Студенческое сочинение

на

Золотую медаль

1888 год

F. 38
J. 45



Сочиненіе удостоено Факультетомъ
въ Засѣд. 7 Дек. 1889. Золотой медали
Декан. С. Лесин

31 Августа
1889

Влад. Гравер

# О судоходствѣ по международнымъ рѣкамъ.

..... littusque rogamus
Innocuum et cunctis undamque auramque patentem.
Virgil. Aeneid. VII, 229-230.

Три четверти вѣка ровно прошло съ тѣхъ поръ, какъ свобода судоходства по рѣкамъ впервые получила международную санкцію. Парижскій миръ 1814 г. и вслѣдъ за нимъ Вѣнскій Конгрессъ 1815 г. провозгласили свободными для международнаго судоходства и торговли тѣ рѣки, которыя въ своемъ судоходномъ теченіи протекаютъ по границѣ или территоріи двухъ или нѣсколькихъ государствъ. Эти рѣки и стали извѣстны подъ именемъ международныхъ.

Говоря о судоходствѣ по международнымъ рѣкамъ, мы, по примѣру Bluntschli и другихъ представителей науки, будемъ употреблять названіе международной рѣки въ болѣе широкомъ смыслѣ, обозначая имъ всѣ судоходныя водныя теченія, сообщающіяся съ открытымъ моремъ. Наука уравниваетъ между собою всѣ эти водныя теченія и требуетъ для нихъ свободы международнаго судоходства безразлично, протекаютъ-ли они по территоріи одного, двухъ или нѣсколькихъ народовъ. Всѣ эти рѣки являются проселочными путями, ведущими къ большой международной дорогѣ — къ морю, а свобода послѣдняго неизбѣжно отражается на нихъ и требуетъ ихъ открытія для судовъ всѣхъ народовъ.

Международная практика не санкціонировала еще свободы національныхъ рѣкъ, т. е. тѣхъ, которыя всѣмъ своимъ теченіемъ входятъ въ территорію одного государства; существующіе примѣры свободы международнаго судоходства по этимъ рѣкамъ представляютъ пока лишь исключеніе, а не общее правило, какъ это думается, когда читаешь ст. 314 составленнаго Bluntschli свода дѣйствующаго международнаго права. Эта

статья гласитъ такъ: „Судоходныя рѣки и потоки, находящіяся въ сообщеніи съ открытымъ моремъ, открыты въ мирное время для судовъ всѣхъ націй. Право свободнаго судоходства не можетъ быть ни отмѣнено, ни ограничено въ ущербъ нѣкоторыхъ націй." Нѣтъ сомнѣнія, что наука должна указывать свои идеалы, а не идти слѣпо вослѣдъ за практикой, но она не должна смѣшивать своихъ требованій съ установившимся уже порядкомъ, выдавая свои desiderata за существующій уже фактъ, такъ какъ иначе она компрометтируетъ и себя и то дѣло, которое намѣрена защищать.

Мы считаемъ необходимымъ строго различать науку отъ жизни, теорію отъ практики, идеальный правопорядокъ отъ дѣйствующаго законодательства. Это — двѣ области, оказывающія другъ на друга сильное взаимное вліяніе, но тѣмъ не менѣе отдѣльныя и вполнѣ самостоятельныя. Жизнь и наука, дѣйствующее право и идеальный правопорядокъ не остаются неизмѣнными, а движутся впередъ, каждый въ своей области, опираясь, однако, взаимно другъ на друга. „Науку нельзя ни закрѣпить навсегда, ни разрушить до основанія: она строится мало по малу и вѣчно стремится впередъ, къ новымъ открытіямъ. Въ ней есть внутренняя сила, враждебная застою и благопріятная прогрессу. Науки общественныя имѣютъ еще ту особенность, что тѣсно связаны съ жизнію. Истины, въ нихъ признанныя, повѣряются опытомъ. Вполнѣ оцѣнить эти истины можно только изучая событія и явленія политическаго міра."* Чтобы научнымъ выводамъ дать большую прочность, ихъ необходимо строить на данныхъ исторіи. Исторія служитъ лучшимъ средствомъ для ознакомленія съ дѣйствующимъ правомъ и вмѣстѣ съ тѣмъ даетъ матеріалъ для

* Каченовскій. Курсъ международнаго права. Харьковъ, 1863. часть I, стр. 106.



