

Зуев Андрей Вячеславович

**ОСОБЕННОСТИ ВЗАИМООТНОШЕНИЙ КОНСУЛОВ И МОРЯКОВ ТОРГОВЫХ СУДОВ
РОССИЙСКОЙ ИМПЕРИИ (ВТОРАЯ ПОЛОВИНА XIX - НАЧАЛО XX ВЕКА)**

Статья раскрывает особенности взаимоотношений консулов и моряков торговых судов Российской Империи (вторая половина XIX - начало XX вв.). Основное внимание в работе автор акцентирует на публично-правовых функциях капитана, которые затрагивали деятельность и российского консула.

Адрес статьи: www.gramota.net/materials/3/2011/5-2/21.html

Источник

**Исторические, философские, политические и юридические науки, культурология и
искусствоведение. Вопросы теории и практики**

Тамбов: Грамота, 2011. № 5 (11): в 4-х ч. Ч. II. С. 91-93. ISSN 1997-292X.

Адрес журнала: www.gramota.net/editions/3.html

Содержание данного номера журнала: www.gramota.net/materials/3/2011/5-2/

© Издательство "Грамота"

Информацию о том, как опубликовать статью в журнале, можно получить на Интернет сайте издательства: www.gramota.net
Вопросы, связанные с публикациями научных материалов, редакция просит направлять на адрес: voprosy_hist@gramota.net

THE CHANGE OF THE SYSTEM OF THE TRADITIONAL LIFE-SUPPORT OF GORNYI ALTAI POPULATION UNDER THE CONDITIONS OF SOVIET FOOD POLICY OF THE 1920S

Tat'yana Vladimirovna Zakharova, Ph. D. in History
*Department of General History
Gorno-Altai State University
Zacharov.pavel@yandex.ru*

The author considers the change of the system of the traditional life-support of Gornyi Altai population under the conditions of soviet food policy of the 1920s.

Key words and phrases: Gornyi Altai; food; soviet rule; changes; life activity system.

УДК 94(47).083

Статья раскрывает особенности взаимоотношений консулов и моряков торговых судов Российской Империи (вторая половина XIX - начало XX вв.). Основное внимание в работе автор акцентирует на публично-правовых функциях капитана, которые затрагивали деятельность и российского консула.

Ключевые слова и фразы: российский консул; капитан судна; торговый флот; судовой экипаж.

Андрей Вячеславович Зуев, к.и.н.

*Кафедра теории и методики гражданско-правового образования
Российский государственный педагогический университет им. А. И. Герцена
univerandrey@mail.ru*

ОСОБЕННОСТИ ВЗАИМООТНОШЕНИЙ КОНСУЛОВ И МОРЯКОВ ТОРГОВЫХ СУДОВ РОССИЙСКОЙ ИМПЕРИИ (ВТОРАЯ ПОЛОВИНА XIX - НАЧАЛО XX ВЕКА)[©]

Исторические исследования, посвященные становлению и развитию морского торгового флота Российской Империи, в настоящее время представляются крайне актуальными. В процессе прохождения службы на торговых судах и сами капитаны, и члены судового экипажа вступали в отношения как между собой, так и между определенными должностными лицами в порту. Данная статья предполагает оценку взаимоотношений, возникавших между российскими консулами и моряками торговых судов, прежде всего капитанами. Эта оценка должна включать в себя выявление не только особенностей этих взаимоотношений с юридической, но и с исторической точки зрения, опираясь, прежде всего, на архивные источники и их анализ в практической плоскости, «так, как это было в жизни». Такой анализ позволит выявить общую картину этих взаимоотношений и тем самым определить, насколько эффективно действовали сами правовые нормы.

Закон вменял в обязанность своим представителям, консулам и консульским агентам, не только принимать общие меры к развитию русских торговых отношений, но и проводить «наблюдение» за проходящими и отходящими судами, за сохранением порядка между «мореходцами», заботу о покровительстве им и надзор за правильным пользованием Российским флагом [5, § 47].

По прибытии судна в порт консул имел право требовать, чтобы капитан явился в консульство для предъявления своих судовых документов. Капитан обязан был исполнить это требование в течение 24 часов, предъявив консулу корабельную крепость, патент на поднятие российского флага, судовую роль, таможенный паспорт, если судно пришло из российского порта и карантинный патент [Там же, § 49], если судно принадлежало к одному из портов Черного моря. Документы эти оставались у консула в течение всего времени нахождения судна в гавани.

Кроме указанных бумаг, капитан обязан был предъявить в консульстве следующие документы, которые, после занесения их в консульскую книгу о посещении порта русскими судами, немедленно же возвращались: 1) мерительное свидетельство; 2) чертепартию, если судно было нагружено одним хозяином, и все коносаменты, если многими; 3) судовой журнал.

