышает размер процентов, освобождающих Общество от ответственности, то убыток от повреждения вознаграждается полностью.

Все непоименованные выше товары считаются застрахованными „свободно от повреждения и поломки, кроме случая крушения“.

На Каспийском морѣ, Ладожскомъ и Онежскомъ озерахъ все грузы безъ исключенія считаются застрахованными „свободно отъ поврежденія, кроме случая крушенія, а равно свободно отъ поврежденія льдомъ“. Притомъ, палубный грузъ считается застрахованнымъ согласно ст. 10 сихъ условій, если только не состоялось другого соглашенія.

Ст. 8. Если страхованіе заключено съ условіемъ „свободно отъ поврежденія (или свободно отъ поломки) кроме случая крушенія“, то Общество отвѣчаетъ за всякое поврежденіе (поломку), превышающее 3%, если судно, на которомъ находятся застрахованные товары, потерпѣло крушеніе.

Случаями крушенія считаются: если судно станетъ на мель и остановится, или будетъ снято только чрезвычайными мѣрами, какъ-то: посредствомъ обрубанія мачтъ, выбрасыванія или выгрузки товара (а не обычными приемами, какъ то: посредствомъ завопки якорей, обстениванія парусовъ), или сойдетъ вслѣдствіе необыкновеннаго прилива и если корпусъ судна отъ такого нахожденія на мели повредится настолько, что этимъ можетъ быть объяснено поврежденіе товаровъ. Наравнѣ съ крушеніемъ считаются только тѣ случаи, когда судно опрокинется, затонетъ, разобьется или сгоритъ.

§ 104. Г. о. пр. м. стр. дополненъ слѣдующимъ постановленіемъ: наравнѣ съ крушеніемъ считается, не отмѣняя прочихъ постановленій § 104, столкновеніе судовъ, ударъ (о грунтъ или другое судно), о набережную, быкъ моста или другой не-

подвижный или плавающий предмет, а равно повреждение судна льдомъ.

Повреждение или утечка грузовъ должны быть удостовѣрены получателемъ таковыхъ надлежащею экспертизою, т. е. перевѣскою товара немедленно по выгрузкѣ въ мѣстѣ выгрузки судна и въ томъ случаѣ, когда товаръ отправленъ по коносаментамъ прямого сообщенія.

Ст. 9. Если договоръ заключенъ съ условіемъ „только за совершенную утрату“, то Общество отвѣчаетъ лишь въ случаѣ гибели судна или товаровъ, или если страхователь лишился ихъ безъ надежды на обратное полученіе, а именно, если они затонули безвозвратно или первоначальное свойство ихъ уничтожено или они объявлены законною добычею (§ 109 Г. о. пр. м. стр.).

Ст. 10. Относительно товаровъ, погруженныхъ на палубѣ, если не состоялось другого соглашенія, страхованіе считается „свободно отъ поврежденія, а также отъ выбрасыванія за бортъ и смытія волною“. Поэтому, кромѣ случая большой аваріи и тому равному, Общество отвѣчаетъ за утрату только въ тѣхъ случаяхъ когда судно утонетъ, разобьется, будетъ истреблено огнемъ, пропадетъ безъ вѣсти, или будетъ объявлено законною добычею, и Общество не можетъ доказать, что палубный грузъ уже раньше былъ выброшенъ за бортъ или смытъ волною (§ 107 Г. о. пр. м. стр.).

Ст. 11. При страхованіи жидкихъ товаровъ, къ которымъ причисляются также медъ, патока, сиропъ, пальмовое масло и деготь, Общество не возмѣщаетъ убытка отъ обыкновенной утечки, исключая случаевъ, когда отвѣтственность за утечку включена въ страхованіе и случаевъ, когда товары продаются въ портѣ убѣжища (портъ, въ который судно было вынуждено укрыться по необходимости); за убытки отъ необыкновенной утечки Общество отвѣчаетъ лишь тогда, когда судно получило сильное сотрясеніе отъ удара или столкновенія, или опрокинулось, утонуло или разбилося, или корпусъ его изломался, или вслѣдствіе морского несчастія оно сдѣлалось совершенно негоднымъ

къ исправленію, или когда при обстоятельствахъ, за которыя страховщикъ несетъ отвѣтственность, судно арестовано или захвачено, и задержка продолжается болѣе трехъ мѣсяцевъ, считая со дня задержанія, или когда судно должно было простоять болѣе трехъ мѣсяцевъ въ портѣ убѣжища, въ который оно зашло вслѣдствіе военныхъ опасностей или блокады порта назначенія, или когда вслѣдствіе какого либо обстоятельства, относящагося къ отвѣтственности страховщика, товаръ былъ выгруженъ въ портѣ убѣжища.

Обыкновенная утечка опредѣляется для жидкостей въ металлическихъ сосудахъ въ 3%, для деревяннаго масла въ бочкахъ съ желѣзными обручами въ 5%, для деревяннаго масла въ бочкахъ другого рода, равно какъ для всѣхъ другихъ жидкостей, въ какой бы то ни было посудѣ, въ 10%.

При продажѣ въ портѣ убѣжища никакого вычета за обыкновенную или необыкновенную утечку не дѣлается.

Жидкіе товары въ ломкой посудѣ считаются застрахованными „свободно отъ поломки, кромѣ случая крушенія“ (§ 126 Г. о. пр. м. стр.).

Ст. 12. Если условлено, что страховщикъ, хотя не отвѣчая за опасность отъ войны, всетаки отвѣчаетъ за всѣ другія опасности и по наступленіи военныхъ дѣйствій (какое соглашение именно подразумѣвается, когда договоръ заключенъ съ условіемъ „только отъ морскихъ опасностей“), то рискъ страховщика оканчивается лишь съ присужденіемъ (кондемпнаціей) застрахованнаго предмета или въ то время, когда рискъ кончился бы, если бы опасность отъ войны не была исключена; страховщикъ, однако не отвѣчаетъ за убытки, причиненные непосредственно войною, а потому въ особенности не отвѣчаетъ:

за конфискацію воюющими сторонами:

за взятіе, поврежденіе, уничтоженіе и ограбленіе военными судами и каперами, безразлично, принадлежатъ ли эти военные суда и каперы признаннымъ или непризнаннымъ державамъ; за расходы, могущіе произойти отъ задержанія и обратнаго

требованія, отъ блокады гавани, гдѣ судно находится, или отъ недопущенія въ блокированную гавань, или отъ добровольной остановки по случаю опасности отъ войны:

за слѣдующія послѣдствія такой остановки: за порчу или убыль товаровъ, расходы и рискъ при выгрузкѣ и храненіи въ складѣ, расходы дальнѣйшей отправки. Если остановка продолжается болѣе двухъ мѣсяцевъ, то страхованіе товаровъ, во всякомъ случаѣ и не измѣняя другихъ означенныхъ выше постановленій, считается свободно отъ поврежденія или поломки, кромѣ случая крушенія, а страхованіе жидкихъ товаровъ въ бочкахъ „свободно отъ утечки, исключая случая, если судно ударилось“.

Въ случаѣ сомнѣнія, происшедшій убытокъ считается причиненнымъ не отъ опасности войны.

Если судно, вслѣдствіе военныхъ обстоятельствъ, будетъ направлено или отведено захватомъ въ гавань, то страхователь, заключившій договоръ страхованія на основаніи настоящей статьи, долженъ, если не пожелаетъ отказаться отъ продолженія страхованія (о чемъ онъ впрочемъ обязанъ заявить немедленно по полученіи извѣстія о направленіи или отведеніи судна въ гавань), платить дополнительную премію въ  $\frac{1}{2}$  % за каждый начавшійся мѣсяць, со времени прибытія судна въ ту гавань, въ которую оно направлено, до тѣхъ поръ, пока не окончится рискъ страховщика (§ 101 Г. о. пр. м. стр.).

Гербовая  
марка.

ГЛАВА III.  
Международное морское право.

---

### ГЛАВА III.

## Международное морское право.

### § 17.

#### Международное право и его источники.

**Исторія.**

Подобно тому, какъ отдѣльные люди не могутъ жить совершенно обособленно другъ отъ друга, а соединяются между собой въ различные союзы для лучшаго достиженія своихъ жизненныхъ цѣлей, такъ точно не въ состояніи обойтись безъ взаимнаго общенія и цѣля государства. Даже государства

**Древность.**

древности (Египеть, Индія, Греція и др.), которыя другъ друга чуждались и считали естественными и непримиримыми врагами, всетаки приходили въ соприкосновеніе между собой и невольно вступали во взаимныя сношенія. Война, переселеніе (колонизація) и торговля содѣйствовали ихъ ознакомленію, а затѣмъ и сближенію другъ съ другомъ. Уже въ глубокой древности государства заключали договоры о взаимной помощи на войнѣ и объ охранѣ своихъ подданныхъ, пребывающихъ въ чужихъ краяхъ. Въ древности вырабатывались также правила гостепримства по отношенію къ иностранцамъ, правила, ограждающія неприкосновенность пословъ, парламентаровъ и проч.

**Средніе вѣка.**

Въ средніе вѣка, а затѣмъ въ новое время возникли еще и другія условія, содѣйствовавшія дальнѣйшему сближенію народовъ: принятіе многими изъ нихъ единой христіанской



религии, совместные крестовые походы, соединеніе многихъ народовъ подъ властью одного императора (Карла Великаго, Карла V), рыцарство со своимъ космополитическимъ характеромъ, широкое развитіе торговыхъ сношеній и пр.

Однако какъ въ древности, такъ и въ послѣдующее время, отдѣльныя государства не сознавали солидарности своихъ интересовъ, не уважали взаимно своихъ правъ и обязанностей, а всякія столкновенія и споры разрѣшали силой оружія.

Новая эпоха международныхъ отношеній начинается съ Вестфальскаго мира (1648 г.), закончившаго Тридцатилѣтнюю войну. Онъ былъ заключенъ при посредствѣ представителей почти всѣхъ европейскихъ государствъ, собравшихся на съѣздъ (конгрессъ). Это была первая попытка государствъ устроить свои взаимныя отношенія по общему соглашенію. Съ этого времени развитіе международныхъ отношеній пошло быстрыми шагами и достигло въ настоящее время наибольшей степени.

Въ теченіе многихъ вѣковъ взаимнаго общенія государствъ выработалось немало правилъ этого общенія или международныхъ нормъ. Совокупность такихъ нормъ образуетъ международное право въ объективномъ смыслѣ.

Нормы международнаго общенія содержатся частью въ обычаяхъ, частью въ договорахъ, заключенныхъ между государствами, частью въ законахъ отдѣльныхъ государствъ.

Первоначальнымъ и важнѣйшимъ видомъ этихъ нормъ являются обычаи, т. е. правила, которыя выработались въ международной жизни путемъ одинаковаго способа разрѣшенія однородныхъ случаевъ. Нѣкоторые обычаи впоследствии подтверждались договорами между государствами; другіе вошли въ составъ ихъ законодательства; но многіе до сихъ поръ сохранились въ прежнемъ видѣ.

Договоры между государствами представляютъ собою соглашенія относительно взаимныхъ правъ и обязанностей. Они носятъ разныя названія: трактатовъ (если заключаются въ особенно торжественной формѣ), конвенцій, декларацій, нотъ, и пр. По своему значенію и кругу дѣйствія договоры распадаются

Новое время.

Международныя  
нормы.

Виды международ-  
ныхъ нормъ.

Обычаи.

Договоры.

на двѣ группы: одни провозглашаютъ общія начала, обязательныя для многихъ государствъ, другіе касаются взаимныхъ отношеній между двумя или немногими государствами. Къ числу первыхъ принадлежатъ, напр., подписанная всѣми европейскими государствами женеvская конвенція 1854 г. относительно облегченія участи раненыхъ воиновъ во время войны, почтовые и телеграфныя конвенціи, принятыя не только европейскими, но и внѣевропейскими государствами. Примѣрами договоровъ второго рода могутъ служить конвенціи о наслѣдствѣ умершихъ въ Россіи иностранцевъ, заключенныя Россіей съ Франціей, Германіей, Италіей, Испаніей, Швеціей и другими государствами.

**Законы.**

Наконецъ, нѣкоторыя нормы международнаго права вошли уже въ составъ внутренняго законодательства отдѣльныхъ государствъ. Сюда относятся, напр., всѣ законы объ иностранцахъ, разбѣянные по разнымъ томамъ нашего Свода законовъ, въ родѣ слѣдующихъ: „иностранцы, находясь въ Россіи какъ лично, такъ и по имуществу ихъ подлежатъ дѣйствию российскихъ законовъ и пользуются общею оныхъ защитою и покровительствомъ“ (Св. зак. т. IX, ст. 892); „иностранцы могутъ пріобрѣтать какъ черезъ куплю, такъ и по наслѣдству, завѣщаніямъ, дарственнымъ записямъ, отводамъ отъ казны и т. п. всякаго рода движимыя и недвижимыя имущества“ (тамъ же ст. 838); „лица женскаго пола, вступившія въ законный бракъ съ иностранцами, не состоящими ни въ службѣ, ни въ подданствѣ Россіи, слѣдуютъ состоянію и мѣсту жительства своихъ мужей“ (Св. зак., т. X ч. I, ст. 102); „акты, совершенные въ иностранномъ государствѣ по существующимъ тамъ законамъ, хотя бы и не сходно съ обрядомъ совершенія подобныхъ актовъ въ Россіи, признаются законными, если только не опровергается ихъ подлинность“. (Уст. гражд. суд., ст. 464).

**Юридическій характеръ международныхъ нормъ.**

Не всѣ три группы нормъ международнаго общенія являются юридическими нормами. Такъ какъ отличительная черта послѣднихъ состоитъ въ томъ, что ихъ соблюденіе обеспечивается принудительными мѣрами со стороны государственной власти

(§ 2), то юридическій характеръ имѣютъ только тѣ международныя нормы, которыя приняты въ составъ какого-либо законодательства. Тогда онѣ превращаются въ законы этого государства и становятся подъ охрану его верховной власти, которая принуждаетъ своихъ подданныхъ соблюдать установленныя ею нормы.

Въ иномъ положеніи находятся международныя обычаи и договоры. Такъ какъ они касаются отношеній между независимыми другъ отъ друга государствами, и такъ какъ не существуетъ такой высшей международной власти, которой были-бы подчинены всѣ государства, то соблюденіе международныхъ обычаевъ и договоровъ обеспечивается только мѣрами косвеннаго принужденія: государства воздерживаются отъ нарушенія договоровъ и обычаевъ только потому, что либо сознаютъ необходимость этого въ своихъ собственныхъ интересахъ, либо не желаютъ вызвать невыгодныя для себя мѣры со стороны другихъ государствъ, боясь серьезныхъ международныхъ столкновеній, въ особенности войны. Но очень часто международныя обычаи и договоры нарушаются, а виновное въ нарушеніи ихъ государство остается безнаказаннымъ за отсутствіемъ высшей власти, которой бы оно было подчинено.

Еще меньше значенія, въ смыслѣ внѣшней принудительности, имѣютъ начала международного права, провозглашаемыя судами въ ихъ рѣшеніяхъ и учеными юристами въ ихъ трудахъ. Рѣшенія судовъ обязательны только для тѣхъ дѣлъ, по которымъ состоялись, а мнѣнія ученыхъ могутъ лишь дать толчекъ къ возникновенію международного обычая, заключенію договора или изданію закона. Выдающуюся роль игралъ и играетъ въ этомъ отношеніи образованный учеными разныхъ государствъ въ 1873 г. „Институтъ международного права“ выработавшій много проектовъ международныхъ нормъ, изъ которыхъ часть получила уже признаніе со стороны нѣкоторыхъ государствъ. Въ 1895 г. возникъ другой союзъ, имѣющій задачей объединеніе морского права, именно „Международный Морской Комитетъ“.

Такимъ образомъ, строго юридическій характеръ имѣютъ только тѣ нормы, которыя признаны и подтверждены законодательной властью отдѣльныхъ государствъ; прочія же, заключающіяся въ обычаяхъ и договорахъ, имѣютъ только нравственно-обязательное значеніе.

## § 18.

**Органы международнаго общенія и управленія.**

**Понятіе и виды.**

Государства входятъ въ сношенія между собой и управляютъ дѣлами, возникающими при этихъ сношеніяхъ посредствомъ особыхъ должностныхъ лицъ и учреждений, которыя являются органами международнаго общенія и управленія. Такими органами служатъ: 1) Министерства иностранныхъ дѣлъ и подчиненные имъ дипломатическіе агенты, и 2) международные конгрессы, конференціи, комиссіи и бюро.

Изъ этихъ органовъ одни имѣютъ постоянный характеръ, другіе временный. Къ первымъ принадлежатъ: министерства иностранныхъ дѣлъ, посланники, консулы, международныя комиссіи и бюро; ко вторымъ — конгрессы, конференціи, временныя международныя комиссіи и разные агенты, комиссары и делегаты, посылаемые для исполненія отдѣльныхъ порученій.

**Министерства.**

Министерства иностранныхъ дѣлъ, сосредоточивая въ своемъ вѣдѣніи текущія дѣла международнаго управленія, входятъ въ сношенія съ органами иностранныхъ государствъ, преимущественно чрезъ посредство подчиненныхъ посольствъ, консульствъ и вообще дипломатическихъ агентовъ.

**Дипломатическіе агенты.**

Должностныя лица, на которыхъ возложена обязанность быть представителями своего государства въ сношеніяхъ съ другими государствами, называются дипломатическими агентами.