болѣе точныхъ научныхъ изслѣдованій.

Мы раздѣлили свою работу на три части, удѣливъ при этомъ большую половину ея историческому очерку, значительно облегчившему намъ все дальнѣйшее изложеніе.

Въ первой части работы мы дѣлаемъ историческій обзоръ международнаго рѣчнаго судоходства съ указанной выше двоякой цѣлью, — ознакомиться съ современнымъ положительнымъ правомъ и подготовить матеріалъ для научнаго рѣшенія вопроса. Для лучшаго достиженія первой цѣли мы, начиная съ эпохи Вѣнскаго Конгресса, т. е. съ того времени, гдѣ начинаются источники дѣйствующаго международнаго рѣчнаго права, слѣдимъ за историческимъ развитіемъ свободы судоходства на каждой рѣкѣ въ отдѣльности, излагая при этомъ болѣе или менѣе подробно всѣ главные регламенты.

Во второй части мы разсматриваемъ развитіе вопроса о свободѣ международнаго рѣчнаго судоходства въ литературѣ и останавливаемся на теоретическихъ взглядахъ представителей современной науки. Этотъ обзоръ облегчаетъ намъ дальнѣйшую работу, которая можетъ быть названа теоретической.

Третья и послѣдняя часть посвящена изслѣдованію главныхъ вопросовъ международнаго рѣчнаго судоходства. Съ этими вопросами мы познакомились уже въ историческомъ очеркѣ при обзорѣ регламентовъ, а равно и при обзорѣ дѣятельности Института Международнаго Права. Мы находили неудобною и неправильною ту систему, которая принята Институтомъ, не говоря уже о регламентахъ, и попытались здѣсь группировать всѣ вопросы международнаго рѣчнаго судоходства въ болѣе систематическомъ порядкѣ. Опредѣливъ понятіе ~~юридической~~ международной рѣки и ея юридическую природу, мы переходимъ къ вопросу о свободѣ судоходства, указываемъ ея предѣлы, или необходимыя огра-

ниченія, и заканчиваемъ обзоромъ средствъ обезпеченія этой свободы, т. е. разсматриваемъ вопросъ о рѣчныхъ властяхъ, законодательной, административной и судебной.

На толкованіи дѣйствующаго права мы не останавливались. Эта задача выполнена съ неподражаемымъ умѣньемъ Engelhardt'омъ, который въ своей книгѣ: „Du régime conventionnel des fleuves internationaux" даетъ постановленіямъ дѣйствующаго права самое широкое толкованіе въ смыслѣ возможно большей свободы судоходства. Здѣсь же я долженъ замѣтить, что всѣ числа отмѣчены по новому стилю. Что касается иностранныхъ собственныхъ именъ, то я придерживался, большею частью, иностраннаго же начертанія ихъ, чтобы избѣжать трудности и неизбѣжныхъ ошибокъ при передачѣ ихъ русскими буквами.*)

Источниками служили для этой работы слѣдующіе сборники трактатовъ:

1. Большой Сборникъ Мартенса (: Recueil de traités, b) Nouveau Recueil de traités и c) Nouveau Recueil Général, которые въ цитатахъ обозначены буквами: R, N. R., N. R. G. или болѣе полно.)

2. Recueil Manuel et pratique de traités par Ch. de Martens et de Cussy (: обозначеніе — R. M.:)

3. De Clercq. Recueil des traités de la France

Пособія.