При остановках кратковременных, менее 24 часов, капитан мог ограничиться подачей консулу «объявления» о причинах остановки. Если капитан уклонялся от лежащей на нем обязанности явиться к консулу в установленный законом срок, то консул должен был лично явиться на судно или же послать своего вице-консула. О такой явке консула или его уполномоченных на судно составлялся протокол, капитан, и после этого не явившийся к консулу, подвергался взысканию штрафа в размере 5 рублей, «буде его неявка не оправдывалась не зависящими от него обстоятельствами».

Во время стоянки судна консул был вправе вызывать к себе капитана и членов экипажа для предъявления сообщений и требования объяснений и сведений, а равно и для допросов по жалобам и тяжбам. Консул

также имел право осматривать все судовые и грузовые бумаги и паспорта пассажиров, следить за доброкачественностью съестных припасов [Там же, § 52, 54].

Тот же порядок капитан обязан был «наблюдать» при убытии. Он должен был явиться в консульство, доложить о погруженных товарах, о времени отхода и месте назначения, а консул обязан был в течение 24 часов выдать ему бумаги и документы, хранившиеся у него.

По прибытии в иностранный порт, капитан должен был немедленно тщательно осведомиться о местных законах, правилах и обычаях, касающихся торговли и мореплавания, а также об уставах, постановлениях таможенных, карантинных и других и затем, во все время пребывания в этом месте, соблюдать их со всею точностью [6, ст. 227]. Для облегчения этой задачи, консулам вменялось в обязанность напоминать об этом и давать, в случае необходимости, нужные сведения и объяснения. В свою очередь, капитан имел право требовать от консула разъяснений, поддержки, содействия во всех вопросах, где помощь консула могла оказаться необходимой или полезной.

Чуть более подробно хотелось бы остановиться на тех публично-правовых функциях капитана, которые затрагивали бы деятельность российского консула и могли охарактеризовать особенности их взаимоотношений. Прежде всего, это касалось вопросов регистрации фактов рождения или смерти, произошедших на морском торговом судне.

В случае смерти на судне кого-то из лиц судового экипажа, капитан судна обязан был немедленно сделать об этом подробную запись в судовом журнале, которая должна была быть засвидетельствована «всеми оставшимися на судне матросами» [3]. При этом ранее действовавшее положение требовало донесения «лишь за одной собственной подписью» в свидетельстве о смерти моряка.

В случае смерти на судне лица во время плавания, независимо от того, член это судового экипажа или пассажир, закон предписывал капитану, в первую очередь, составить акт о смерти. В него заносились все те данные, которые были «необходимы для точного установления личности умершего, а также времени и причины его кончины». С этой целью в акте должны были быть указаны время смерти, фамилия, имя, отчество, место рождения и возраст умершего. Этот документ являлся единственным официальным «следом происшедшего смертного случая».

В обязанность капитана входила также опись имущества умершего, которая также подписывалась «служащими» на судне и несколькими пассажирами, которые должны были находиться лично при проведении описи. Она должна была быть присоединена к акту о смерти.

Если умерший был русским подданным и первый порт захода был иностранным, в котором не было русского консула или портового начальства, а имущество было малоценно или подвержено порче, то капитан судна мог распорядиться о продаже его с аукциона. Сведения о проданных предметах и вырученных за них «суммах» капитан вносил в судовой журнал.

Если умерший был иностранным подданным, то имущество и жалованье передавались в иностранном порту местным властям порта захода или консулу «отечества» умершего.

В случае если на пассажирском судне умершего сопровождали члены его семьи: родители, дети, муж или жена, то капитану предоставлялось право выдать оставшееся после умершего имущество на хранение. Это делалось исключительно «в целях удобства» и не предreshало никаких вопросов, касающихся прав на передаваемые вещи.

По прибытии в порт, капитан обязан был представить точную выписку из судового журнала: в России - капитану порта, а за границей - российскому консулу, а тело умершего члена экипажа должно было быть передано местной полиции [1, ст. 1231]. При этом, если «мертвое человеческое тело» было привезено из-за границы без надлежащего на то разрешения, то капитан обязан был, не входя в порт, «бросить его в море, объявив об этом на брандвахте» [4, ст. 730].

В случае рождения ребенка на российском торговом судне от российской подданной, а также в случае умственного расстройства кого-либо из находящихся на судне российских подданных, закон предписывал капитану немедленно уведомить об этом русского консула, который обязан был составить протокол. Затем консулу необходимо было сообщить об этом в «надлежащий департамент Министерства Иностранных Дел». О данных фактах капитан обязан был сделать запись в судовом журнале.

Действие законов было подтверждено данными, прежде всего, архивных источников. Исследовав большое количество дел, можно сделать вывод о том, что в Российской Империи была выстроена система определенных гарантий в отношении моряков торговых судов, в которую были вовлечены и капитан судна, и российский консул. Вот лишь несколько данных архивных источников, позволяющих сделать такой вывод.