**Виды дипломатическихъ агентовъ.**

Вѣнскимъ конгрессомъ 1815 г. было установлено слѣдующее дѣленіе дипломатическихъ агентовъ по степени старшинства: 1) послы, легаты и нунціи, 2) посланники и интернунціи, 3) повѣренные въ дѣлахъ. Затѣмъ Ахенскимъ конгрессомъ

1818 г. сюда былъ еще присоединенъ классъ министровъ-резидентовъ<sup>1)</sup>).

Послы отличаются отъ посланниковъ тѣмъ, что служатъ представителями не только своего государства, но и личности самого государя. Разница между посланниками и министрами-резидентами заключается лишь въ вѣншемъ церемоніаль. Повѣренные въ дѣлахъ посылаются отъ министерства иностранныхъ дѣлъ и бываютъ либо постоянными, либо временными. Нунціями, интернунціями и легатами называютъ представителей Папы.

Совокупность нормъ, опредѣляющихъ положеніе и дѣятельность дипломатическихъ агентовъ, составляетъ посольское право. Къ посольскому праву относится прежде всего право посольства, принадлежащее отдѣльнымъ государствамъ и раздѣляющееся на активное, т. е. право держать своихъ пословъ въ чужой странѣ, и пассивное, т. е. право принимать чужихъ пословъ у себя.

Посольское право.

Право посольства.

Активнымъ и пассивнымъ правомъ посольства обладаетъ всякое независимое государство. Активное право осуществляетъ обыкновенно глава государства (государь, президентъ республики), а иногда оно предоставляется и начальникамъ отдѣльныхъ частей государства. Такъ напримѣръ, оно было даровано туркестанскому генералъ-губернатору, по отношенію къ государствамъ средней Азии. Посольское право принадлежитъ также римскому Папѣ, какъ главѣ католической церкви.

Все государства, входящія въ международное общеніе, обязаны принимать отправляемыхъ къ нимъ посланниковъ, хотя могутъ отказаться отъ принятія, въ качествѣ посланника, извѣстнаго лица, которое въ такомъ случаѣ должно быть замѣнено другимъ. Далѣе, посланникъ не долженъ быть подданнымъ того государства, куда его назначаютъ, потому что

Посланникъ.

<sup>1)</sup> Сходное дѣленіе установлено русскимъ законодательствомъ: 1) послы, 2) посланники, министры и другіе уполномоченные при Государѣ, 3) министры-резиденты и 4) повѣренные въ дѣлахъ (Св. Зак. т. I, ч. II, Учр. Минист., ст. 826, изд. 1892 г.).

въ такомъ случаѣ права его, какъ посланника одного правительства и поданнаго другого, могутъ прійти въ столкновеіе. Посланническая миссія въ настоящее время не возлагается на женщинъ, хотя въ исторіи можно указать на случаи подобного рода.

Представителемъ государства служитъ обыкновенно одно стоящее во главѣ посольства лицо; въ особенно же важныхъ случаяхъ назначаются два или болѣе посланника. Иногда государство назначаетъ одно лицо своимъ представителемъ при нѣсколькихъ дворахъ; съ другой стороны, одинъ и тотъ же посланникъ можетъ быть представителемъ двухъ-трехъ государствъ.

Права посланника.

Посланникъ стоитъ во главѣ посольства. Ему предоставляются наиболѣе широкія полномочія въ международныхъ сношеніяхъ. Онъ служитъ посредникомъ въ переговорахъ между посылающимъ и принимающимъ его государствами, стоитъ на стражѣ политическихъ интересовъ своего отечества и охраняетъ права его подданныхъ. Онъ долженъ увѣдомлять свое государство о важныхъ политическихъ перемѣнахъ и вмѣстѣ съ тѣмъ строго блюсти тайну даваемыхъ ему порученій.

Исторія.

Точное опредѣленіе круга дѣятельности и правъ посланника могло установиться лишь съ развитіемъ международныхъ отношеній; существовавшій же въ древности обычай вести переговоры при посредствѣ посланниковъ не опирался на точныя юридическія правила. Болѣе прочное положеніе получаютъ посольства въ средніе вѣка, преимущественно благодаря тому, что главѣ римской церкви Папѣ было необходимо поддерживать связь съ католическими государствами. Съ XV вѣка завязываются правильныя политическія сношенія между со-сѣдними европейскими державами, и начинаютъ устанавливаться нѣкоторыя правила относительно посольствъ. Въ Россіи посольское право стало развиваться при Петрѣ Великомъ; до тѣхъ же поръ Россія весьма неохотно допускала къ себѣ иностранныхъ пословъ.

Посольства разныхъ государствъ при одномъ и томъ же иностранномъ дворѣ образуютъ дипломатическій корпусъ, во главѣ котораго состоитъ старѣйшій и высшій рангомъ посланникъ съ титуломъ декана. Дипломатическій корпусъ является выразителемъ общности интересовъ всѣхъ государствъ и выступаетъ, въ качествѣ одного цѣлаго, въ тѣхъ случаяхъ, когда затронуты эти общіе интересы, напр., когда мѣстная власть нарушаетъ права посланниковъ или вообще иностранцевъ. Деканы служатъ представителями корпуса въ сношеніяхъ съ мѣстными властями.

Дипломатическій  
корпусъ.

Отправляя куда либо дипломатическаго агента, государственная власть снабжаетъ его кредитивной грамотой, т. е. документомъ, удостоверяющимъ личность и предметъ полномочій. Кроме того, ему даются разныя инструкціи (иногда тайныя), особыя полномочія для важнѣйшихъ дѣлъ, паспорта, проѣздный листъ и охранныя грамота для проѣзда чрезъ другія государства, особенно воюющія.

Начало посольства.

Посланникъ вступаетъ въ исполненіе своихъ обязанностей, какъ представитель своей родины, съ момента предъявленія кредитивной грамоты главѣ принимающаго государства. Но своими правами и преимуществами онъ начинаетъ пользоваться, какъ только переѣдетъ границу.

Миссія посланника прекращается: 1) истеченіемъ срока посольства; 2) исполненіемъ даннаго ему порученія; 3) перемѣной главы посылающаго или принимающаго его правительства, когда, для продолженія своей миссіи, посланникъ долженъ получить новую кредитивную грамоту; 4) въ случаѣ объявленія войны государствами, между которыми онъ является посредникомъ; 5) отказомъ посланника отъ должности или, все равно, отъ дипломатическихъ сношеній (въ случаѣ, напр., оскорбленія со стороны принимающаго правительства); 6) отозваніемъ на родину своимъ правительствомъ, и 7) смертью посланника.

Конецъ посольства.

Если посланникъ покидаетъ государство, куда былъ отправленъ, не въ силу возникшихъ осложненій и неудовольствій, то ему назначается прощальная аудіенція для представленія

главъ государства своей отзывной грамоты и получения взамятъ рекредитивной грамоты.

- Преимущества посланника.** Во все время пребыванія въ чужихъ краяхъ посланникъ пользуется извѣстными преимуществами.
- Неприкосновенность.** Прежде всего, посланникъ огражденъ правомъ неприкосновенности, согласно которому его личность пользуется усиленной охраной, а вещи, непосредственно связанныя съ личностью (жильице, личная собственность, письменная корреспонденція и бумаги) обезпечиваются отъ всякаго посягательства. Но для сохраненія своей неприкосновенности, посланникъ не долженъ самъ нарушать чужихъ правъ; иначе противъ него могутъ быть приняты принудительныя полицейскія мѣры. Личность посланника остается неприкосновенной и въ тѣхъ странахъ, которыя онъ проѣзжаетъ на пути своего назначенія.
- Възземельность.** Кромѣ права личной неприкосновенности, посланнику принадлежитъ право възземельности, или экстерриториальности. Раньше възземельность посланника понималась слишкомъ широко: занимаемое имъ помѣщеніе считалось находящимся на территоріи отечественнаго ему государства, и мѣстныя власти не имѣли права преслѣдовать преступника, укрывшагося въ домъ или даже въ части города, гдѣ жительствоваель посланникъ. Въ настоящее время възземельность посланника ограничена лишь изъятіемъ его личности и имущества изъ подчиненія мѣстнымъ властямъ.
- Неподсудность.** Въ силу възземельности, посланникъ неподсуденъ мѣстному уголовному суду. Только въ случаѣ совершенія имъ политическаго преступленія (противъ государственнаго порядка), онъ можетъ быть высланъ на родину. По нашимъ законамъ дѣла о преступленіяхъ иностранныхъ дипломатическихъ агентовъ начинаются не иначе, какъ съ разрѣшенія его начальства (уст. уг. суд., ст. 229).
- Неподсуденъ посланникъ и иностраннымъ гражданскимъ судамъ. Частныя лица, имѣвшія денежныя требованія къ дипломатическимъ агентамъ иностранныхъ державъ, должны, по нашимъ законамъ, обращаться не въ судъ, а въ министерство



иностранных дѣлъ, которое принимаетъ мѣры къ удовлетворенію ихъ законныхъ требованій (уст. гражд. суд., ст. 225).

Затѣмъ, посланнику предоставлено имѣть домашнюю церковь, священнослужителямъ которой принадлежать также нѣкоторыя преимущества.

Посланникъ, наконецъ, освобождается отъ личныхъ налоговъ, а въ нѣкоторой мѣрѣ и отъ уплаты таможенныхъ пошлинъ. Такъ напр., по нашему закону, прибѣгающіе въ Россію иностранные дипломатическіе агенты могутъ беспошлинно провозить всѣ вещи, находящіяся при нихъ и при ихъ свитѣ. Кроме того, въ теченіе одного года со дня прибытія въ Россію вещи, адресованныя имъ, пропускаются безъ взиманія пошлины, если принадлежать имъ лично и предназначены для собственнаго употребленія. По истеченіи года дипломатическимъ агентамъ дѣлается въ пошлинахъ уступка (уст. тамож.), ст. 949—952).

Должностныя лица, входящія въ составъ посольства (совѣтники, атташе, юрисконсульты) пользуются, въ силу обычая, всѣми указанными преимуществами наравнѣ съ посланниками.

Дипломатическіе агенты имѣютъ задачей охранять частныя интересы своихъ государствъ; для рѣшенія же тѣхъ вопросовъ, которые затрагиваютъ болѣе общіе, международные интересы, государства устраиваютъ съѣзды своихъ представителей, называемые конгрессами и конференціями. Совѣщанія ведутся при посредствѣ представителей государствъ, при чемъ на конгрессахъ, обсуждающихъ наиболѣе важныя дѣла и посвященныхъ болѣе торжественный характеръ, этими представителями являются сами государи или министры иностранныхъ дѣлъ; на конференціи же посылаются особые уполномоченные подъ именемъ делегатовъ, или коммиссаровъ.

Совѣщанія начинаются избраніемъ предѣдателя и обмѣномъ полномочій. Переговоры ведутся устно и обыкновенно на французскомъ языкѣ. Постановленіе рѣшенія должно быть единогласнымъ. Невыполненіе какимъ-либо государствомъ послѣдовавшаго рѣшенія можетъ повлечь за собою примѣненіе

Свобода отъ налоговъ.

Конгрессы и конференціи.

принудительныхъ мѣръ со стороны прочихъ участвовавшихъ въ сѣздѣ государствъ.

Конгрессы и конференціи имѣли громадное значеніе для развитія международнаго права. На нихъ были выработаны рядъ мѣръ, касающихся обезпеченія самыхъ важныхъ интересовъ человѣчества, каковы свобода личности, вѣротерпимость, неприкосновенность имущества частныхъ лицъ во время войны и пр.

Комиссіи и бюро.

Международныя комиссіи составляются изъ представителей нѣсколькихъ государствъ для исполненія какого-либо отдѣльнаго порученія (напр., для установленія границъ по окончаніи войны) или для завѣдыванія какою-нибудь отраслью международной администраціи. Въ послѣднемъ случаѣ комиссіи имѣютъ значеніе постоянныхъ учреждений и въ этомъ отношеніи походятъ на международныя бюро, отличаясь отъ нихъ тѣмъ, что во главѣ бюро состоитъ одно лицо, тогда какъ комиссія слагается изъ нѣсколькихъ членовъ. Въ настоящее время существуетъ уже довольно много такихъ органовъ международной администраціи: телеграфное, почтовое, желѣзнодорожное бюро въ Бернѣ, метрическое—въ Парижѣ, геодезическое—въ Берлинѣ, санитарный совѣтъ въ Константинополѣ, Европейская Дунайская комиссія (для завѣдыванія судоходствомъ по Дунаю) и др.

Консулы.

Къ числу постоянныхъ органовъ международнаго управленія принадлежатъ еще консулы, главной задачей которыхъ является охрана торговыхъ интересовъ своего государства и правъ своихъ соотечественниковъ пребывающихъ въ чужомъ краю. (О нихъ рѣчь будетъ особо §§ 24—26).

## § 19.

### Юридическое положеніе водныхъ путей сообщенія.

При существующемъ развитіи торговыхъ сношеній между государствами, чрезвычайно важно опредѣлить юридическое положеніе водныхъ путей сообщенія.

Среди нихъ самое важное значеніе имѣютъ моря, которыя раздѣляются на открытыя, закрытыя, береговья и территориальныя.

Моря.

Открытыя моря, т. е. океаны или же моря, соединенныя съ океаномъ и не окруженныя владѣніями одного какого-либо государства, признаются безусловно свободными, равно доступными для кораблей всѣхъ государствъ. До XVII вѣка принципъ свободы морей былъ недостаточно усвоенъ отдѣльными государствами, нерѣдко добивавшимися права собственности на открытыя воды. Примѣромъ такихъ притязаній можетъ служить стремленіе Португаліи захватить въ свою власть Индійскій океанъ, Даніи и Швеціи—завладѣть Балтійскимъ моремъ, Турціи—Чернымъ моремъ.

Открытыя.

Но теперь уже является общепризнаннымъ, что какъ океаны, такъ и соединенныя съ ними моря, каковы Сѣверное, Балтійское, Черное, Мраморное, Средиземное и др., должны быть признаны свободными, не подлежащими исключительному господству никакого отдѣльнаго государства.

Наоборотъ, закрытыя моря, которыя не соединяются съ океаномъ и замкнуты территоріей одного какого-либо отдѣльнаго государства, должны быть причислены къ его владѣніямъ и подлежать его верховенству. Таковы: Мертвое море, принадлежащее Турціи, и Каспійское море, подчиненное русскому владычеству (такъ какъ Персія по договору съ Россіей 1828 г. отказалась отъ своихъ правъ на часть этого моря). Къ закрытымъ же морямъ причисляются Карское, относительно котораго Россія издала въ 1833 г. и 1869 г. правила навигаціи, не вызвавшія протеста со стороны иностранныхъ государствъ, и Азовское, которое, по характеру своему, представляетъ скорѣе большой заливъ, глубоко врѣзавшійся въ территорію Россіи.

Закрытыя.

Изъ принципа свободы открытыхъ морей слѣдуетъ, что плавающія по нимъ суда должны быть признаны не подчиненными ничьей посторонней власти. Все происходящее на такихъ судахъ подлежитъ разсмотрѣнію ихъ отечественнаго пра-

вительства: они представляют собой какъ-бы плавающие осколки своего государства и должны подлежать юрисдикции одного только выславшаго ихъ правительства.

**Береговья.**

Но это правило имѣетъ силу лишь до тѣхъ поръ, пока суда не бросятъ якоря у берега какого-нибудь другого государства. Часть открытыхъ водъ, омывающихъ территорію отдѣльнаго государства, называется береговымъ моремъ и признается на извѣстномъ разстояніи собственностью этого государства, а потому попадающія въ такое пространство иностранныя суда должны подчиняться мѣстнымъ властямъ. Пространство, которое подчинено власти прибрежнаго государства, опредѣляется не всегда одинаково. Многіе международные трактаты и англійскій законъ 1878 г. постановляютъ, что власть прибрежнаго государства простирается на три англійскія милн. По договорамъ между Россіей, Англійей и Соединенными Штатами относительно китиковаго промысла въ сѣверной части Тихаго океана (1892—1894 г.) предѣломъ положены 10 морскихъ миль. За отсутствіемъ спеціальныхъ законовъ или трактатовъ, принято руководствоваться правиломъ высказаннымъ въ XVIII в. юристомъ Бинкерсгокомъ: береговая власть прекращается тамъ, гдѣ начинается сила оружія, т. е. на разстояніи пушечнаго выстрѣла. Конечно, эта граница измѣнчива и все болѣе отодвигается по мѣрѣ усовершенствованія огнестрѣльнаго оружія. Тѣмъ не менѣе, при недостаткѣ прямого постановленія на этотъ счетъ въ законѣ или трактатѣ, представляется наиболѣе рациональнымъ считать, что власть государства надъ прибрежными водами простирается только до той черты, до какой можетъ быть фактически осуществлена.

По русскому закону, пространство въ три морскія милн отъ русскаго берега считается таможенной полосой, въ предѣлахъ которой иностранныя суда подлежатъ надзору русскихъ таможенныхъ властей (уст. тамож., ст. 283).