Ed. Engelhardt. Du régime conventionnel des fleuves internationaux. Paris. 1879. Историческій очеркъ, весьма краткій въ этой книгѣ, сдѣланъ Engelhardt'омъ болѣе обстоятельно въ двухъ кни-

*) Затрудненіе встрѣтилось съ собственнымъ именемъ, которое чаще всего встрѣчается на страницахъ этого сочиненія. Я говорю объ извѣстномъ имени: „Engelhardt", которое можетъ быть передано по русски: „Энгельгардтъ" или „Энжеляръ", смотря по тому, будемъ-ли передавать на-





жкахъ журнала „Nouvelle Revue Historique de droit" за ноябрь-декабрь 1888 г. и янв.-февр. 1889 г.

Et. Carathéodory. Du droit international concernant les grands cours d'eau. Leipzig, 1861 г. Эта работа совершенно передѣлана авторомъ, съ сохраненіемъ, однако, прежнихъ руководящихъ идей, для издававшагося Holtzendorff'омъ „Handbuch des Völkerrechts", гдѣ и помѣщена въ томѣ II подъ заглавіемъ: „Das Stromgebietsrecht und die Internationale Flussschiffahrt" (1887 г.)

Const. G. Vernesco. Des fleuves en droit international. Paris 1888. Это — докторская диссертація, написанная для полученія докторской степени. Въ ней интересна первая часть, посвященная изслѣдованію правового положенія рѣкъ у Римлянъ; она составляетъ половину диссертаціи (для диссертаціи необходима тема по римскому праву).

Pradier-Fodéré. Traité de droit international public européen et américain. t. II Paris, 1885, pp. 223—321 (§§ 618—758). Мы приводимъ изъ всѣхъ руководствъ ~~только~~ по международному праву только это одно, такъ какъ оно посвящаетъ вопросу о рѣчномъ судоходствѣ цѣлыхъ сто страницъ; имъ мы, кромѣ того, пользовались въ качествѣ пособія при изложеніи судоходства по рѣкамъ Южной Америки, на судьбѣ которыхъ онъ останавливается весьма подробно. Всѣми остальными руководствами мы пользовались только для выясненія взглядовъ на свободу судоходства самихъ авторовъ этихъ руководствъ. Перечисленіе этихъ руководствъ можно найти во второй части нашей работы.

Не упоминаемъ здѣсь также о множествѣ брошюръ, монографій по частнымъ вопросамъ и статей въ разныхъ періодическихъ изданіяхъ, указанія на которыя сдѣланы нами въ соотвѣтственныхъ мѣстахъ.*)

чертанія буквъ или произношеніе имени автора на его родинѣ.

*) Мы можемъ указать въ этомъ отношеніи

на примѣч. 222 на стр. 121-124, гдѣ отмѣчены брошюры и статьи, служившія пособіемъ при составленіи очерка судоходства по Дунаю. См. также примѣч. 137 на стр. 71, пр. 148 на стр. 81 (Вѣнскій Конгрессъ и Рейнъ) и особенно прим. 319 на стр. 189-191 (Африканскія рѣки).



1.

# Историческій Обзоръ международнаго рѣчнаго судоходства.

§1. Исторія международнаго рѣчнаго судоходства, какъ судоходства, регулируемаго нормами международнаго права, восходитъ не далѣе начала настоящаго столѣтія. Но если международное право лишь такъ недавно приняло рѣчное судоходство подъ свою защиту, признавъ за нимъ общій для всего международнаго союза интересъ, сношенія по рѣкамъ существовали между народами съ древнѣйшихъ временъ и регулировались обычаемъ, внутреннимъ законодательствомъ или взаимными договорами и соглашеніями прибрежныхъ племенъ и народовъ. Мы не можемъ начать исторію международнаго судоходства съ настоящаго вѣка, такъ какъ многое въ развитіи рѣчнаго судоходства за послѣднее время осталось бы непонятнымъ, еслибъ мы не прослѣдили весь тотъ путь, которымъ прошло рѣчное судоходство, пока достигло той ступени развитія, на какой мы застаемъ его въ 19 вѣкѣ. Только такимъ образомъ мы будемъ въ состояніи дать себѣ отчетъ о совершившемся въ данной области прогрессѣ, только тогда можно будетъ рѣшить, насколько важенъ тотъ интересъ, о защитѣ котораго идетъ рѣчь и только тогда получимъ увѣренность въ возможности дальнѣйшаго движенія впередъ, такъ какъ станетъ очевиднымъ, что современное положеніе международнаго рѣчнаго законодательства представляетъ лишь одну изъ ступеней его историческаго развитія, столь же мало прочную, какъ и всѣ предшествовавшія.