Работая с архивными данными, обращаешь внимание на то, что в случае гибели любого члена судового экипажа были задействованы не только российские консульства того государства, где произошла гибель, но уведомлялись при этом и различные департаменты. Так, в частности, российский консул обязан был поставить в известность департамент торговли и мануфактур, который, в свою очередь, делал соответствующие распоряжения губернаторам. При необходимости мог быть задействован и департамент внешней торговли.

На первый взгляд, данная процедура кажется чересчур бюрократической. Однако сам факт, что в результате практической во всех случаях родственники получали причитающиеся им средства покойного, говорит о том, что она была в достаточной степени обоснованной.

Таких случаев в жизни было очень много. Можно, например, остановиться на следующем случае.

Российское консульство в Шанхае 13 августа 1883 года уведомило департамент внешней торговли в Санкт-Петербурге о том, что 4 июня 1883 года в Шанхае скончался Томас Медам, уроженец Арнсбурга, кочегар русского коммерческого парохода «Петр Великий» [2, д. 650, л. 50]. Жалование покойного, включая наличные деньги и выручку за его вещи, составило 134,45 мексиканских доллара [Там же, л. 51]. На эту сумму был куплен вексель местного банка и, вместе с заявлением капитана о смерти, докторским свидетельством о смерти, паспортом, листом описи вещей покойного, расчетным листом и книжкой о жаловании покойного, были отправлены в департамент торговли и мануфактур. В свою очередь, его директор, И. Ермаков 13 октября 1883 года отправляет представление, препровождая его доставленными консулом документами умершего, к лифляндскому губернатору с просьбой сделать распоряжение о передаче наследникам покойного упомянутой суммы с обязательным уведомлением департамента [Там же, л. 52].

31 января 1884 года лифляндский губернатор уведомил департамент торговли и мануфактур о том, что вексель получен и сумма в размере 247 руб. 11 коп. через эзельский Орднунгсгерихт была выдана матери покойного моряка торгового судна [Там же, л. 55].

В жизни случались прецеденты, когда на борту умирал сам капитан торгового судна. Так, к примеру, императорское российское консульство в Мемеле 3 марта 1884 года доносило в департамент торговли и мануфактур в Санкт-Петербурге о том, что 21 февраля 1884 года в г. Мемеле скончался подданный Российской Империи Роберт Якобсон, шкипер с российского судна «Алида», которое принадлежало рижскому купцу Карлу Эсману. Торговое судно «Алида» прибыло в г. Мемель 8 декабря 1883 года, после чего шкипер Роберт Якобсон на время передал судно «под стражу здешнего корабельного строителя» и убыл на родину в г. Ригу. Прибыв 14 февраля 1884 года в Мемель для приведения судна в порядок, шкипер заболел и «вследствие одышки» умер. При Якобсоне находилась жена, которая сама позаботилась о погребении своего мужа и приняла оставшиеся после смерти вещи. На другой день прибыл сам судовладелец, купец Эсман и распорядился о назначении нового шкипера, который тотчас и принял судно под свою команду [Там же, л. 57].

Необходимо отметить, что все корабельные документы российского судна «Алида» российский консул в Мемеле сразу же после смерти шкипера Якобсона принял на хранение, и впоследствии они были переданы вновь назначенному лицу [Там же, л. 58].

Таким образом, можно сделать вывод, что в Российской Империи достаточно эффективно действовала слаженная система определенных отношений российских консулов с моряками, прежде всего, с капитанами морских торговых судов. В случае же возникновения чрезвычайных ситуаций им оказывалась действенная и своевременная консульская помощь.

Список литературы

1. **Законы гражданские** // Свод законов Российской империи. СПб., 1900. Т. X. Ч. 1.
2. **Российский государственный исторический архив** (РГИА). Ф. 95. Оп. 1.
3. **Сборник узаконений и административных распоряжений, относящихся до торгового мореплавания и торговых портов**: циркуляр Департамента Окладных Сборов Управляющим казенными палатами от 12 февраля 1904 г. за № 570. Петроград, 1914.
4. **Устав врачебный** // Свод законов Российской империи. СПб., 1905. Т. XIII.
5. **Устав консульский** // Там же. СПб., 1858. Т. XI. Ч. 2.
6. **Устав торговый** // Там же. СПб., 1903. Т. XI. Ч. 2.

THE PECULIARITIES OF THE INTERRELATIONS OF CONSULS AND SAILORS OF MERCHANT SHIPS OF THE RUSSIAN EMPIRE (THE SECOND HALF OF THE XIXTH - THE BEGINNING OF THE XXTH CENTURY)

Andrei Vyacheslavovich Zuev, Ph. D. in History
Department of Theory and Technique of Civil-Legal Education
Russian State Pedagogical University named after A. I. Gertsen
univerandrey@mail.ru

The article reveals the features of the interrelations of consuls and sailors of merchant ships of the Russian Empire (the second half of the XIXth - the beginning of the XXth centuries). The author pays special attention to the public-legal functions of a captain which concerned the activity of the Russian consul as well.

Key words and phrases: Russian consul; captain; merchant marine; ship crew.