**Территоріальныя.**

Въ иномъ положеніи находятся территоріальныя моря, подъ которыми разумѣются части открытаго моря, врѣзавшіяся во владѣнія какого-нибудь государства. Сюда относятся бухты,

заливы, рейды, устья рѣкъ и т. п. Собственностью берегового государства считаются обыкновенно территорiальныя воды, ширина входа которыхъ не превышаетъ 6—10 миль; болѣе же широкіе заливы или признаются совершенно независимыми, или же, въ силу соглашенія, принадлежать одному или нѣсколькимъ береговымъ государствамъ. Въ сущности, однако, они не могутъ быть названы полною собственностью государства, такъ какъ власть послѣдняго надъ ними подвергается ограниченію: береговое правительство не можетъ требовать подчиненія себѣ судна, только проходящаго мимо его береговъ и не бросившаго якоря у нихъ.

Проливы, соединяющіе открытое море съ территорiальнымъ и имѣющіе болѣе 10 миль въ ширину, обыкновенно считаются открытыми водами, при чемъ, однако, береговому государству предоставлено господство на разстояніи 3 миль отъ берега. Проливы менѣе 6—10 миль въ ширину представляютъ собой территорiальныя моря; таковыми же считаются проливы болѣе широкіе, но соединяющіе два территорiальныхъ моря.

Проливъ, который находится между двумя принадлежащими различнымъ государствамъ берегами и имѣетъ къ тому же не болѣе 6—10 миль въ ширину, дѣлится продольной линіей пополамъ, и такимъ образомъ опредѣляется граница обоехъ береговыхъ государствъ. Иногда необходимость требуетъ, чтобы проливы, расположенные между владѣніями нѣсколькихъ государствъ, но соединяющіе открытыя моря, были признаны свободными водами. Такъ, Лондонскимъ договоромъ 1841 г., подтвержденнымъ потомъ и другими соглашеніями, въ томъ числѣ Берлинскимъ трактатомъ 1878 г., Босфоръ и Дарданеллы, принадлежащіе Турціи, признаны свободными для торговыхъ сношеній и закрытыми для иностранныхъ военныхъ кораблей.

На Коненгагенской конференціи 1857 г. было рѣшено выплатить Даніи вознагражденіе, чтобы она отказалась отъ взимающаго пошлины съ судовъ, проходящихъ чрезъ принадлежащіе ей и ведущіе въ Балтійское море проливы Зундъ и Бельты. Догово-

Проливы.

Каналы.

ромъ между Чили и Аргентиной Магеллановъ проливъ тоже объявленъ свободнымъ для прохода всѣхъ иностранныхъ кораблей.

Важными путями международнаго сообщенія въ настоящее время являются также морскіе каналы, или искусственные проливы, если они соединяютъ открытыя воды. Таковымъ съ самаго своего возникновенія былъ признанъ Суэцкій каналъ, и уже при его открытіи египетское правительство изъявило согласіе отказаться отъ исключительнаго владѣнія этимъ проходомъ и предоставить его всемірной навигациі. Съ цѣлью точно опредѣлить положеніе этого канала состоялась въ 1888 г. Константинопольская конвенція между европейскими державами и Турціей, какъ представительницей Египта, своего вассальнаго государства. Этой конвенціей Суэцкій каналъ признанъ свободнымъ для прохода всѣхъ военныхъ и торговыхъ судовъ, установлены правила для остановки кораблей во всякое время и возмѣщенія расходовъ по исправленію поврежденій этого пути, возложена на Египетъ и Турцію обязанность слѣдить за выполненіемъ всѣхъ выработанныхъ правилъ, но вмѣстѣ съ тѣмъ предоставлено этимъ двумъ державамъ право, въ видахъ самообороны, нарушать обязательныя для другихъ державъ постановленія о срокѣ пребыванія военныхъ судовъ въ каналъ и недопущенія непріязненныхъ дѣйствій на немъ. Комиссія изъ представителей подписавшихъ конвенцію державъ наблюдаетъ за ея исполненіемъ.

Относительно еще не оконченнаго Панамскаго канала, которымъ должны соединиться Атлантическій и Тихій океаны, уже съ 1850 г. существуетъ соглашеніе между наиболѣе заинтересованными въ этомъ дѣлѣ государствами: Соединенными Штатами и Англійей.

Обыкновенно же, при отсутствіи особаго соглашенія, каналъ признается собственностью государства, территорію котораго онъ пересѣкаетъ. Такъ напр., Гильскій каналъ относится къ владѣніямъ Германіи.

Рѣки.

Большія рѣки, протекающія черезъ владѣнія различныхъ государствъ и соединяющіяся съ открытымъ моремъ, являются

чрезвычайно важнымъ средствомъ для международныхъ сношеній. Значеніе ихъ было особенно велико прежде, когда еще не существовало желѣзныхъ дорогъ. Такъ какъ отдѣльныя государства не разъ стремились захватить въ свое полное владѣніе тѣ части рѣкъ, которыя находятся въ ихъ берегахъ, то явилась необходимость выработать общія правила судоходства по такимъ международнымъ рѣкамъ.

Нѣтъ, разумѣется, возможности отрицать правъ верховенства государства на протекающія въ его предѣлахъ рѣчныя воды, но, вмѣстѣ съ тѣмъ, нельзя не признать, что стѣсненіе прохода иностранныхъ судовъ мѣстнымъ правительствомъ вредитъ его же собственнымъ экономическимъ интересамъ. Это недостаточно ясно сознавалось до начала XIX столѣтія, и лишь на Вѣнекомъ конгрессѣ 1815 г. европейскія государства согласились установить правила навигаціи по международнымъ рѣкамъ, руководствуясь выработанными на этомъ конгрессѣ началами, заключающимися въ слѣдующемъ: судоходство на всемъ пространствѣ рѣкъ должно быть свободно для торговыхъ судовъ; запрещается введеніе новыхъ задержекъ для проходящихъ кораблей, а пзъ вошедшихъ въ обыкновеніе остановокъ и перегрузокъ должны быть сохранены лишь тѣ, которыя соотвѣтствуютъ общимъ интересамъ судоходства и торговли; должны быть установлены однообразные сборы съ судоходства и взимаемы безъ подробнаго осмотра груза; равнымъ образомъ, не должны тормозить судоходства таможенныя учрежденія и рѣчная полиція.

Эти общія начала рѣчного судоходства стали мало по малу получать примѣненіе къ отдѣльнымъ рѣкамъ. Такъ, стремленіе Голландіи подчинить своему исключительному верховенству одинъ изъ главнѣйшихъ рукавовъ Рейна, чтобы взимать пошлины съ проходящихъ по немъ судовъ, вызвало протесты другихъ государствъ, и по Мангейскому договору 1868 г. Голландія отказалась отъ своихъ притязаній. Голландія долго также пользовалась правомъ взиманія пошлинъ съ судовъ, проходившихъ черезъ устье рѣки Шельды. Этотъ вопросъ,

служившій яблокомъ раздора между Голландіей, Бельгіей и Австріей, въ 1839 году былъ рѣшенъ болѣе или менѣе положительнымъ образомъ, но лишь въ 1863 г. удалось за извѣстный выкупъ добиться отъ Голландіи отреченія отъ своихъ правъ. Въ 1861 г. международнымъ договоромъ была установлена полная свобода судоходства по рѣкѣ Эльбѣ. Завѣдываніе судоходствомъ по нѣкоторымъ рѣкамъ предоставлено особымъ коммисіямъ изъ представителей береговыхъ государствъ (для рѣки Рейна, Нигера), или же изъ представителей другихъ заинтересованныхъ государствъ (для Дуная, Конго).

Дунайская  
коммиссія.

Особенно замѣчательна организація надзора за судоходствомъ по Дунаю. На Парижскомъ конгрессѣ 1856 г. была учреждена, такъ называемая, Европейская коммиссія изъ представителей участвовавшихъ въ этомъ конгрессѣ государствъ для надзора за расширеніемъ и углубленіемъ русла рѣки. Но затѣмъ эта коммиссія превратилась изъ временной въ постоянную и существуетъ по настоящее время. Лондонская конференція 1883 г. продолжила дѣятельность коммисіи до 1904 года.

Европейская коммиссія совершенно независима отъ властей прибрежныхъ государствъ, имѣетъ свой собственный флагъ и свои военныя суда, издаетъ распоряженія, относящіяся къ судоходству, назначаетъ судей для разбора дѣлъ о нарушеніи правилъ судоходства и даже вступаетъ въ договоры съ государствами (напр., относительно телеграфнаго сообщенія).

## § 20.

### Международныя морскія правила.

Каждое судно, гдѣ бы оно ни находилось, во всякомъ случаѣ подчинено законамъ и властямъ своего отечества.

Национальный флагъ.

Принадлежность его тому или другому государству доказывается, прежде всего, поднятымъ на немъ флагомъ, а затѣмъ корабельными документами.

Правомъ имѣть флагъ обладаетъ каждое государство, но, по международному соглашенію, это право можетъ быть пре-



доставлено также отдѣльной колоніи, международному обществу или политической партіи.

Торговья суда обыкновенно плаваютъ подъ торговымъ флагомъ, военныя — подъ военнымъ. Но и торговья иногда пользуются военнымъ флагомъ: именно, если исполняютъ правительственныя порученія.

Право поднятія не своего отечественнаго, а чужого флага можетъ быть предоставлено судамъ лишь съ разрѣшенія государства, желающаго взять ихъ подъ свое покровительство. Такъ напр., Россія разрѣшила плавать подъ русскимъ флагомъ прусскимъ кораблямъ во время англо-американской войны въ концѣ XVIII вѣка; такое же покровительство оказывала Франція другимъ народамъ въ ихъ сношеніяхъ съ Турціей въ теченіе нѣсколькихъ вѣковъ.

Помимо своихъ отечественныхъ властей, находящіяся въ плаваніи суда иногда подчиняются и иностраннымъ властямъ. Здѣсь проявляется различіе въ юридическомъ положеніи разныхъ видовъ водныхъ путей сообщенія.

Согласно началу полной свободы открытыхъ морей, плавающихъ по нимъ суда не подчинены никому, кромѣ властей своего отечества. Но изъ этого общаго положенія сдѣлано международными соглашениями нѣсколько изъятій. Къ нимъ относится, прежде всего, право осмотра судовъ, подозрѣваемыхъ въ торгѣ неграми.

Ограниченія свободы открытаго моря.

Генеральнымъ противуневольничьимъ актомъ 1892 г., работаннымъ на брѹссельской конференціи 1890 г., установлены правила осмотра военными кораблями всѣхъ заподозрѣнныхъ въ торговлѣ неграми судовъ вдоль восточнаго берега Африки (отъ Белуджистана до южной стороны Мадагаскара). Наблюденіе за исполненіемъ этихъ правилъ возложено на Бернское бюро для преслѣдованія торга африканскими невольниками.

Осмотръ судовъ.

Такое же право осмотра принадлежитъ военнымъ кораблямъ по отношенію къ судамъ, подозрѣваемымъ въ морскомъ разбоѣ (шпратствѣ).

Встрѣтивъ подозрительное судно, военный корабль имѣетъ право остановить его, провѣрить судовыя бумаги, въ случаѣ надобности сдѣлать обыскъ, и, если окажется, что оно виновно въ торгѣ неграми или морскомъ разбоѣ, задержать его и препроводить въ ближайшій портъ для передачи мѣстнымъ властямъ. Если подозрительное судно сопротивляется осмотру или пытается скрыться, то военный корабль можетъ прибѣгнуть къ силѣ, и, въ случаѣ особой необходимости, немедленно подвергнуть захваченныхъ морскихъ разбойниковъ суду и наказанію. Ихъ имущество конфискуется, а все, что награблено ими, возвращается законнымъ собственникамъ. Лица, уличенныя въ торгѣ неграми, подсудны своимъ отечественнымъ властямъ. Пираты же судятся либо властями того государства, у береговъ котораго они занимались разбоемъ, либо, если они разбойничали въ открытомъ морѣ, властями того государства, въ чей портъ они доставлены захватившимъ ихъ военнымъ кораблемъ.

Договоры о рыболов-  
ствѣ, китиковомъ  
промыслѣ, кабеляхъ.

Наконецъ, существуютъ международные договоры, ограничивающіе свободу открытыхъ морей. Такъ, Гаагскія конвенціи 1882 и 1887 гг., подписанныя Франціей, Бельгіей, Англійей, Германіей, Голландіей и Даніей, установили правила рыболовства въ Сѣверномъ морѣ и воспретили продажу крѣпкихъ напитковъ въ открытыхъ моряхъ. Въ 1893 г. состоялось между Англійей и Соединенными Штатами соглашеніе относительно упрядоченія китиковаго промысла въ сѣверной части Тихаго океана. Въ 1897 г. къ этому соглашенію присоединились Россія и Японія.

Существуетъ еще Парижская конвенція 1889 г., подписанная 26 государствами, относительно охраны подводныхъ телеграфныхъ проводовъ (кабелей).

Закрытыя и вну-  
треннія воды.

Въ закрытыхъ моряхъ господствуетъ власть того государства, въ предѣлахъ котораго находится данное море. То же самое относится къ внутреннимъ рѣкамъ и озерамъ. Что же касается территоріальныхъ водъ, а также портовъ и прибрежной полосы открытыхъ морей, то коммерческія суда подчиняются территоріальной власти, а военныя пользуются правами экстерриторіальности. Въ одинаковомъ положеніи съ военными

судами находятся совершающія срочные рейсы, на основаніи международных соглашеній, почтовые пароходы, а также коммерческія суда, на которыхъ пребываетъ глава государства, либо представитель его, или которыя исполняютъ какія-либо правительственныя порученія. Такъ напр., право экстерриториальности должно быть признано за нашими судами добровольнаго флота, когда на нихъ возлагается перевозка повозбранцевъ, арестантовъ и т. п.

Конечно, международными соглашениями могутъ быть устанавливаемы еще и другія исключенія изъ общаго правила о томъ, что торговые суда въ иностранныхъ территориальныхъ и береговыхъ водахъ подчиняются мѣстнымъ властямъ. Но, за отсутствіемъ такихъ соглашеній, это правило имѣетъ полную силу: какъ только торговое судно войдетъ въ предѣлы территориальнаго моря или броситъ якорь у берега, тотчасъ на него распространяется власть мѣстнаго правительства.

Къ числу международныхъ морскихъ правилъ относятся правила предупрежденія столкновеній между судами и правила сигнализациі. Тѣ и другія были первоначально выработаны Англіей (въ 1863 г.), а затѣмъ приняты другими государствами.

Во избѣжаніе столкновеній суда должны быть, во 1-хъ, снабжены ночными огнями определенныхъ цвѣтовъ и силы, во 2-хъ, давать звуковые сигналы во время тумана, и въ 3-хъ, при встрѣчѣ съ другими судами измѣнять курсъ, согласно особымъ для разныхъ случаевъ правиламъ.

Сигнализациа (стрѣльба изъ пушекъ, пусканіе ракетъ, разведеніе пламени и пр.) имѣетъ цѣлью либо дать знать о претерпѣваемомъ судномъ бѣдствіи, или призвать лоцмана.

## § 21.

### Международныя столкновенія и способы ихъ разрѣшенія.

Нормы международного общенія могутъ подвергаться двоякаго рода нарушеніямъ. Нерѣдко эти нарушенія вызываются необходимостью измѣнить устарѣвшія положенія междуна-

Мѣры противъ столкновеній.

Нарушеніе международныхъ нормъ.

наго права. Послѣдствіемъ такихъ нарушеній обыкновенно является установленіе новыхъ правилъ, болѣе соответствующихъ измѣнившимся потребностямъ международной жизни. Но большей частью столкновенія между государствами возникаютъ вѣдствіе стремленія одного государства пріобрѣсти какія-либо выгоды на счетъ другого. За отсутствіемъ высшей власти, которой можно было бы предоставить разрѣшеніе международныхъ споровъ, каждому государству самому приходится подыскивать мѣры къ возстановленію своихъ погранныхъ правъ и полученію соответствующаго удовлетворенія.

Въ виду вредныхъ послѣдствій, которыя влекутъ за собой война и другія насильственныя мѣры, какъ для воюющихъ государствъ, такъ и для всего международного общенія, обремененное государство обыкновенно старается мирно разрѣшить возникшее столкновеніе, и, только не достигнувъ желаемыхъ результатовъ, ищетъ удовлетворенія принудительнымъ путемъ.

Мирными способами разрѣшенія споровъ являются: дипломатическіе переговоры, посредничество и третейскій судъ. Менѣе миролюбивыми средствами служатъ: реторсія, репрессаліи, эмбарго и мирная блокада.

Дипломатическіе  
переговоры.

Дипломатическіе переговоры ведутся самими спорящими государствами и имѣютъ цѣлью привести къ какому-либо соглашенію, основанному на отказѣ одной изъ сторонъ отъ своихъ требованій или на взаимныхъ уступкахъ.

Посредничество.

Въ случаяхъ, когда дипломатическіе переговоры невозможны или оказались безуспѣшными, государства нерѣдко прибѣгаютъ къ помощи посторонней державы, своимъ вмѣшательствомъ содѣйствующей возстановленію мирныхъ отношеній. На Парижскомъ конгрессѣ 1856 г. было впервые выражено общее пожеланіе, чтобы государства прибѣгали къ этому способу устраненія споровъ.

Вмѣшательство посторонней державы можетъ проявиться въ формѣ просто добрыхъ услугъ, или же въ формѣ настоящаго посредничества. Различіе состоитъ въ томъ, что оказывающая услугу держава исполняетъ только возложенное

на нее порученіе, а служащая посредницей является самостоятельнымъ дѣйствующимъ лицомъ, вырабатываетъ условія соглашенія и способствуетъ его заключенію. Затѣмъ, добрые услуги оказываются по просьбѣ одной изъ спорящихъ сторонъ, а посредничество принимается только въ случаѣ согласія обѣихъ.