Въ виду этого, мы начнемъ исторію рѣчнаго судоходства съ древнѣйшихъ временъ, прослѣдивъ въ самыхъ общихъ чертахъ тѣ факты, которые свидѣтельствуютъ о существованіи

между народами ручного судоходства, причем будем указывать, поскольку это будет возможно, на соответствующую правовую практику.

## Первобытные народы.

§2. Реки во все времена играли важную роль в жизни народов. Если обратимся к истории любой страны, первые поселения в ней мы всегда застанем по берегам рек. На реке завязывается первоначальная история народа, который раздвигается и постепенно распространяется по всему бассейну реки, на которой первоначально поселился. Поэтому Геродот, повествуя о народах Скифии, дает сначала описание скифских рек, по которым сидели различные племена, населявшие Скифию в его время. Еще в начале нашей истории мы застаем все славянские племена по бассейну той или иной реки: Древляне – по Пруссии, Северяне – по Десне, Кривичей – на Западной Двине и т. д.

Каким образом раздвигались по рекам племена, решить трудно: не русло реки, вероятно, а берега ее служили первоначальным путем, каким шло расселение. Реки в первый эпохи жизни народа являются препятствием, а не средством сообщения, они служат границей, разделяющей поселения различных племен. Цезарь и Страбон, указывая границы поселений галльских племен, называют ту или иную большую реку Галлии и Германии[1]. Если реки не могли еще служить средством сообщения, то разные долины были, напротив, единственным путем среди лесов, гор и болот, по которым могли свободно раздвигаться племена.

[1] Gallos ab Aquitanis Garumna flumen, a Belgis Matrona et Sequana dividit (Caes. I, 1). Undique loci natura Helvetii continentur: una ex parte flumine Rheno



§3. Река, раз протянув у своих берегов какое нибудь племя, не могла долгое время оставаться чуждым ему элементом: поселившийся у рек племена вскоре нашли в них могущественное средство сообщения. Пускаясь в плавание вдоль по течению реки, одному племени часто приходилось встречаться с другим, осевшим ниже. Трудно указать какую нибудь значительную реку, которой оба берега на протяжении всего ее течения были бы заняты поселениями одного и того же племени. Все судоходные реки этой эпохи, поэтому, могут быть названы „международными" в том смысле, в каком большинство писателей по международному праву принимает это слово, т.е. считая международными тех реки, которые отделяют или разделяют владения двух или нескольких народов. Так как в эпоху, о которой идет речь, племена еще не сложились в народы, то точнее назвать эти реки не международными, а межплеменными. Каково же было это межплеменное судоходство и каковы были отношения сталкивавшихся на водном пути племен?

Понятие коллективной собственности племени появляется весьма рано и распространяется на все предметы, которые могут быть полезны для племени. Река не составляет исключения и рассматривается как объект собственности и исключительного пользования. Так Австралийцы требуют за право пользоваться речной водой уплаты известной

latissimo atque altissimo qui adjunctum Helvetiis a Germanis dividit. Caes. IV, 10. — Τὰ δ' ἔθνη ἤδη τὰ ὑπὲρτοῦτον τὸν Ῥῆνον, τὰ μὲν ἀπὸ τοῦ Δούβιος ἀρξάμενα τὰ δ' ἀπὸ τοῦ Ἀρκτῴου. Strabo IV c. 192. Река Араке (Сона) отделяет племя Секванов от Гаулов. Ptol. II, 9.