На Гаагской конференціи 1899 г. были выработаны точныя правила посредничества, а также установленъ новый видъ его, именно: учрежденіе международныхъ слѣдственныхъ комиссій для выясненія фактическихъ обстоятельствъ, послужившихъ причиной возникшаго между государствами спора. По исполненіи своей задачи, комиссія предлагаетъ собранныя ею данныя на усмотрѣніе заинтересованныхъ державъ, отъ которыхъ уже зависитъ принять то или иное рѣшеніе на основаніи этихъ данныхъ.

Наиболѣе цѣлесообразнымъ и дѣйствительнымъ способомъ мирнаго разрѣшенія международныхъ столкновеній является третейскій судъ.

Третейскій судъ.

Онъ практиковался уже съ давнихъ поръ, но особеннаго развитія достигъ въ XIX ст., въ теченіе котораго было около 60 случаевъ обращенія государствъ къ третейскому суду. Въ качествѣ третейскихъ судей избираются либо глава посторонняго, незаинтересованнаго въ спорѣ, государства, либо одно или нѣсколько лицъ, являющихся представителями этого государства, либо комиссія изъ представителей различныхъ государствъ.

Нерѣдко третейскимъ судьей бывалъ Папа, недавно еще (въ 1885 г.) разрѣшившій споръ между Германіей и Испаніей изъ-за занятія германскимъ кораблемъ острова, который раньше принадлежалъ Испаніи. Рѣшеніе спора между Англійей и Сѣверо-Американскими Соединенными Штатами, извѣстнаго подъ названіемъ Алабамскаго дѣла, было поручено комиссіи изъ пяти представителей различныхъ государствъ, которая присудила съ Англии въ пользу Соединенныхъ Штатовъ 15 милл. долларовъ (1872 г.). Въ спорѣ тѣхъ же двухъ государствъ въ

1820 году судьей явился ИМПЕРАТОРЪ АЛЕКСАНДРЪ I. Споръ между Австріей съ Сардиніей въ 1845 г. былъ разрѣшенъ ИМПЕРАТОРОМЪ НИКОЛАЕМЪ I, между Перу и Японіей въ 1875 г.—АЛЕКСАНДРОМЪ II, между Голландіей и Франціей въ 1889 г.—АЛЕКСАНДРОМЪ III.

Прибѣгающія къ третейскому суду стороны, заключаютъ между собой формальное соглашеніе о предоставленіи на его рѣшеніе извѣстнаго дѣла и о добровольномъ подчиненіи имѣющему послѣдовать приговору. Такое соглашеніе называется компромиссомъ. Иногда въ немъ указываются нормы (законы, договоры и пр.), которыми долженъ руководиться судъ; иногда же суду предоставляется полная свобода дѣйствій.

Подробныя правила третейскаго разбирательства выработаны Гаагской мирной конференціей 1899 г., учредившей постоянную палату третейскаго международнаго суда, въ члены которой избираются на 6 лѣтъ лица, извѣстныя своими познаніями въ международномъ правѣ. Мѣстопробываніе этого суда находится въ Гаагѣ. Цѣль его—предоставленіе державамъ возможности немедленно прибѣгать къ третейскому суду.

Въ тѣхъ случаяхъ, когда всѣ вышеупомянутые миролюбивые способы разрѣшенія споровъ не приводятъ къ желательнымъ результатамъ, государствамъ по необходимости приходится для защиты своихъ правъ обращаться къ принудительнымъ мѣрамъ.

Реторсіи.

Наиболѣе легкой изъ нихъ, предпринимаемой въ отместку другому государству за допущенное имъ нарушеніе экономическихъ интересовъ страны, являются реторсіи. Къ числу ихъ относятся: увеличеніе таможенныхъ пошлинъ на товары какой-нибудь страны въ отместку за установленный ею высокій тарифъ, запрещеніе въ своихъ водахъ судоходства подданнымъ другого государства, которое не допускаетъ иностранныхъ судовъ въ свои воды, и тому подобныя мѣры возмездія зломъ на зло.

Репрессалии.

Болѣе рѣшительную мѣру самозащиты представляютъ собой репрессалии, отличающіяся отъ реторсій тѣмъ, что нарушаютъ

не только интересы, но и права другого государства. Приемы репрессалий: высылка подданных другого государства, арест их имущества, отказ от выполнения договора с этим государством.

В древности и в средние века частные лица по собственному почину расправлялись с чужими подданными, причинившими им какой-либо вред. С течением времени применение репрессалий было упорядочено, и частным лицам дозволялось добиваться возмещения своих убытков только под условием предварительного разрешения своего правительства. Теперь право употребления репрессалий не предоставляется частным лицам: им пользуются только государства.

Особым видом репрессалий является эмбарго, то есть задержание имущества, принадлежащего другому государству или его подданным, главным же образом, торговых судов, с целью принуждения противника к удовлетворению известных требований. Арестованное таким образом имущество возвращается по принадлежности, если противник согласится на предложенные ему условия; в случае же отказа имущество конфискуется.

Эмбарго.

Злоупотребление этой мерой настолько вредно отзывается на международных сношениях и торговле, что в настоящее время она на практике больше не применяется, а враждующия государства назначают срок, в течение которого суда противника могут безпрепятственно выйти из их порта.

Другим видом репрессалий является мирная блокада, т. е. охраняемое военной силой прекращение всякой морской торговли с известной частью территории другого государства без объявления ему войны. Эта мера не только разоряет то государство, к которому применяется, но и нарушает экономические интересы нейтральных держав, заставляя их тоже прекращать торговлю с блокируемой местностью.

Мирная блокада.

Испробовавъ все вышеприведенные болѣе или менѣе миролюбивые способы разрешения спора и не достигнувъ желан-

Война.

наго результата, державы по необходимости должны прибѣгнуть для удовлетворенія своихъ требованій къ открытой вооруженной борьбѣ, именуемой войной.

#### Исторія.

Въ древности война, за рѣдкими исключеніями, была безпощаднымъ и сплошнымъ истребленіемъ непріятеля. Нѣсколько умиротворяющее вліяніе оказывала только религія, сдерживавшая слишкомъ необузданныя проявленія физической силы. Въ средніе вѣка смягчающее дѣйствіе религіи и все болѣе развивающагося чувства гуманности становится еще болѣе очевиднымъ. Хотя жестокость и грубыя насилія еще процвѣтають, но въ то же время вырабатываются и нѣкоторыя правила вѣденія войны, смягчающія ея губительныя послѣдствія. Въ новое время эти правила достигаютъ все большаго развитія и приводятъ, наконецъ, къ установленію взгляда на войну, какъ на опредѣляемую точными правилами борьбу между вооруженными силами государствъ. Брюссельской конференціей 1874 г., созванной по почину ИМПЕРАТОРА АЛЕКСАНДРА II, была сдѣлана попытка свести вмѣстѣ и формулировать правила войны, но это удалось выполнить только Гаагской конференціи 1899 г., которая была созвана по предложенію ИМПЕРАТОРА НИКОЛАЯ II и въ которой участвовали представители 26 государствъ.

#### Право войны.

Совокупность правилъ, соблюдаемыхъ государствами при вѣденіи войны, образуетъ право войны въ объективномъ смыслѣ. Въ субъективномъ же смыслѣ, правомъ войны называется возможность вести вооруженную борьбу, пользуясь выгодами, предоставляемыми международными правилами войны.

Субъективнымъ правомъ войны обладаютъ, прежде всего, каждое независимое государство, затѣмъ политическая партія, колонія и вообще всякій общественный союзъ, имѣющій опредѣленную организацію, собственныя вооруженныя силы и соблюдающій, въ свою очередь, правила войны. Государства нейтрализованныя, т. е. обязавшіяся никогда не участвовать въ войнахъ (Швейцарія, Бельгія, Люксембургъ, Конго), могутъ вести лишь оборонительную войну, вызванную не-



обходимостью самозащиты. Частные лица, возставшія противъ своего правительства, считаются мятежниками и не пользуются охраной международного права войны.

Такъ какъ война есть борьба между вооруженными силами государствъ, то неучастные къ военному дѣлу жители и ихъ имущество признаются неприкосновенными. Военными силами государства считаются не только армія, но и ополченіе и добровольные отряды, если они имѣютъ во главѣ своей отвѣтственное лицо, открыто носятъ оружіе и опредѣленный отличительный знакъ и если сами соблюдаютъ законы и обычаи войны. При условіи соблюденія этихъ законовъ и обычаевъ, пользуется правами воюющей стороны и возставшее населеніе незавятой непріателемъ территоріи, хотя бы оно не успѣло получить правильной организаціи. Къ числу вооруженныхъ силъ относятся также лица несражающіяся, но исполняющія различныя обязанности, связанныя съ военными дѣйствіями: врачъ, интендантскіе чиновники, военные корреспонденты и пр. Всѣ они, въ случаѣ захвата непріателемъ, считаются военноплѣнными и пользуются всѣми преимуществами послѣднихъ.

Теперь военноплѣнные не подвергаются ни умерщвленію, ни отдачѣ въ рабство; по отношенію къ нимъ принимаются только такія мѣры, которыя необходимы, чтобы сдѣлать ихъ безопасными, воспрепятствовать имъ стать снова въ ряды сражающихся и облегчить надзоръ за ними и содержаніе ихъ. Такъ, они водворяются въ охраняемомъ стражею мѣстѣ; могутъ быть, въ случаѣ крайней надобности, заключены въ крѣпость или иное помѣщеніе и, наоборотъ, отпущены на волю съ обязательствомъ не принимать участія въ военныхъ дѣйствіяхъ; ихъ дозволяется употреблять на исполненіе, работъ, не имѣющихъ отношенія къ войнѣ, по существующимъ для чиновъ мѣстной арміи цѣнамъ, причемъ заработокъ плѣнныхъ употребляется на улучшеніе ихъ содержанія, а остатокъ выдается имъ при освобожденіи за вычетомъ расходовъ по ихъ содержанію. Военноплѣнные, пытавшіеся бѣжать изъ плѣна и пой-

Положеніе военноплѣнныхъ.

мальные, подвергаются легкимъ взысканіямъ, а бѣжавшіе удачно и вновь взятые въ плѣнъ не подлежатъ никакому наказанію.

Эти правила относительно военноплѣнныхъ, установлены на Гаагской конференціи 1899 г., которая признала, кромѣ того, нужнымъ учрежденіе на время войны справочныхъ бюро о военноплѣнныхъ, гдѣ сосредоточивались бы все свѣдѣнія о взятыхъ въ плѣнъ лицахъ, а также объ оставшихся послѣ ихъ смерти или найденныхъ на полѣ битвы вещахъ: (цѣнностяхъ, письмахъ и т. п.). По заключеніи мира военноплѣнные возможно скорѣе отправляются на родину.

Способы веденія  
войны.

На этой же Гаагской конференціи 1899 г. были утверждены правила веденія войны. Въ качествѣ общаго положенія признано, что воюющіе не пользуются неограниченнымъ правомъ выбора средствъ причиненія вреда непріятелю. Именно, воспрещено: употреблять ядъ, отравленное оружіе и снаряды имѣющіе единственнымъ назначеніемъ распространять удушающіе или вредоносные газы; убивать и ранить безоружнаго и беззащитнаго непріятеля или же примѣнять для этого предательскія средства: объявлять, что никому не будетъ пощады; употреблять оружіе, снаряды и вещества, причиняющія напрасныя страданія; незаконно пользоваться чужими флагами, формой и отличительными знаками; разрушать и захватывать непріятельскую собственность безъ крайней военной необходимости; атаковать и бомбардировать незащищенные селенія и жилища; отдавать на разграбленіе непріятельскіе города или мѣста, даже взятыя приступомъ. Кромѣ того, при осадахъ и бомбардировкахъ должно щадить храмы, зданія, служащія цѣлямъ науки, искусствъ и благотворительности, госпитали и помѣщенія больныхъ и раненыхъ, для чего осаждаемые обязаны обозначать эти зданія отличительными знаками и сообщить объ этомъ осаждающему непріятелю.

Медицинская помощь.

Особымъ уваженіемъ и покровительствомъ со стороны воюющихъ должны пользоваться медицинскія учрежденія и медицинскій персоналъ при арміяхъ. Правила по этому предмету установлены Женевской конвенціей 1864 г., подписанной

всѣми европейскими государствами. Военные госпитали и походные лазареты со всѣмъ служебнымъ персоналомъ должны быть отмѣчены знакомъ краснаго креста, считаются неприкосновенными и, въ случаѣ захвата непріятелемъ, подлежатъ немедленному возвращенію (кромѣ постоянныхъ военныхъ госпиталей). При этомъ медицинская помощь должна быть оказываема одинаково всѣмъ больнымъ и раненымъ, какъ своимъ, такъ и непріятельскимъ.

Правила Женевской конвенціи были примѣнены Гаагской конференціей 1899 г., къ морской войнѣ. Именно, военно-госпитальныя суда, которыя снаряжены государствами и госпитальныя суда, снаряженные обществами или частными лицами, имѣя единственной цѣлью оказаніе помощи раненымъ, больнымъ и погибающимъ, не подвергаются военнымъ дѣйствіямъ и не подлежатъ захвату, если государство, которому они принадлежатъ, предварительно сообщило ихъ названія воюющимъ.

Военно-госпитальныя суда должны имѣть бѣлую наружную окраску съ зеленой продольной полосой, а госпитальныя— такую же окраску съ красной продольной полосой. Кромѣ того, тѣ и другія поднимаютъ вмѣстѣ съ національнымъ флагомъ бѣлый флагъ съ краснымъ крестомъ. Воюющія стороны имѣютъ надъ ними право надзора и осмотра, могутъ удалить ихъ, предписать имъ опредѣленный курсъ, посадить на нихъ комиссаровъ и даже, въ случаѣ особой важности, задержать. Служебный персоналъ этихъ чиновъ и его частная собственность признаются неприкосновенными и не подлежатъ захвату.

Въ настоящее время война начинается прямо открытіемъ непріязненныхъ дѣйствій. Торжественное объявленіе войны, практиковавшееся въ прежнее время, теперь вышло изъ употребленія. Обыкновенно государство ставитъ своему противнику рѣшительное требованіе (ультиматумъ), и если тотъ отвѣчаетъ отказомъ, то оно издаетъ манифестъ или прокламацію о прекращеніи мирныхъ сношеній съ нимъ.

Непріязненные дѣйствія открываются высылкой дипломатическихкихъ агентовъ противника, а иногда даже и всѣхъ под-

Начало войны.

данныхъ его, какъ поступила, напр., Франція въ 1870 г., выславъ изъ своихъ предѣловъ всѣхъ германскихъ подданныхъ.

Съ началомъ войны теряютъ силу всѣ договоры между противниками, выполненіе которыхъ невозможно во время непріязненныхъ дѣйствій. Заключенные на случай войны договоры выступаютъ при такихъ обстоятельствахъ на первый планъ.

Война производитъ переворотъ не только во внѣшнихъ отношеніяхъ воюющихъ державъ, но потрясаетъ и всю внутреннюю жизнь ихъ: вводятся законы военного времени, появляются преступленія, которыя не могутъ имѣть мѣста въ мирное время, усиливается мѣра полицейскаго надзора и т. п.

Конецъ войны.

Война оканчивается обыкновенно заключеніемъ мирнаго договора между враждующими государствами, иногда завоеваніемъ однимъ государствомъ другого и, еще рѣже, фактическимъ прекращеніемъ непріязненныхъ дѣйствій безъ официального заключенія мира. Последний способъ страдаетъ тѣмъ недостаткомъ, что въ точности не опредѣляетъ вновь возникающихъ отношеній между противниками.

Если война закончилась завоеваніемъ одного государства другимъ, въ такомъ случаѣ побѣжденное государство утрачиваетъ самостоятельное существованіе и становится частью побѣдившаго государства.

Мирный договоръ влечетъ за собой прекращеніе военныхъ дѣйствій, возобновленіе силы существовавшихъ въ мирное время договоровъ, разрѣшеніе вызвавшаго столкновеніе вопроса, возобновленіе дипломатическихъ сношеній, освобожденіе плѣнниковъ, словомъ, возстановленіе предшествовавшихъ войнѣ отношеній.

Во время войны противники могутъ заключать между собой договоры о перемиріи, т. е., о временномъ прекращеніи военныхъ дѣйствій, о размѣнѣ плѣнныхъ (картели), о нейтрализаціи извѣстныхъ мѣстностей, о сдачѣ какой-нибудь части вооруженныхъ силъ непріятелю (капитуляція) и т. п.

## § 22.

## Правила морской войны.

Существенной особенностью морской войны, отличающей ее от сухопутной, служит то обстоятельство, что она имѣетъ цѣлью не только сломить вооруженныя силы непріятеля, но и подорвать его торговлю и, ухудшивъ такимъ образомъ его экономическое положеніе, побудить къ заключенію мира. Въслѣдствіе этого, правила морской войны имѣютъ цѣлью преимущественно огражденіе интересовъ нейтральныхъ государствъ, тогда какъ по отношенію къ воюющей сторонѣ допускаются приемы, считающіеся недозволенными въ сухопутной войнѣ, а именно: захватъ частной собственности (каперами и крейсерами), а также блокада невооруженныхъ владѣній непріятеля.

Каперомъ называется принадлежащее частному лицу судно, услугами котораго государство пользуется для захвата непріятельскихъ судовъ. Въ сущности каперство отличается отъ морского разбоя лишь тѣмъ, что основывается на разрѣшеніи государства, выдающаго судну патентъ на производство грабежа въ военное время.

Въ средніе вѣка частныя лица предавались грабежу совершенно произвольно, безъ разрѣшенія своихъ правительствъ, и только въ послѣдующее время выработались нѣкоторыя правила, ограничивающія произволь каперовъ и налагающія на нихъ отвѣтственность за незаконныя дѣйствія. Несмотря на эти ограниченія, каперство представлялось настолько прибыльнымъ для частныхъ лицъ, что въ XVII и XVIII столѣтіяхъ образовывались даже особыя компаніи для эксплуатаціи его.

Но злоупотребленія каперовъ, ихъ неподчиненіе указаніямъ правительствъ и отвѣтственность, которую послѣднимъ приходилось нести за причиненіе вреда нейтральнымъ судамъ, сдѣлали каперство во многихъ отношеніяхъ неудобнымъ и невыгоднымъ средствомъ борьбы и побудили европейскія дер-

Каперство.

жавы Парижской деклараціей 1856 г. совершенно отмѣнить каперство. С.-А. Соединенные Штаты, однако, согласались подписать эту декларацію лишь съ тѣмъ условіемъ, чтобы была провозглашена неприкосновенность всякой частной собственности на морѣ; но такъ какъ эта поправка не была принята, то Соединенные Штаты не подписали деклараціи.

#### Крейсерство.

Признаніе полной неприкосновенности частнаго имущества оказалось еще не соответствующимъ современному положенію международныхъ отношеній, и Парижскій конгрессъ, отмѣнивъ каперство, сохранилъ крейсерство, т. е. захватъ частной собственности военными кораблями, специально предназначенными для преслѣдованія торговыхъ судовъ непріятеля и называемыми крейсерами.

Франція и Англія заключили съ нѣкоторыми своими пароходными компаніями условія, на основаніи которыхъ принадлежація этимъ компаніямъ суда, обыкновенно служація лишь коммерческимъ цѣлямъ, должны въ военное время обращаться въ крейсера и входить въ составъ вооруженныхъ силъ государства. Суда русскаго добровольнаго флота тоже предназначены выполнять въ военное время обязанности крейсеровъ.

#### Блокада.

Военная блокада такъ же, какъ и блокада въ мирное время, представляетъ собой осаду военными кораблями принадлежащихъ извѣстному государству береговъ съ цѣлью недопущенія вооруженной силой какихъ бы то ни было сношеній съ ними.

Подобнаго рода мѣра не только наноситъ ущербъ интересамъ воюющихъ, но вредно отзывается и на торговлѣ другихъ государствъ, обязанныхъ къ прекращенію всякихъ сношеній съ блокируемыми берегами. Это обстоятельство побудило державы войти между собой въ соглашеніе относительно нѣкоторыхъ правилъ, ограничивающихъ примѣненіе блокады и уменьшающихъ вредъ, наносимый ею всемірной торговлѣ. Главнымъ постановленіемъ Парижской деклараціи 1856 года является положеніе, что блокада, для того, чтобы быть обязательной, должна быть дѣйствительной, т. е. должна поддержи-

ваться силой, достаточной для преграждения доступа къ осаждаемому берегу. Это правило представляет громадную важность въ виду примѣнявшагося раньше способа фиктивной или бумажной блокады, т. е. блокады, официально объявленной, но фактически не поддерживаемой достаточнымъ числомъ военныхъ судовъ.

Непріятельскій берегъ можетъ быть блокируемъ по всей своей линіи, а не исключительно только въ укрѣпленныхъ пунктахъ: но блокада устьевъ рѣкъ, не принадлежащихъ исключительно одному непріятелю, проливовъ, соединяющихъ свободныя воды, а также Суэцкаго канала признается недозволенной.

Блокада должна быть установлена верховной властью, хотя иногда, въ случаѣ необходимости немедленнаго блокированія непріятельскихъ береговъ и невозможности получить на это своевременное распоряженіе правительства, начальникъ эскадры имѣетъ право самъ начать ее.

Объявленіе о блокадѣ бываетъ или общее, заключающееся въ извѣщеніи нейтральныхъ государствъ относительно предназначенныхъ къ блокированію пунктовъ, или же особенное, состоящее въ предупрежденіи каждаго приближающагося судна о недоступности осажденнаго берега. Второй способъ объявленія необходимъ при внезапномъ установленіи блокады начальникомъ эскадры. Но если фактическая блокада продолжается долгое время, то предупрежденіе о ней отдѣльныхъ судовъ считается излишнимъ.

Блокада продолжается пока осаждающія суда остаются на своемъ посту. Но если они отлучаются на время вслѣдствіе непогоды или съ цѣлью преслѣдованія кораблей, старающихся проникнуть за охраняемую линію, или же по другимъ какимъ-либо уважительнымъ причинамъ, то блокада не считается прерванной.

Осаждающія портъ суда не должны преграждать доступъ въ него кораблямъ, ищущимъ спасенія отъ морского бѣдствія. Военнымъ судамъ нейтральныхъ государствъ можетъ быть

Установленіе  
блокады.

также, въ видѣ любезности, дозволенъ доступъ въ блокируемую мѣстность, равнымъ образомъ, какъ и нейтральнымъ почтовымъ пароходамъ, съ условіемъ, однако, чтобы на нихъ не было никакихъ грузовъ.

**Нарушеніе блокады.** Попытка проникнуть за охраняемую вооруженной силой линію блокируемой мѣстности считается нарушеніемъ блокады и карается арестомъ виновнаго судна, но въ томъ только случаѣ, когда оно бываетъ задержано на мѣстѣ или поймано въ открытомъ морѣ: если же судну удалось прорвать блокаду и укрыться въ нейтральныя воды, преслѣдованіе его должно быть прекращено. Кромѣ того, судно можетъ быть обвинено въ нарушеніи блокады лишь тогда, когда ему было извѣстно о существованіи ея.

Нейтральнымъ судамъ, укрывающимся отъ непогоды въ блокируемомъ портѣ, открытъ свободный выходъ изъ него: тѣмъ же изъ нихъ, которыя находились въ порту до объявленія осады, предоставляется извѣстный срокъ для ухода изъ него.

Судно не можетъ быть арестовано за одно только предполагаемое намѣреніе прорвать блокаду; судно должно дѣйствительно совершить попытку пройти за линію блокады.

Какъ непріятельскія суда, захваченныя крейсерами, такъ и суда другихъ государствъ, арестованныя за нарушеніе блокады, препровождаются въ ближайшій портъ блокирующаго государства. Если судно признано нарушителемъ блокады, оно конфискуется; грузъ же, находящійся на немъ конфискуется лишь въ томъ случаѣ, когда обнаружится, что собственникъ его былъ осведомленъ о попыткѣ нарушить блокаду.

**Призы.** Присужденныя въ пользу захватчика судно и находящіяся на немъ товары и частное имущество называются призомъ. Захваченное судно должно быть отведено въ ближайшій портъ воюющаго или союзнаго государства, причемъ на взятелѣ лежитъ обязанность составить обо всемъ случившемся протоколъ и заботиться о препровождаемомъ экипажѣ и грузѣ: но на него не возлагается отвѣтственность за случайную



гибель груза. Присужденное призовымъ судомъ въ пользу захватчика имущество считается собственностью государства, которое выдаетъ вознагражденіе.

Захватъ непріятельскаго судна и отводъ его въ портъ сопряжены, однако, со столькими неудобствами, а иногда и опасностями для самого взятеля, что зачастую ему бываетъ выгоднѣе или совсѣмъ отказаться отъ груза, или же уничтожить его.

Но потопленіе судна можетъ имѣть мѣсто, разумѣется, лишь по снятіи съ него находящагося на немъ экипажа и пассажировъ. Для избѣжанія крайнихъ мѣръ иногда между командиромъ крейсера и начальникомъ задержаннаго судна заключается договоръ, въ силу котораго послѣдній обязуется выплатить извѣстный выкупъ за то, чтобы получить свободу плаванія по условленному пути и на условный срокъ.

Призовое право сохраняетъ свою силу лишь въ военное время и притомъ во владѣніяхъ воюющихъ державъ или въ открытомъ морѣ, но ни какъ не въ нейтральныхъ водахъ.

Обратное отнятіе у непріятеля захваченнаго имъ судна называется репризомъ.

Прежде захваченное имущество, по истеченіи 24 часовъ владѣнія имъ, считалось собственностью взятеля, а потому и репризъ могъ имѣть мѣсто лишь до истеченія этого срока теперь же, когда отнятое имущество переходитъ въ собственность захватчика лишь по приговору призового суда, правомъ реприза можно пользоваться во все время до постановленія этого приговора.

Въ законодательствахъ существуютъ правила точно устанавливающія права и обязанности контръ-захватчика, мѣру вознагражденія, получаемаго имъ за освобожденіе нейтральнаго суда и т. д.

Призовые суды являются учрежденіемъ не международнымъ, а государственнымъ: они состоятъ изъ чиновниковъ воюющаго государства, иногда только судебныхъ (въ Англии, Соединенныхъ Штатахъ, Голландіи), иногда судебныхъ и административныхъ (въ остальныхъ странахъ). Но иногда учреже-

Призовое производство.

даются комиссії изъ представителей воюющихъ и нейтральныхъ державъ для пересмотра рѣшеній призовыхъ судовъ. Кромѣ того, теперь уже признано, что рѣшенія призовыхъ судовъ должны, по возможности, соображаться съ нормами международного права, а не ограничиваться исключительно лишь своими отечественными законоположеніями.

Призовые суды  
въ Россіи.

Устройство и дѣятельность русскихъ призовыхъ судовъ опредѣлены Положеніемъ о морскихъ призахъ 27 марта 1895 г.

Право задержанія судовъ имѣютъ русскія военныя суда, а торговыя только въ двухъ случаяхъ: 1) если они подверглись нападенію со стороны непріятельскаго или подозрительнаго судна, и 2) если оказали помощь русскому или союзному судну, подвергнутому непріятельскому нападенію.

Призовыми судами первой инстанціи являются портовые суды, состоящіе изъ назначаемаго Высочайшей Властью предсѣдателя, пяти членовъ, прокурора и секретаря, и флагманскіе, образуемые флагманами изъ четырехъ штабъ-офицеровъ морского вѣдомства подъ предсѣдательствомъ одного изъ старшихъ судовыхъ командировъ. Вторую инстанцію составляетъ Адмиралтействъ-Совѣтъ съ участіемъ двухъ сенаторовъ и одного чиновника министерства иностранныхъ дѣлъ.

Вѣдомству призовыхъ судовъ у насъ подлежатъ дѣла: 1) о конфискаціи и освобожденіи задержанныхъ торговыхъ судовъ или суммъ, вырученныхъ отъ продажи ихъ, либо внесенныхъ въ видѣ залога за освобожденіе ихъ, 2) о возмѣщеніи убытковъ, причиненныхъ задержаніемъ, истребленіемъ, гибелью или поврежденіемъ торговыхъ судовъ и грузовъ, 3) о возвращеніи отбитыхъ у непріятели призовъ первоначальнымъ владѣльцамъ и вознагражденіи за это отбитіе и 4) о распределеніи призового вознагражденія за задержаніе непріятельскихъ судовъ и грузовъ торговыми судами. Дѣла послѣднихъ трехъ разрядовъ возбуждаются не иначе, какъ по просьбѣ кого-либо изъ заинтересованныхъ лицъ, судохозяина или шкипера задержаннаго судна, командира и команды задержаннаго судна. При томъ, дѣла четвертаго разряда разбираются

всегда портовыми судами, а дѣла третьяго разряда подсудны флагманскимъ судамъ только въ томъ случаѣ, когда первоначальный владѣлецъ отбитаго судна или его повѣренный находится на лицѣ, иначе флагманскій судъ передаетъ дѣло въ портовый судъ.

Въ производствѣ дѣлъ участвуютъ: судовладелецъ (или его повѣренный) или капитанъ задержаннаго судна, командиръ задержавшаго судна или его повѣренный и прокуроръ, въ качествѣ представителя интересовъ казны. Они имѣютъ право присутствовать при всѣхъ дѣйствіяхъ призового суда, представлять устные и письменныя объясненія и доказательства, разсматривать подлинное производство, получать изъ него выписи и копии, допрашивать свидѣтелей.

Апелляціонныя жалобы на рѣшенія призового суда приносятся въ мѣсячный срокъ со дня объявленія рѣшенія.

Законъ точно опредѣляетъ тѣ случаи, когда разрѣшается уничтоженіе задержаннаго судна, именно: 1) когда сохраненіе судна окажется невозможнымъ вслѣдствіе дурнаго его состоянія или крайней малоцѣнности опасности отбитія сего судна неприятелемъ или значительной отдаленности или блокады портовъ, а также опасности, угрожающей задержавшему судну или успѣху его операций,—морскому начальнику дозволяется, подъ личной отвѣтственностью, съжечь или потопить задержанное судно, предварительно снявъ съ него людей и, по возможности, находящійся на немъ грузъ, а равно принявъ мѣры къ сохраненію имѣющихся на суднѣ бумагъ и другихъ предметовъ, которые могутъ оказаться необходимыми для выясненія дѣла при разсмотрѣніи его въ порядкѣ, для дѣлъ о призахъ установленномъ.

### § 23.

#### Нейтралитетъ.

Нейтралитетомъ называется пассивное состояніе государства, не принимающаго участія въ войнѣ, которую ведутъ между собою другія государства.

**Исторія.** Международныя нормы относительно правъ и обязанностей нейтральныхъ государствъ выработались лишь въ новое время. Въ средніе вѣка, когда война велась не только государствами, но и частными лицами, руководившимися больше соображеніями собственной выгоды, чѣмъ интересами государства, не могло быть и рѣчи о строгомъ соблюденіи неприкосновенности нейтральной собственности. Но въ XVI вѣкѣ начали выработываться нѣкоторыя правила, съ большей ясностью опредѣлившія положеніе нейтральныхъ государствъ въ военное время. Было признано, что такія государства, не принимая прямого участія въ войнѣ, могли всетаки отчасти содѣйствовать одной изъ сторонъ.

Стѣсненія, которымъ подвергалась нейтральная торговля во время войны, вызвали еще въ XIV вѣкѣ появленіе кодекса правилъ относительно этого вопроса подъ названіемъ „*Consolato del Mare*“. Въ немъ устанавливалась неприкосновенность нейтральной собственности на непріятельскомъ суднѣ и, наоборотъ, давалось право захвата непріятельскаго имущества, находящагося на нейтральномъ кораблѣ.

Англія очень долго отстаивала эти правила, тогда какъ другіи державами признавалась желательность полной неприкосновенности нейтральныхъ кораблей и находящагося на нихъ непріятельскаго груза. Борьба этихъ двухъ воззрѣній обострилась въ концѣ XVIII столѣтія, когда, съ цѣлью ограничить притѣсненія нейтральной торговли, образовались подъ главенствомъ Россіи въ 1780 и въ 1800 гг. союзы вооруженнаго нейтралитета.

Принудительныя мѣры, предпріятыя Наполеономъ I и нѣкоторыми европейскими державами противъ Англіи, слишкомъ произвольно властвовавшей на морѣ, побудили, наконецъ, и ее отступить отъ своей системы. На Парижскомъ конгрессѣ 1856 г. она присоединилась къ другимъ государствамъ и подписала декларацию, согласно которой не только нейтральный грузъ неприкосновененъ на непріятельскомъ кораблѣ, но и нейтральный флагъ охраняетъ непріятельскій

грузъ, кромѣ военной контрабанды. Постановленія этой деклараціи признаны русскимъ Положеніемъ о морскихъ призахъ 1895 года.

При тѣсномъ общеніи между цивилизованными государствами совершенно равнодушное отношеніе однихъ изъ нихъ къ судьбѣ другихъ представляется, конечно, невозможнымъ, такъ что отъ нейтральныхъ государствъ можно требовать не воздержанія отъ выраженія сочувствія или порицанія, а лишь фактическаго невмѣшательства въ войну. Они не должны ни принимать участія въ войнѣ, ни допускать на своей территоріи никакихъ военныхъ дѣйствій. Это правило примѣняется гораздо строже при сухопутной войнѣ, чѣмъ во время морской.

Тогда какъ проходъ черезъ нейтральную территорію вооруженнымъ силамъ воюющаго государства воспрещается подъ страхомъ задержанія и разоруженія, суда воюющихъ сторонъ допускаются въ нейтральныя воды для возобновленія топлива и жизненныхъ припасовъ или съ цѣлью избѣжать бури и крушенія. Но военные корабли обязаны не злоупотреблять оказаннымъ имъ гостепрѣмствомъ, не предпринимать во время стоянки военныхъ дѣйствій, не возобновлять своего вооруженія и не запасаться періодически предметами, необходимыми для плаванія и косвенно служащими орудіемъ борьбы. При встрѣчѣ кораблей двухъ враждующихъ державъ въ нейтральномъ портѣ, они обязаны сохранять во время своего пребыванія здѣсь мирныя отношенія и выйти отсюда неодновременно, а по истеченіи сутокъ одинъ послѣ другого.

Далѣе, нейтральное государство не должно позволять въ своемъ портѣ постройки и снаряженія судовъ, могущихъ служить для военныхъ операцій.

Во время американской войны между южными и сѣверными штатами южные штаты пользовались услугами симпатизировавшей имъ Англіи для постройки судовъ. Крейсеръ „Алабама“, сооруженный въ Англіи и причинившій много вреда сѣверо-американской торговлѣ, далъ поводъ къ обвиненію Англіи

Обязанности  
нейтральныхъ госу-  
дарствъ.