суммы денегъ.[2] Чувство коллективной собственности у нѣкоторыхъ первобытныхъ племенъ такъ сильно развито, что за проѣздъ по рѣкѣ, протекающей по занимаемымъ ими землямъ, они требуютъ извѣстные сборы.[3] О такихъ сборахъ упоминаетъ и Цезарь, какъ объ издавна существовавшихъ у Эдуевъ и въ его время уже отдаваемыхъ на откупъ.[4] На Ронѣ и Сонѣ существовали такіе же сборы за судоходство.[5]

Далеко не всѣ племена, однако, устанавливаютъ у себя рѣчные сборы, и право собственности на рѣчныя воды выражается въ гораздо болѣе простой и грубой формѣ: племя распоряжается по своему усмотрѣнію всѣмъ тѣмъ, что заноситъ къ нему водное теченіе. Обыкновенно всѣ отношенія между первобытными народами опредѣляются двумя факторами: однимъ — нравственно-религіознымъ и другимъ — матеріальнымъ; первый требуетъ гостепріимства, уваженія къ безпомощному существу, второй опредѣляетъ право физической силой и даетъ оправданіе тому, кто въ борьбѣ окажется сильнѣе. Поэтому то отношенія сталкивающихся на водномъ пути племенъ носятъ двойственный характеръ, и положеніе членовъ племени, очутившихся въ водахъ, занятыхъ другимъ племенемъ, не гарантированное никакой правовой нормой, находилось въ полной зависимости отъ разныхъ случайностей. Смерть, какъ врагамъ, или почетъ, какъ гостямъ, находящимся подъ покровительствомъ боговъ, — таково было положеніе лицъ, попавшихъ въ чужую рѣчную область, если только они не имѣли съ собою и средствъ защиты, т. е. не были достаточно сильны, чтобъ въ случаѣ нападенія отбиться или отвѣтить тѣмъ же.

---

2) Letourneau. L'évolution de la propriété. Paris 1889 p. 46.

3) Ibid. p. 58

4) Caes. I, 18: complures annos portoria reliquaque omnia Aeduorum vectigalia parvo pretio redempta habere.

5) Strabo. IV, 1, 8; c III, 2.—





Примѣры такого различнаго отношенія прибрежныхъ племенъ къ попадающимъ къ нимъ на судахъ чужеплеменникамъ встрѣчаются массами въ разсказахъ путешественниковъ и изслѣдователей и подтверждаются фактами и сказаніями изъ первобытной жизни любого народа. Мы укажемъ здѣсь только на тотъ пріемъ, какой былъ оказанъ Стэнли и его экипажу во время его путешествія по Конго различными туземными прибрежными племенами. Останавливаемся мы на туземцахъ Конго только потому, что эта область съ ея рѣкою имѣетъ для насъ особенный интересъ: не прошло еще и пяти лѣтъ, какъ судоходство по Конго стало подъ защиту и охрану международнаго права.

Стэнли совершилъ два путешествія во внутрь Африки по р. Конго: первое — въ 1876-77 году, второе — два года спустя. Въ первое свое путешествіе экспедиціи пришлось отразить въ теченіе двухъ мѣсяцевъ 24 нападенія со стороны туземцевъ.[6] 28го декабря 1876 г. у деревни Киссанга-Санга прибрежное населеніе, остановивъ флотилію экспедиціи, потребовало, чтобы она вернулась туда, откуда пришла. Увидавъ значительное количество человѣческихъ существъ, нѣкоторые изъ туземцевъ издавали радостные крики: „бо, бо, бо, бо!..“ (мясо), надѣясь на прекрасный ужинъ изъ мяса бѣлыхъ людей. Стэнли здѣсь чуть не былъ убитъ однимъ смѣльчакомъ изъ туземцевъ.[7]

1го февр. 1877 г. у устьевъ рѣки Арувими экспедиція встрѣтила настоящій флотъ туземцевъ, состоявшій изъ 54 военныхъ лодокъ съ вооруженными людьми. Впереди флота шло прекрасно вооруженное судно, имѣвшее по бокамъ 40 гребцовъ. Происшедшая стычка окончилась бѣгствомъ туземцевъ, на которыхъ говорящее и невидимо умерщвля-

---

6) отъ 23 нояб. 76 г. по 27 янв. 1877. Le Congo et ses Affluents. Martin-Donos. Bruxelles 1887, p. 39.