въ нарушеніи нейтралитета. Дѣло было улажено Вашингтонскимъ трактатомъ 1871 года, провозгласившимъ слѣдующія правила.

Нейтральное государство должно: 1) не допускать на своей территоріи снаряженія и вооруженія всякихъ кораблей предназначенныхъ къ участию въ войнѣ противъ государства, съ которымъ оно само въ мирѣ, 2) не допускать, чтобы принадлежащая ему воды служили мѣстомъ военныхъ дѣйствій, а также не допускать пользоваться ими для возобновленія и пополненія военныхъ запасовъ, оружія и для набора экипажа, 3) наблюдать за всѣми пребывающими въ его водахъ и портахъ лицами съ цѣлью предупредить нарушеніе этихъ правилъ.

Нейтральная держава обязана также не допускать захвата призовъ на принадлежащихъ ей водахъ и не допускать на своей территоріи устройства призовыхъ судовъ и продажи призовъ.

Черезъ нейтральную территорію не должны быть пропускаемы военные запасы и амуниція для которой нибудь изъ воюющихъ сторонъ, но можетъ быть разрѣшенъ провозъ раненыхъ и больныхъ.

Снабженіе одной изъ воюющихъ сторонъ оружіемъ или денежнымъ пособіемъ считается для нейтральной державы недозволеннымъ, хотя она не обязана запрещать своимъ подданнымъ продажу оружія или ссуду денегъ воюющимъ государствамъ. Такимъ же образомъ нейтральная держава не должна допускать на своей территоріи вербовки солдатъ, производимой агентами воюющихъ сторонъ, но не обязана запрещать вступленіе въ дѣйствующую армію своимъ подданнымъ, за исключеніемъ лицъ, состоящихъ на государственной службѣ, какъ напримѣръ, офицеровъ, которые должны выйти въ отставку раньше, чѣмъ поступить въ ряды воюющихъ.

Государство, желающее сохранить нейтралитетъ, можетъ предпринять репрессивныя мѣры противъ попытокъ нарушенія его. Такъ, оно въ правѣ не допустить выхода изъ своего порта судовъ, получившихъ здѣсь военныя подкрѣпленія, преслѣдовать судно, открывшее въ его водахъ огонь по непріятелю, а

въ случаѣ неуспѣшности этихъ своихъ дѣйствій, потребовать удовлетворенія отъ государства, подданные котораго нарушили нейтралитетъ. Со своей стороны и воюющее государство, пострадавшее отъ небрежности и попустительства нейтральной державы, можетъ требовать отъ нея удовлетворенія за причиненный ему вредъ.

Однимъ изъ наиболѣе частыхъ способовъ нарушенія нейтралитета является подвозъ военной контрабанды. Подъ контрабандой вообще понимается товаръ, доставка котораго къ извѣстному мѣсту воспрещена; военной же контрабандой, въ частности, называются тѣ предметы, подвозъ которыхъ запрещается нейтральнымъ подданнымъ лишь во время войны въ виду того, что эти предметы могутъ служить для военныхъ цѣлей.

При опредѣленіи предметовъ, составляющихъ военную контрабанду, сталкиваются интересы воюющихъ и нейтральныхъ державъ: въ то время, какъ первыя стремятся по возможности расширить понятие военной контрабанды и подвести подъ него не только предметы, непосредственно предназначенные для военныхъ дѣйствій, но и все, что косвенно служитъ къ увеличенію боевыхъ силъ непріятеля, какъ напримѣръ, съѣстные припасы, каменный уголь, лошади и т. д., вторыя склонны считать запретнымъ товаромъ лишь предметы, дѣйствительно и непосредственно служащіе средствами веденія войны, какъ напр., оружіе, взрывчатые вещества и пр. Для устраненія возможныхъ возникнуть недоразумѣній государства иногда обнаруживаютъ при началѣ военныхъ дѣйствій перечень предметовъ, которые будутъ считаться ими военной контрабандой. Такъ напр., согласно изданію въ 1895 г. у насъ Положенію о призахъ, „предметы, признаваемые военной контрабандой, объявляются во всеобщее свѣдѣніе въ особой деклараціи“.

Но и при наличности такого перечня, всетаки слѣдуетъ соображаться съ обстоятельствами каждаго отдѣльнаго случая чтобы опредѣлить, является ли преступнымъ провозъ извѣстнаго товара.

Военная  
контрабанда.

Институтомъ международного права выработаны въ 1896 г. на этотъ счетъ слѣдующія правила.

Военной контрабандой считаются лишь слѣдующіе предметы: 1) всякаго рода оружіе, 2) военные припасы (т. е. такіе предметы, которые должны быть только соединены или прилажены для того, чтобы послужить орудіемъ войны) и взрывчатые вещества, 3) военные матеріалы (обмундировка, лафеты и т. п.), 4) морскія суда, снаряженные для войны, 5) инструменты, служащіе для непосредственной выдѣлки военныхъ припасовъ и предназначенные для непріятельскаго употребленія. Напротивъ, такіе предметы которые обыкновенно примѣняются для удовлетворенія мирныхъ потребностей, хотя могутъ послужить и для подкрѣпленія боевыхъ силъ, а также предметы, лишь случайно могущіе стать орудіемъ войны, не признаются военной контрабандой.

Судно, везущее военную контрабанду, только тогда можетъ подвергнуться захвату, когда оно поймано съ поличнымъ, т. е. когда оно задержано на пути въ непріятельскія воды, и находящійся на немъ грузъ не еданъ еще по назначенію. Кромѣ того, оно можетъ быть захвачено лишь во враждебныхъ водахъ или въ открытомъ морѣ; въ нейтральныхъ же водахъ оно считается неприкосновеннымъ.

По французскому праву захвату подлежатъ тѣ суда, на которыхъ находятся предметы, предназначенные, согласно корабельнымъ бумагамъ, для непріятеля; назначеніе же самаго судна, т. е. то обстоятельство, отправляется ли оно въ нейтральный или во враждебный портъ, не принимается во вниманіе. По англійскому праву, напротивъ, при захватѣ судна не играетъ роли назначеніе находящихся на немъ предметовъ, а обращается вниманіе на назначеніе судна и на фактическія сношенія его съ непріятельскимъ флотомъ или остановки во враждебныхъ портахъ.

Обыкновенно вся находящаяся на суднѣ контрабанда подвергается конфискаціи; само же судно конфискуется лишь въ тѣхъ случаяхъ, когда доказано, что владѣлецъ его звалъ о назначеніи товара. По французскому праву судно со всѣмъ на-



ходящимся грузомъ конфискуется, если  $\frac{3}{4}$  груза составляет военную контрабанду. Подобная мѣра, однако, причиняетъ незаслуженный убытокъ владѣльцу остальной части находящагося на суднѣ товара. По англійскому праву подлежатъ конфискаціи только военная контрабанда и прочіе товары хозяина контрабанды; судно и имущество судохозяина конфискуются только въ томъ случаѣ, когда часть военной контрабанды принадлежитъ самому судохозяину, или когда онъ уличенъ въ составленіи подложныхъ корабельныхъ документовъ, или когда имъ нарушенъ специальный договоръ относительно военной контрабанды между его отечествомъ и воюющей стороной; наконецъ, находящееся на суднѣ имущество постороннихъ лицъ никогда не конфискуется.

Въ случаяхъ, когда находящійся на кораблѣ товаръ признанъ условной контрабандой, т. е. представляетъ собой вещи, могущія служить не только для военныхъ, но и для мирныхъ цѣлей, захватчикъ можетъ воспользоваться правомъ первой покупки, т. е. пріобрѣтенія этихъ вещей за известное вознагражденіе или же задержать ихъ только на время войны.

Военной контрабандой признается также перевозка войскъ непріятельскаго государства или же доставка ему депешъ т. е. официальныхъ сообщеній о правительственныхъ дѣлахъ, причемъ подобный видъ контрабанды, присутствіе которой на суднѣ служитъ доказательствомъ прямого участія его въ военныхъ дѣйствіяхъ непріятеля, карается не только задержаніемъ находящихся на суднѣ войскъ, правительственныхъ агентовъ и депешъ, но также и конфискаціей самаго судна.

Нейтральное государство не отвѣтственно за военную контрабанду своихъ подданныхъ, если оно само не участвуетъ въ ней, и не обязано преслѣдовать ихъ. Лица же занимающіяся контрабандой, кромѣ конфискаціи признаннаго незаконнымъ товара, не подвергаются никакому другому наказанію.

Чтобы имѣть возможность примѣнять вышеизложенныя мѣры для защиты своихъ интересовъ воюющія государства пользуются правомъ осмотра, т. е., правомъ останавливать торговые

Право осмотра.

суда для провѣрки ихъ національности и грузовъ. Право это не ограничивается одними непріятельскими судами, а распространяется и на корабли, плавающіе подъ нейтральнымъ флагомъ.

Осмотръ допускается только въ военное время, и необходимость подобной мѣры настолько очевидна, что несмотря на все неудобство и даже убыточность ея для нейтральныхъ государствъ, послѣднія подчиняются ей безпрекословно.

Производить осмотръ могутъ только военные суда въ открытыхъ или же принадлежащихъ воюющимъ сторонамъ водахъ, но ни въ какомъ случаѣ не въ нейтральныхъ.

Подвергаются осмотру торговые суда; военные же и почтовые нейтральные корабли должны быть въ этомъ отношеніи неприкосновенны. Торговые суда, плавающія подъ военнымъ конвоемъ нейтральнаго государства и прикрываемыя такимъ образомъ нейтральнымъ военнымъ флагомъ, тоже не подвергаются осмотру на томъ основаніи, что засвидѣтельствованіе командира конвоирующаго отряда признается достаточнымъ доказательствомъ отсутствія на судахъ запрещеннаго груза и законности ихъ назначенія.

Англійское законодательство, однако, не признаетъ этого изъятія, находя, что заявленіе командира, несмотря на предполагаемую его добросовѣтность, не доказываетъ съ несомнѣнностью отсутствія военной контрабанды на конвоируемыхъ имъ судахъ, такъ какъ онъ самъ не всегда имѣетъ возможность убѣдиться въ этомъ. Кромѣ того, предоставленіе контроля должностному лицу нейтральной державы налагаетъ на нее извѣстную отвѣтственность и можетъ неволью впутать ее въ войну.

Непріятельское судно, укрывающееся подъ конвоемъ нейтральнаго военнаго корабля подвергается конфискаціи, а оказавшее ему покровительство государство несетъ отвѣтственность за нарушеніе нейтралитета.

Остановка и осмотръ подозрительнаго судна совершаются по извѣстному, уже давно установленному порядку: военный корабль обыкновенно подаетъ сигналъ выстрѣломъ, затѣмъ,

его командиръ или, по его порученію, другой офицеръ подъѣзжаетъ на шлюпкѣ, входитъ на судно и, согласно принятому въ Англии, Франціи и Россіи порядку, самъ производитъ осмотръ корабельныхъ инструментовъ и допросъ экипажа. Если при осмотрѣ возникаетъ какое-либо подозрѣніе относительно назначенія судна и характера находящагося на немъ груза, то офицеру предоставлено право произвести обыскъ, который совершается въ присутствіи капитана. Со своей стороны, капитанъ обязанъ не оказывать сопротивленія при совершеніи обыска, такъ какъ можетъ этимъ подтвердить возникшее подозрѣніе и дать поводъ къ захвату судна. Въ случаяхъ, когда обыскомъ не обнаружено никакой вины за судномъ, оно освобождается и можетъ слѣдовать къ мѣсту своего назначенія.

Поводомъ къ захвату служатъ, кромѣ обнаруженія военной контрабанды, сопротивленіе осмотру и уничтоженіе судовыхъ документовъ при приближеніи военнаго корабля.

Связанныя съ осмотромъ неудобства побуждаютъ иногда нейтральныя суда обращаться въ бѣгство. Въ такихъ случаяхъ дозволяется силой остановить судно и произвести на немъ болѣе строгій и взыскательный осмотръ. Если же судно оказываетъ сопротивленіе осмотру, то оно конфискуется вмѣстѣ со всѣмъ находящимся на немъ грузомъ, такъ какъ подобный поступокъ его признается нарушеніемъ нейтралитета.

Уничтоженіе судовыхъ бумагъ прежде тоже влекло за собой конфискацію судна; но въ настоящее время практикой допускается иногда смягченіе этой мѣры.

Нейтральное государство, какимъ-либо образомъ нарушившее нейтралитетъ, рискуетъ вызвать по отношенію къ себѣ принудительныя мѣры и даже объявленіе войны со стороны воюющей державы.

#### § 24.

#### Консулы.

Консулами называются чиновники Министерства Иностранныхъ Дѣлъ, пребывающіе постоянно въ чужихъ краяхъ

съ цѣлью оказывать покровительство находящимся тамъ подданнымъ своего отечества и заботиться объ интересахъ отечественной торговли и мореплаванія.

Исторія.

Учрежденія, сходныя съ нашими консульствами, появились только въ средніе вѣка, когда оживившіяся, благодаря крестовымъ походамъ, торговыя сношенія христіанскихъ странъ съ Востокомъ вызвали настоятельную потребность въ созданіи такихъ учрежденій, которыя оказывали бы защиту и покровительство христіанскимъ купцамъ въ мусульманскихъ странахъ.

Переселившіеся на Востокъ купцы образовывали факторіи, избиравшія изъ своей среды консуловъ—судей, которымъ предоставлялась извѣстная власть надъ всеми членами факторіи. Враждебное отношеніе мусульманъ къ европейскимъ выходцамъ побудило правительства послѣднихъ оградить интересы своихъ подданныхъ на Востокѣ, что выразилось въ постоянномъ расширеніи правъ судей—консуловъ.

Вначалѣ послѣднимъ предоставлялось лишь разрѣшеніе торговыхъ споровъ, но затѣмъ они стали разбирать гражданскія и уголовныя дѣла, а также осуществлять полицейскую и административную функціи. Такого рода порядокъ, установившійся еще съ XII вѣка, сохраняетъ свою силу на Востокѣ и по настоящее время.

Назначеніе консуловъ въ христіанскія страны началось лишь съ XIV вѣка.

Вначалѣ имъ тоже предоставлено было право суда надъ своими соотечественниками: но съ теченіемъ времени ихъ судейскія права все болѣе и болѣе ограничивались мѣстной властью, пока, наконецъ, не были уничтожены совсѣмъ. Къ концу XVIII вѣка консулы окончательно превратились въ правительственныхъ агентовъ и охранителей торговыхъ интересовъ своей страны за границею.

Предѣлы вѣдомства.

Вѣдомство каждаго отдѣльнаго консула въ иностранномъ государствѣ ограничивается обыкновенно извѣстнымъ округомъ, предѣлы котораго опредѣляются соглашеніемъ высшающаго и принимающаго правительства.

Консулы бывают штатными и нештатными. Первыми называются чиновники Министерства Иностранных Дѣлъ, назначаемые правительствомъ, несущіе всѣ консульскія обязанности и состоящіе на жалованьи: вторыми являются лица, выбираемые въ консулы или изъ подданныхъ посылающаго государства, жительствующихъ на мѣстѣ своего назначенія, или, за недостаткомъ послѣднихъ, изъ мѣстныхъ подданныхъ. Нештатные консулы не получаютъ опредѣленнаго жалованья, но за то имъ не воспрещено заниматься посторонними дѣлами.

По старшинству консулы дѣлятся на: 1) генеральныхъ консуловъ, стоящихъ во главѣ округовъ, 2) консуловъ, заведующихъ частями округа, 3) вице-консуловъ (помощниковъ консуловъ) и 4) консульскихъ агентовъ, т. е., лицъ, назначенныхъ консулами для отправленія какихъ-либо консульскихъ обязанностей. Всѣ эти разряды консуловъ подчинены отечественному посланнику, на котораго возложена обязанность служить имъ руководителемъ и защитникомъ.

Для вступленія въ должность, консулы предъявляютъ мѣстному правительству свой патентъ (brevet) и получаютъ отъ него соответствующее разрѣшеніе (exequatur, placet), въ Турціи—берать). Мѣстное правительство можетъ по какимъ-либо причинамъ не допустить данное лицо къ исполненію консульскихъ обязанностей или же отнять уже выданное ему разрѣшеніе, если это лицо будетъ злоупотреблять оказаннымъ ему довѣріемъ. Одно и тоже лицо можетъ нести консульскія обязанности отъ имени двухъ или болѣе государствъ и, съ другой стороны, можетъ быть представителемъ своего отечества въ двухъ государствахъ.

Обязанности консула прекращаются смертью его, выходомъ въ отставку, отзываніемъ отечественнымъ правительствомъ, отобраніемъ у него разрѣшенія мѣстнымъ правительствомъ, перемѣной правительства одного изъ государствъ, между которыми онъ служитъ, возникновеніемъ между этими государствами военныхъ дѣйствій или же вообще прекращеніемъ всякихъ мирныхъ сношеній.

Вступленіе  
въ должность.

Прекращеніе службы.

Пока на мѣсто оставляющаго службу или умершаго консула еще не назначенъ преемникъ, его обязанности исполняетъ консулъ какой-либо дружественной державы. Равнымъ образомъ, въ случаѣ возникновенія войны, дружественныя государства заботятся объ оставленныхъ безъ консульскаго примотра подданныхъ воюющихъ сторонъ.

**Привилегіи.**

Преимущества, которыя должны быть связаны со званіемъ консула, до сихъ поръ еще представляются спорными.

Въ то время, какъ одни юристы придерживаются мнѣнія, что консулъ долженъ занимать такое же положеніе, какъ и другіе его соотечественники, и не пользоваться сравнительно съ ними никакими преимуществами, другіе находятъ, что онъ имѣетъ права на всѣ привилегіи посланника.

Какъ первое, такъ и второе мнѣнія одинаково неосновательны, такъ какъ, не будучи представителемъ своего государства въ политическомъ отношеніи, консулъ не можетъ обладать равнымъ съ посланникомъ правами; но, съ другой стороны, представляя собой должностное лицо, состоящее на службѣ своего отечества, консулъ, въ особенности штатный, по необходимости долженъ пользоваться извѣстными преимуществами сравнительно съ другими подданными государства. Такъ, ему не принадлежитъ право вѣзельности, онъ не пользуется усиленной охраной своей личности и лишь въ ограниченной степени обладаетъ почетными преимуществами. За то онъ пользуется многими другими привилегіями.

Консулъ можетъ быть подвергнутъ аресту лишь въ случаяхъ захвата на мѣстѣ преступленія; при иныхъ обстоятельствахъ онъ подвергается только домашнему аресту и то на время, пока не получитъ распоряженіе относительно его изъ отечественнаго государства.

Въ торговыхъ дѣлахъ, занятіе которыми разрѣшается только нештатнымъ консуламъ, за проступки, касающіеся этихъ торговыхъ дѣлъ, онъ можетъ подвергнуться личному задержанію.

Консулъ свободенъ отъ всякихъ личныхъ повинностей (хотя иногда и призывается къ исполненію свидѣтельскихъ обязан-

ностей па судѣ), отъ воинскаго постоя и отъ налоговъ на движимость; по налоги на недвижимость, торговлю и т. п. онъ несетъ на общемъ основаніи. Его архивъ и переписка пользуются правомъ вѣземельности и неприкосновенности.

На домѣ, гдѣ живетъ консулъ можетъ быть выставленъ гербъ и флагъ отечественнаго государства.

Во особомъ положеніи находятся консулы въ нехристіанскихъ странахъ Востока. Во первыхъ, имъ принадлежитъ обыкновенно полицейская и судебная власть надъ своими соотечественниками, пребывающими въ этихъ странахъ. Во вторыхъ, на Востокѣ консулы несутъ также обязанности дипломатическихъ агентовъ и представляютъ собой, такимъ образомъ, защитниковъ не только торговыхъ, но также и политическихъ интересовъ своего отечества, въ силу чего пользуются правами и преимуществами, предоставляемыми посланникамъ: неприкосновенностью и экстерриториальностью. Въ остальныхъ отношеніяхъ консульскія учрежденія на Востокѣ мало чѣмъ отличаются отъ европейскихъ: подраздѣленія ихъ, а также порядокъ вступленія въ должность здѣсь и тамъ одинаковы.

Существованіе консульской юрисдикціи въ государствахъ Востока нерѣдко отражалось неблагопріятнымъ образомъ на отношеніяхъ между иностранцами и туземцами, питающими недовѣріе къ консульскому суду. Въ виду этого, возникла мысль объ учрежденіи смѣшанныхъ судовъ изъ туземцевъ и иностранцевъ. Эта мысль получила осуществленіе въ Египтѣ (въ 1875 г.). Въ Капрѣ, Александріи и Мансурѣ учреждены смѣшанные международные суды первой инстанціи, состоящіе изъ двухъ палатъ: гражданской и торговой. Въ Александріи находится апелляціонный судъ. Судьи назначаются хедивомъ, причемъ иностранные—съ согласія ихъ правительствъ.

Смѣшанные суды разбираютъ гражданскія и торговыя дѣла между туземцами и иностранцами, между иностранцами разныхъ подданствъ, дѣла о недвижимыхъ имуществахъ между иностранцами одного и того же подданства, все мелкія (полицейскія) нарушенія, а также преступленія противъ лицъ судеб-

Консулы  
на Востокѣ.

Смѣшанные суды  
въ Египтѣ.

наго вѣдомства, противъ исполненія приговоровъ смѣшанныхъ судовъ, всѣ проступки и преступленія самихъ лицъ судебного вѣдомства по службѣ и, наконецъ, дѣла о банкротствахъ.

Дѣла между иностранцами-подданными одного и того же государства остаются въ вѣдѣніи обыкновенныхъ консульскихъ судовъ.

### § 25.

#### Права и обязанности русскихъ консуловъ.

Россія начала высылать за границу своихъ консуловъ только со временъ Петра Великаго; до тѣхъ же поръ она не отказывала въ приѣмѣ чужихъ консуловъ, но никуда не посылала своихъ.

Первый консульскій уставъ былъ изданъ въ 1820 году. Новое изданіе его послѣдовало въ 1858 г. и съ незначительными измѣненіями было перепечатаваемо въ 1887, 1893 и 1903 гг. Консульскій уставъ входитъ въ уставъ 2 части XI тома Свода Законовъ.

Назначеніе.

Консулы, какъ генеральные, такъ и обыкновенные, а равно всѣ должностныя лица консульствъ назначаются Министеромъ Иностранныхъ Дѣлъ или, по уполномочію, начальниками отдѣльныхъ частей. Но консуламъ предоставляется назначать въ предѣлахъ своихъ округовъ, съ согласія миссіи, отъ которой они зависятъ, вице-консуловъ безъ жалованья. Въ случаѣ совершенія вице-консуломъ какого-либо важнаго служебнаго проступка, консулъ имѣетъ право сдѣлать ему выговоръ и даже отрѣшить отъ должности, представивъ Министерству Иностранныхъ Дѣлъ объ его увольненіи. За всѣ дѣйствія по службѣ въ своемъ округѣ, совершенныя вице-консуломъ или другими служащими, отвѣтственъ самъ консулъ.

Канцеляріями консуловъ завѣдуютъ или назначенные Министерствомъ секретари и агенты, или сами консула, или избранные ими секретари, объ опредѣленіи и увольненіи которыхъ консула обязаны доносить Министерству. Консулы имѣютъ особую печать съ изображеніемъ русскаго государственнаго герба.



При отставкѣ или переводѣ на другую должность консуль долженъ сдать своему преемнику по описи: печать, консульскія книги, деньги, бумаги и вещи, находящіяся у него на храненіи. Копія описей отправляется въ Министерство, а другая копія остается въ архивѣ консульства.

Сдача должностей.

Въ тѣхъ иностранныхъ городахъ, гдѣ нѣтъ русскихъ консуловъ, обязанности послѣднихъ, по совершеніи, засвидѣтельствованіи и выдачѣ всякихъ документовъ и паспортовъ, исполняютъ русскія посольства или миссіи.

Замѣняя правительственныя учрежденія своего отечества въ чужихъ краяхъ, консула исполняютъ разнообразныя функціи: судебныя, опекунскія и административныя.

Функціи.

Судебныя функціи консуловъ, чрезвычайно обширныя въ восточныхъ нехристіанскихъ государствахъ, ограничиваются нынѣ въ христіанскихъ государствахъ тѣмъ, что консулы только принимаютъ мѣры, относящіяся къ охранѣ имущества умершихъ въ его округѣ русскихъ подданныхъ впредь до явки ихъ законныхъ наслѣдниковъ. Именно, консуль присутствуетъ при печатаніи мѣстными властями имущества умершаго и прилагаетъ свою печать, составляетъ опись этому имуществу, заботится о его храненіи и передачѣ законнымъ наслѣдникамъ.

Судебныя функціи.

Исполняя обязанности нотаріуса, консуль свидѣтельствуетъ и утверждаетъ всякаго рода сдѣлки, которыя должны получить исполненіе въ Россіи (довѣренности, духовныя завѣщанія и проч.), выдаетъ свидѣтельства о рожденіи, бракосочетаніи, смерти и усыновленіи, совершаетъ брачныя контракты, принимаетъ на храненіе завѣщанія и всякіе документы, а въ случаѣ крайней необходимости, также денежныя суммы и цѣнныя вещи.

Нотаріальныя функціи.

Затѣмъ, консуль является законнымъ опекуномъ своихъ соотечественниковъ, нуждающихся въ опекѣ, именно малолѣтнихъ и душевнобольныхъ, пока надлежащею властью не будетъ назначенъ къ нимъ настоящій опекунъ.

Опекунскія функціи.

Наконецъ, административныя функціи консуловъ состоятъ въ выдачѣ и свидѣтельствованіи паспортовъ, взысканіи пош-

Административныя функціи.

лять за совершение всякаго рода актовъ, оказаніи помощи лицамъ, избавившимся отъ непріятельскаго плѣна или потерпѣвшихъ крушеніе, посредствомъ помѣщенія ихъ въ больницу и отправленія на родину, и донесеніи отечественному правительству о новыхъ мѣрахъ, которыя принимаются относительно торговли, мореплаванія, налоговъ, и о ходѣ эпидемическихъ заболѣваній.

Консульская юрисдикція на Востокѣ.

Въ нехристианскихъ государствахъ Востока (Персія, Турція, Китаѣ, Корей) русскіе консулы, подобно консуламъ другихъ европейскихъ странъ, пользуются въ значительной мѣрѣ судебной властью. Въ области уголовной юрисдикціи имъ предоставлено право судить своихъ соотечественниковъ за преступленія, которыя караются, по русскому закону, наказаніями не свыше тюремнаго заключенія (въ Турціи и Персіи) и даже тюремнымъ заключеніемъ до полутора года (въ Китаѣ). Въ случаѣ совершенія русскими подданными болѣе важныхъ преступленій, консулы производятъ разслѣдованіе и препровождаютъ обвиняемаго вмѣстѣ со всѣмъ производствомъ къ начальству ближайшей русской пограничной губерніи, которое передаетъ дѣло въ подлежащее судебное мѣсто.

Для отправленія гражданской юрисдикціи существуютъ консульскіе суды, устройство которыхъ точно опредѣлено закономъ для Персіи. Именно, гражданскія дѣла между русскими подданными, пребывающими въ Персіи, подсудны: 1) если цѣна иска не выше 30 руб., самимъ консуламъ, и 2) если она выше 30 руб., то либо консульскимъ судамъ (образуемымъ подъ предѣдательствомъ консула изъ двухъ старѣйшихъ мѣстнаго русскаго купческаго общества), либо особому суду при русской миссіи въ Персіи (состоящему изъ предѣдателя — старшаго драгомана миссіи и двухъ такихъ же старѣйшинъ), смотря по тому, живутъ ли судящіеся въ консульскихъ округахъ или внѣ ихъ. На рѣшенія по дѣламъ, цѣна которыхъ превышаетъ 150 рублей, можно приносить апелляціи въ судъ второй инстанціи, состоящей при миссіи, а на рѣшенія судовъ второй инстанціи, если цѣна дѣла свыше 600 рублей, можно жаловаться въ

Сенатъ. Всѣ эти суды постановляютъ рѣшенія на основаніи мѣстныхъ обычаевъ, а за недостаткомъ ихъ руководствуются русскими законами.

Дѣла между русскими и персидскими подданными разбираются персидскими властями въ присутствіи драгомана (переводчика) посольства или консульства.

Иски живущихъ въ Персіи иностранцевъ (не персіянъ) къ русскимъ подданнымъ подсудны русскимъ консульскимъ судамъ, и, на оборотъ, иски русскихъ къ иностранцамъ подсудны властямъ того государства, къ которому принадлежатъ иностранецъ, а при отсутствіи такихъ властей въ Персіи,—властямъ персидскимъ.

Подобнымъ же образомъ отправляется консулами гражданская юрисдикція въ Турціи и Китаѣ.

#### § 26.

### Права и обязанности консуловъ по отношенію къ мореплаванію.

Особенно обширныя полномочія предоставлены консуламъ по отношенію къ мореплаванію вообще и торговому въ особенности.

„Консулу“, говоритъ законъ, „поставляется въ обязанность имѣть свѣдѣнія о всѣхъ приходящихъ въ порты его вѣдомства и отходящихъ оттуда російскихъ судахъ, надзирать за сношеніями мореплавателей и торговцевъ русскихъ. Консулы обязаны прилагать все свое стараніе о сохраненіи порядка между мореходцами, о покровительствѣ и защитѣ російскихъ подданныхъ, ихъ личности и имущества, и подавать имъ, въ случаѣ пужды, совѣты. Въ особенности должны они наблюдать за сохраненіемъ въ неприкосновенности всѣхъ правъ, присвоенныхъ существующими трактатами російскому флагу и торговлѣ. При исполненіи сихъ различныхъ обязанностей, консулы, если требуютъ того обстоятельства, должны составлять протоколы словесныхъ показаній: дѣлать на словахъ или письменномъ представленіи мѣстнымъ начальствамъ: даже обращаться къ нимъ

сь формальными требованіями. Въ случаѣ, если бы представленія или формальныя требованія ихъ не были приняты или не имѣли успѣха, они обязаны немедленно доносить о томъ Императорской миссіи“. (Ст. 47 уст. конс.).

Приходъ и отходъ  
судна.

Заботы консула относительно торговыхъ судовъ своего отечества начинаются съ самаго момента прибытія ихъ въ принадлежащій къ консульскому округу портъ. Шкиперъ прибывшаго судна долженъ явиться къ консулу и представить корабельныя бумаги, а въ случаѣ требованія консула, подробное донесеніе о плаваніи и обо всемъ важномъ и достопримѣчательномъ, что имъ замѣчено въ пути и что касается русской торговли и мореплаванія.

При отходѣ изъ порта, шкиперъ, равнымъ образомъ обязанъ сообщить консулу, для занесенія въ книгу, свѣдѣнія о времени своего отбытія, мѣстѣ назначенія судна и груза, состояніи и цѣнности имѣющихся на суднѣ товаровъ. Со своей стороны, консулъ обязанъ выдать шкиперу выписъ изъ этой книги и снабдить его указаніями относительно порта, куда судно отправляется. Если на судно или на грузъ паложень арестъ по распоряженію мѣстныхъ властей, или если матросы задержаны за долги, то консулъ старается уладить дѣло и хлопочетъ объ отпущеніи этихъ мѣръ и освобожденіи матросовъ подъ поручительство шкипера.

Продажа судовъ.

Консулъ, далѣе, наблюдаетъ за продажей русскихъ торговыхъ судовъ. Онъ удостовѣряется въ полномочіи шкипера продать судно, въ соответствии продажной цѣны съ дѣйствительной стоимостью его, отбираетъ у шкипера корабельныя бумаги, удостовѣряющія національность судна (если покупателемъ является иностранно-подданный) и заботится о томъ, чтобы корабельные служители получили сполна все жалованье и нанялись къ другому шкиперу или были отправлены въ Россію на счетъ прежняго хозяина.

При покупкѣ русскимъ подданнымъ иностраннаго судна консулъ утверждаетъ купчую и выдаетъ покупателю временное свидѣтельство на право поднятія русскаго флага.

Заключеніе шкиперомъ бодмерен допускается лишь въ случаяхъ крайней необходимости (для пріобрѣтенія жизненныхъ припасовъ или для починки судна) и можетъ быть совершаемо только съ разрѣшенія консула, который долженъ назначить комиссію изъ экспертовъ для удостовѣренія въ существованіи дѣйствительной необходимости указанныхъ шкиперомъ расходовъ и для опредѣленія ихъ размѣра.

Бодмерен.

Чрезвычайно важныя обязанности возложены на консуловъ въ тѣхъ случаяхъ, когда съ русскимъ судномъ произойдетъ какое-либо несчастіе на морѣ.

Крушеніе и аварія.

„Если судно“, говоритъ законъ, „потерпитъ кораблекрушеніе, сядетъ на мель или подвергнется другому какому-либо несчастію въ гавани, или на рейдѣ, или же въ открытомъ морѣ, и если за тѣмъ послѣдуютъ либо совершенное уничтоженіе всего судна и груза, или части ихъ, либо болѣе или менѣе значительныя аваріи, то консулъ обязанъ приложить всѣ свои старанія и употребить всѣ средства, находящіяся въ его власти, для соблюденія выгодъ тѣхъ лицъ, до которыхъ сіе касается. Онъ безъ малѣйшаго замедленія принимаетъ необходимыя мѣры къ спасенію судна или груза, если только законы страны, въ которой онъ находится, и существующіе трактаты не присвоиваютъ сего права мѣстнымъ начальствамъ. Во всякомъ случаѣ онъ долженъ прибѣгать къ послѣднимъ, если нужно, для помощи и пособія. Если наемщики или хозяева судна имѣютъ въ томъ мѣстѣ своихъ корреспондентовъ, или повѣренныхъ, то онъ обязанъ, въ случаѣ нужды, предлагать послѣднимъ свои совѣты и помощь. Если такихъ корреспондентовъ, или повѣренныхъ не окажется, то только въ семъ случаѣ, или же, если доказано будетъ, что они уклоняются отъ вмѣшательства, то консулъ обязанъ, по официальному своему характеру, вступиться въ это дѣло и заботиться всѣми силами о выгодахъ поручителей. Тогда на него падаетъ вся отвѣтственность за принятія имъ мѣры, а также за упущенія, которыя по законамъ могутъ быть ему вѣнены. Строго предписывается консулу въ подобныхъ случаяхъ при-

зывать на помощь агентовъ того страхового общества, до котораго это касается. Спасеніе судна корабельныхъ служителей и груза: сохраненіе подъ вѣрнымъ присмотромъ вещей, выпутыхъ изъ воды или съ корабля; наблюденіе за тѣмъ, чтобы хозяева не были отягчены несправедливыми или излишними поборами за спасеніе,—таковы должны быть предметы стараній и самыхъ дѣятельныхъ распоряженій консула“. (Ст. 61 уст. конс.).