ющее оружіе произвело такое же дѣйствіе, какое 400 лѣтъ тому назадъ произвело на туземцевъ Америки.[8]

27 февр. 1877 г. Стэнли и его экипажъ попали къ туземному племени, которое не имѣло ничего общаго съ кровожадными обитателями деревни Киссанга-Санга. Эти туземцы отличались кроткимъ нравомъ и жили мирно подъ управленіемъ своего царька Чумбири. Послѣдній радушно принялъ экспедицію, оказалъ ей полное гостепріимство и послѣ двухнедѣльнаго пребыванія отпустилъ своихъ гостей, пославъ съ ними три конвойныхъ лодки подъ начальствомъ своего сына.[9]

Выдержавъ на слѣдующій день еще одно — 32-е и послѣднее нападеніе, стоившее ей жизни 14 человѣкъ, экспедиція вскорѣ попала вновь на территорію, занятую мирными туземцами Бабуендэ. Здѣсь она встрѣтила такой радушный пріемъ, что могла позабыть о всѣхъ опасностяхъ, которыя пришлось ей пережить втеченіе своего долгаго плаванія. Оказанное Стэнли и его экипажу гостепріимство было необычайно.[10]

Изъ втораго путешествія Стэнли я приведу только разсказъ о новой встрѣчѣ его туземцами устьевъ Арувими. Это было 15 ноября 1882 г. За 5 лѣтъ туземный флотъ измѣнился до неузнаваемости, какъ въ количественномъ, такъ и въ качественномъ отношеніи: прежнихъ жалкихъ лодокъ совсѣмъ не было, — онѣ замѣнились большими, крѣпкими, прекрасно вооруженными судами. Встрѣча была враждебная: туземцы опасались нападенія со стороны экспедиціи и стали въ оборонительное положеніе. Туземецъ-переводчикъ, быв-

7) Ibid. p. 35

8) ibid. p. 39-40

9) ibid. p. 41-42

10) ibid. p. 42-44.



шій при экспедиціи, вступилъ въ переговоры съ туземцами. Узнавъ о мирныхъ намѣреніяхъ пришлыхъ людей, воинственные жители устьевъ Арувими сложили свои оружія и щиты. Произошелъ обрядъ обмѣна крови, послѣ чего раздались въ воздухѣ крики радости, и бой барабановъ возвѣстилъ миръ. Между бѣлыми и туземцами заключена была дружба.[11]

Въ нашей исторіи мы можемъ найти древнія сказанія и факты, которые подтверждаютъ существованіе подобныхъ же отношеній къ заѣзжимъ плавателямъ-норманнамъ со стороны туземцевъ-славянъ и финновъ, прибрежныхъ жителей Днѣпра и Сѣверной Двины.[12] Рѣчныхъ сборовъ на нашихъ рѣкахъ не было, какъ нѣтъ свидѣтельствъ о существованіи ихъ на р. Конго. На рѣкахъ древней Галліи, напротивъ, мы вездѣ встрѣчаемся съ такими сборами, и споръ изъ нихъ между Эдуями и Секванами привелъ къ вмѣшательству Цезаря и послужилъ началомъ покоренія Галліи.[13]

Изъ всего, что было сказано, можно убѣдиться, что рѣчное судоходство существовало издавна, еще у племенъ, не сложившихся въ крупныя этническія единицы, и порождало въ отношеніяхъ между племенами всѣ тѣ затрудненія и конфликты, которые нынѣ призвано регулировать международное право. У первобытныхъ народовъ всѣ эти вопросы рѣшались обычаемъ, который у однихъ племенъ успѣлъ уже вылиться въ опредѣленную форму, у другихъ же еще не получилъ такого постоянства правовой нормы и колебался подъ вліяніемъ разныхъ случайныхъ обстоятельствъ.

11) Stanley Cinq années au Congo (1879-1884) p. 436-438.