Шкиперъ судна, понесшаго вслѣдствіе какихъ-либо случайностей поврежденія и убытки, долженъ, по прибытіи въ иностранный портъ, обратиться съ донесеніемъ о случившемся къ консулу, который составляетъ протоколъ. Если шкиперу пришлось для спасенія судна выбросить въ море часть груза, то онъ долженъ представить объ этомъ письменное донесеніе за подписью своей и главнѣйшихъ корабельныхъ служителей и точную опись выброшенныхъ вещей.

Въ случаѣ отсутствія хозяина или его повѣреннаго, консулъ долженъ опредѣлить сумму убытковъ при помощи свѣдущихъ людей (экспертовъ), которые даютъ свои показанія подъ присягой. Кромѣ того, консулъ ходатайствуетъ у мѣстныхъ властей объ отсрочкѣ или, по крайней мѣрѣ, уменьшеніи таможенныхъ пошлинъ на товары, потерпѣвшіе аварію, или требующіе немедленной продажи. Если консулъ замѣняетъ повѣреннаго судовладельца, то онъ провѣряетъ счета издержекъ по починкѣ судна сдѣланной шкиперомъ и самъ отвѣчаетъ за вѣрность ихъ.

Шкиперъ судна, потерпѣвшаго бѣдствіе далеко отъ мѣста жительства консула, обязанъ явиться въ ближайшемъ портѣ къ нотаріусу или, если нотаріуса тамъ нѣтъ, къ мѣстному начальству и подъ присягою сдѣлать сообщеніе о постигшемъ судно несчастіи.

Покровительство  
экипажу.

Уцѣлѣвшему экипажу консулъ оказываетъ всяческое покровительство и содѣйствуетъ возвращенію на родину подданныхъ отечественнаго государства, выдавая имъ необходимыя на проѣздъ деньги въ такомъ размѣрѣ: шкиперамъ—50 коп.,

ихъ помощникамъ — 40 коп., штурманамъ — 30 коп., матросамъ—25 коп. за всякій день стоянки въ портѣ или городѣ и, кромѣ того, за каждую милю (нѣмецкую) матросамъ по 15 коп., а всѣмъ прочимъ по 30 коп. Такое же пособіе выдается экипажу купческаго судна при отправкѣ его на родину по освобожденіи изъ плѣна.

По требованію консула шкипера и хозяева русскихъ торговыхъ судовъ обязаны принимать для доставки на родину русскихъ солдатъ и моряковъ спасшихся послѣ кораблекрушенія или освободившихся изъ плѣна, лишь бы число ихъ не превышало третьей части экипажа или четырехъ человѣкъ на сто тоннъ. За отказъ исполнить требованіе консула шкиперъ подвергается штрафу въ 75 коп. за каждаго человѣка. По доставкѣ принятыхъ людей на родину шкиперъ получаетъ отъ надлежащей власти вознагражденіе за прокормленіе ихъ въ размѣрѣ 35 коп. въ сутки съ человѣка. Во время плаванія они подчиняются шкиперу и должны безвозмездно исполнять морскую службу.

По отношенію къ шкиперу и корабельнымъ служителямъ консулу принадлежитъ въ нѣкоторой мѣрѣ судебная и административная власть. Споры между шкиперомъ и служителями разбираются, въ случаѣ желанія спорящихъ, консуломъ, который старается прежде всего примирить ихъ, а если этого нельзя достигнуть, то имѣетъ право приговаривать виновныхъ въ незначительныхъ нарушеніяхъ правилъ торговаго мореплаванія къ наказаніямъ, руководствуясь русскими законами. При совершеніи на русскомъ суднѣ въ открытомъ морѣ болѣе важныхъ нарушеній правилъ торговаго мореплаванія консулъ исполняетъ только обязанность слѣдователя, допрашиваетъ корабельныхъ служителей подъ присягой и отправляетъ обвиняемаго для суда въ Россію.

Наблюдая за сохраненіемъ порядка на русскихъ судахъ, консулъ препятствуетъ всякаго рода притѣвленіямъ корабельныхъ служителей со стороны шкипера, можетъ требовать уничтоженія договора между ними, и, если найдетъ, что шки-

Власть надъ  
экипажемъ.

перу нельзя поручить начальства надъ кораблемъ, можетъ замѣнить его другимъ лицомъ, производа выборъ его при участіи повѣреннаго или корреспондента судохозяина.

Жалобы пассажировъ на шкипера или корабельныхъ служителей консулъ отправляетъ въ Главное Управление Торговаго Мореплаванія и Портовъ, которому доносить также о шкиперахъ, которые оказались негодными для исполненія шкиперскихъ обязанностей.

Но если происшедшіе беспорядки нарушаютъ спокойствіе на берегу или въ портѣ, или же если въ нихъ замѣшано не принадлежащее къ экипажу лицо, то консулъ уступаетъ мѣсто туземнымъ властямъ. Тѣмъ не менѣе онъ обязанъ слѣдить, чтобы эти власти обходились съ задержанными русскими подданными человѣколюбиво и судили ихъ безпристрастно.

Консулъ разрѣшаетъ шкиперу отпустить русскаго матроса за границу только въ случаѣ крайней необходимости. Иностранно-подданные матросы могутъ быть высаживаемы на берегъ за границей съ ихъ согласія, а если они не согласны, то тоже съ разрѣшенія консула. Въ случаѣ побѣга матроса съ судна, консулъ сообщаетъ объ этомъ властямъ, ходатайствуетъ о розысканіи и выдачѣ бѣглеца и водвореніи его на судно, а если оно уже отошло, отправляетъ пойманнаго въ Россію на другомъ суднѣ.

Призрѣніе больныхъ моряковъ.

Особое покровительство обязанъ консулъ оказывать заблѣвшимъ морякамъ.

Въ случаѣ необходимости оставить больнаго на берегу, консулъ заботится о помѣщеніи его въ больницу или нанимаетъ особую квартиру, навѣщаетъ его, по крайней мѣрѣ, разъ въ недѣлю, наблюдаетъ за содержаніемъ, а по выздоровленіи отправляетъ на родину. Необходимыя на все это деньги долженъ оставить консулу шкиперъ судна. Вмѣсто этой суммы шкиперъ можетъ представить подписку мѣстнаго жителя съ обязательствомъ покрыть всеъ указанные издержки. Въ случаѣ неисполненія шкиперомъ этого правила, консулъ составляетъ протоколъ и расходы производитъ за счетъ казны. Если боль-



ной умереть, то эти расходы возмѣщаются изъ суммы, вырученной отъ продажи оставшихся послѣ него вещей.

Если-же кто либо изъ экипажа умеръ во время плаванія, то его вещи либо сжигаются, если смерть произошла отъ заразной болѣзни, либо опечатываются и отдаются подъ росписку шкиперу съ обязательствомъ доставить ихъ, куда слѣдуетъ.

Въ случаѣ смерти шкипера консулъ замѣщаетъ его другимъ лицомъ согласно инструкціи, которая была дана умершему, а если въ инструкціи объ этомъ ничего не сказано, то по своему усмотрѣнію, отдавая преимущество помощнику шкипера. Но предварительно консулъ подвергаетъ его экзамену при посредствѣ спеціалистовъ, по возможности изъ числа русскихъ подданныхъ. Затѣмъ консулъ составляетъ опись вещей умершаго шкипера, корабельныхъ книгъ и реестровъ, а также суммъ, принадлежащихъ хозяину судна и, запечатавъ все вмѣстѣ, передаетъ подъ росписку новому шкиперу. Обо всемъ сдѣланномъ консулъ извѣщаетъ судохозяина или его повѣреннаго, а если послѣдній находится въ мѣстѣ остановки судна, то сообщая съ нимъ принимаетъ описанныя мѣры. Расходы по погребенію шкипера относятся на счетъ его судохозяина.

Замѣщеніе шкипера.

Въ отношеніи военныхъ судовъ обязанности консуловъ не столь разнообразны и ограничиваются содѣйствіемъ командирамъ при сношеніяхъ съ мѣстными властями, банкирами, рабочими и пр., закупкѣ припасовъ, починкѣ судовъ, а также въ сообщеніи свѣдѣній о безопасности стоянки, о правилахъ и обычаяхъ касательно церемоніала, отдачѣ почестей и визитовъ мѣстнымъ властямъ.

Военныя суда.

По прибытіи военнаго судна, полицейскій надзоръ надъ находящимися въ портѣ русскими торговыми судами переходитъ отъ консула къ командиру военнаго судна, который, по требованію консула, принимаетъ мѣры къ возстановленію нарушеннаго командой торговыхъ судовъ порядка.

За дѣйствія, исполненныя по просьбѣ частныхъ лицъ, консулъ взимаетъ пошлины согласно тарифу приложенному къ консульскому уставу.

Пошлины.

Не подлежат оплатѣ пошлиной: выдача паспортовъ русскимъ мореходцамъ, засвидѣтельствованіе довѣренностей на полученіе пенсій, судебные протоколы по уголовнымъ дѣламъ, принятіе мѣръ охраны имущества, оставшагося послѣ смерти русскихъ шкиперовъ и матросовъ, засвидѣтельствованіе корабельныхъ и грузовыхъ документовъ, выдача свидѣтельствъ о здравіи, нагрузкѣ и выгрузкѣ. Кромѣ того, лица, не имѣющія средствъ, если консулъ убѣдится въ ихъ бѣдности, освобождаются отъ уплаты пошлины за выдачу и явку паспортовъ, свидѣтельствъ о рожденіи, смерти, бракосочетаніи, болѣзни, нахожденіи въ живыхъ, за выдачу копій и вышшей пзъ консульскихъ книгъ, за удостовѣреніе личности, подписи, вѣрности копій и переводовъ, засвидѣтельствованіе довѣренностей, за храненіе пакетовъ съ документами, кромѣ завѣщаній, за повѣстки и объявленія, за судебныя бумаги и за выдачу или удостовѣреніе документовъ, не поименованныхъ въ тарифѣ.

## § 27.

**Международныя таможенныя и карантинныя учреждения.**

Устройство и порядокъ дѣятельности таможенныхъ и карантинныхъ учреждений опредѣляются, во первыхъ, внутреннимъ законодательствомъ каждаго государства, а во вторыхъ, договорами, заключенными между отдѣльными государствами.

Какъ постановленія законодательства по этому предмету, такъ и условія договоровъ отличаются большимъ разнообразіемъ, но имѣютъ и нѣкоторыя общія черты. Именно, торговымъ судамъ всякой національности предписывается подчиняться всѣмъ правиламъ относительно таможенныхъ и карантинныхъ формальностей, какія установлены мѣстнымъ законодательствомъ. Тоже самое относится къ уплатѣ пошлинъ и другихъ сборовъ. Каботажная торговля предоставлена обыкновенно только туземнымъ мореходцамъ и подданнымъ тѣхъ государствъ, которыя взаимно разрѣшаютъ каботажную торговлю въ своихъ

водахъ. Въ случаѣ кораблекрушенія мѣстныя власти оказываютъ иностраннымъ судамъ такую же помощь и покровительство, какъ и своимъ отечественнымъ.

Таможенные договоры имѣютъ задачей уменьшить тормозящее международную торговлю вліяніе территориальныхъ границъ. Гораздо лучше выполняется эта задача международными таможенными союзами. Сущность этихъ союзовъ заключается въ томъ, что нѣсколько государствъ, по взаимному соглашенію, устанавливають общія, одинаковыя для всѣхъ ихъ правила привоза и вывоза товаровъ, взиманія пошлинъ и таможенного управления. Образцомъ такого соединенія государствъ былъ Германскій таможенный союзъ, обнимающій съ 1853 г. всѣ германскія государства. Торговля сообщенія между союзными государствами были, за немногими изъятіями, свободны отъ таможенныхъ сборовъ; для торговыхъ сношеній съ другими государствами были введены общія правила; взысканныя таможенные пошлины распредѣлялись между членами союза пропорціально количеству населенія. Съ образованіемъ Германской имперіи таможенное управленіе было отнесено въ компетенцію имперскихъ властей.

Таможенные союзы.

Въ настоящее время существуетъ лишь нѣсколько мелкихъ таможенныхъ союзовъ: между Австріей и Лихтенштейномъ, между Франціей и Монако. Таможенное управленіе находится въ рукахъ Австріи и Франціи.

Болѣе обширнымъ кругомъ государствъ создано въ 1889 г. Международное Бюро для обнародованія таможенныхъ тарифовъ, которое обязано печатать на пяти языкахъ таможенные законы и договоры всѣхъ государствъ.

Таможенное бюро.

Столь же малочисленными являются пока международныя карантинныя учрежденія, несмотря на то, что цѣлый рядъ санитарныхъ конференцій (съ 1850 г.) занимался выработкой мѣръ борьбы съ эпидеміями.

Къ практическимъ результатамъ привели только три послѣднія конференціи: Венеціанская 1892 г., Дрезденская 1893 г. и Парижская 1894 г.

Санитарныя конференціи.

Первая изъ нихъ ввела карантинный надзоръ за судами, проходящими черезъ Суэцкій каналъ. Подозрительныя по холерѣ суда (если послѣдній случай холѣрнаго заболѣванія былъ не позже недѣли назадъ) пропускаются черезъ каналъ только въ томъ случаѣ, когда имѣютъ врача и дезинфекціонную камеру. Въ противномъ случаѣ, они точно такъ же, какъ и зараженныя суда, подвергаются карантиннымъ мѣрамъ.

Дрезденская санитарная конференція установила правила взаимопомощи государствъ въ борьбѣ съ эпидеміями. Эти правила касаются увѣдомленія однимъ государствомъ другихъ о появленіи въ его предѣлахъ эпидемическихъ заболѣваній и затѣмъ принятія мѣръ противъ перенесенія заразы по сухопутнымъ и воднымъ путямъ сообщенія.

Парижская конференція занималась вопросомъ о распространеніи заразы богомольцами, отправляющимися въ Мекку, и объ учрежденіи санитарнаго надзора на дальнемъ Востокѣ (Индіи), въ Персидскомъ заливѣ и Черномъ морѣ.

Венеціанская и Парижская конференціи коснулись также устройства двухъ международныхъ учрежденій: Константинопольскаго Совѣта Здравія и Санитарнаго Морского и Карантиннаго Совѣта въ Александріи. Оба эти Совѣта первоначально были чисто туземными учрежденіями, но затѣмъ въ составъ ихъ вошли представители европейскихъ державъ. Оба они имѣютъ задачей принимать мѣры для предупрежденія заноса эпидеміи въ Турцію и Египетъ, а оттуда въ иностранныя государства.



**ПО УКАЗУ**

Его Величества ГОСУДАРЯ ИМПЕРАТОРА и САМОДЕРЖЦА ВСЕРОССІЙСКАГО

и прочая, и прочая, и прочая.

Подданному ЕГО ИМПЕРАТОРСКАГО ВЕЛИЧЕСТВА.....

дозволено поднять купеческій русскій флагъ на собственномъ его суднѣ, именуемомъ.....  
и приписанномъ къ.....  
.....порту. Въ корабельномъ списокѣ сего порта значится:

подъемлетъ грузу..... тонн..... или..... ласт....., количество копѣкъ вычислено  
узаконеннымъ порядкомъ, на основаніи измѣреній судна: наибольшей длины..... фут.,  
ширины..... фут. и глубины..... фут., судно.....  
внесено въ корабельный списокъ.....

при чемъ предъявлены были все требующіе закономъ документы. Сему судну для производства торговли,  
или только для перевоза по найму товаровъ, предоставляется право имѣть плаваніе.....

и таковое плаваніе можетъ продолжаться, пока судно не придетъ въ ветхость.

Того ради губернаторы, начальники морскіе или другіе высокихъ и дружественныхъ областей симъ  
просятъ, воинскимъ же и гражданскимъ управителямъ ЕГО ИМПЕРАТОРСКАГО ВЕЛИЧЕСТВА пред-  
писывается, упомянутому судну и шкиперу онаго оказывать всякое пособіе и не препятствовать свободному  
плаванію въ вышепоименованныхъ мѣстахъ, моряхъ, заливахъ и рѣкахъ, на основаніи народнаго права, за  
что каждымъ высокимъ областямъ взаимно въ такихъ же случаяхъ воздаваемо будетъ. Патентъ сей всегда  
долженъ быть при означенномъ мореходномъ суднѣ, пока онымъ владѣетъ русскій подданный, хотя бы оное  
и переходило по продажамъ отъ одного къ другому. Въ случаѣ такового перехода судна отъ одного русскаго  
подданнаго къ другому, или значительной передѣлки судна, судохозяинъ, согласно ВЫСОЧАЙШЕ утвержен-  
ныхъ правилъ о порядкѣ выдачи патентовъ на русскій флагъ, обязанъ довести о томъ, въ опредѣленный  
закономъ срокъ, до свѣдѣнія.....

..... Но когда судно придетъ въ негодность, или если оное  
продано будетъ иностранцу, то патентъ сей возвращается въ таможенную или начальству того порта, къ коему  
судно приписано. Данъ сей патентъ въ.....  
за надлежащимъ подписаніемъ и съ приложеніемъ печати.....