12) Путешествіе Олега изъ Новгорода въ Кіевъ и взятіе имъ послѣдняго. — Смерть Святослава, убитаго Печенѣгами при проѣздѣ черезъ пороги. — Скандинавская сага, повѣствующая о Норманнахъ, высадившихся на

# Древній міръ.

§4. Государства древняго Востока. Когда племена складываются въ одну народность, образуя государство, предѣлы послѣдняго опредѣляются обыкновенно бассейномъ какой нибудь рѣки, такъ что древнія междуплеменныя рѣки становятся теперь государственными, орошая на всемъ своемъ протяженіи лишь территорію одного государства. Здѣсь мы имѣемъ дѣло съ внутреннимъ законодательствомъ, ставящимъ нормы для судоходства по государственнымъ рѣкамъ, допускающимъ или запрещающимъ къ нимъ доступъ судамъ другихъ государствъ. Рядомъ съ внутреннимъ законодательствомъ каждаго отдѣльнаго государства мы нерѣдко встрѣчаемся и съ договорными соглашеніями, которыя преобразуютъ преобладающее значеніе у новыхъ народовъ и сохраняютъ его до начала настоящаго столѣтія, когда уступаютъ первое мѣсто международному законодательству. Мы сдѣлаемъ самый бѣглый очеркъ этихъ внутреннихъ законовъ, относящихся къ рѣчному судоходству, начавъ съ государствъ древняго Востока.

## Индія.

Государства Индіи допускали въ свои рѣки иностранныя суда, но сами въ историческія времена не пользуются судоходностью своихъ рѣкъ: браманизмъ отдалилъ прибрежныя жители Ганга отъ всякаго соприкосновенія съ нечистыми народами, принадлежащими къ иной религіи. Между тѣмъ въ до-историческое время индусы извѣстны были, какъ народъ-плаватель, — такимъ характеромъ являются они въ священныхъ книгахъ Ведъ.[13]

берегахъ Сѣверной Двины.

[13] Strabo с 192 (IV, 3, 2 in f.): πρῶτοι δὲ τῶν Λιβύων καὶ δὶς τοῦτο μὲν, ἀπὸ ἑσπέρας ἐπὶ ἕῳαν ὑπ' ἐνιαυτὸν τοῦ παντὸς ἔθνους τοῦ διοικοῦντος αὐτούς, ἐκπλέοντος τοῦ ἔθνους ἔξω Ἡρακλείων στηλῶν τῶν Ἄφρων καὶ ἐπανιόντος πρὸς τὰ διαμφισβητούμενα τέλη.



уваженіе, которое Индусы продолжали питать къ Гангу, какъ къ священной рѣкѣ, указываетъ на то, что было время, когда они умѣли оцѣнить благодѣянія этой рѣки и пользовались ею для своей торговли, которая когда-то процвѣтала въ Индіи.

## Египетъ.

Нилъ всецѣло входилъ въ составъ территоріи египетскаго государства. Судоходство по Нилу долго было развито весьма рано, такъ какъ во время періодическихъ наводненій необходимо было сообщаться по водѣ. Въ правленіе Нехао предпринято было въ интересахъ торговли и судоходства прорытіе канала, соединяющаго Нилъ съ Аравійскимъ заливомъ, но работа была прекращена изъ боязни, что онъ сдѣлаетъ облегченъ для иностранцевъ доступъ во внутрь Египта[15]. Иностранныя суда долгое время не имѣли доступа къ Нилу, но экипажи судна, занесеннаго случайно бурей или вѣтромъ, пользовался правами гостепріимства.[16] Только въ послѣднее время самостоятельной жизни египетскаго государства Нилъ былъ открытъ для иностранныхъ судовъ, и иностранцы всѣхъ другихъ народовъ пользовались широкими правами, въ непосредственномъ смыслѣ даже самоуправленіемъ.[17] Какъ сильно было развито судоходство по Нилу, можно судить уже по тому, что существовалъ цѣлый классъ лицъ, посвятив-

[14] Lawrent. Histoire de l'humanité t. I p. 181

[15] Herod. II §158 in f.: Νεκὼς μὲν νυν μετὰ ταῦτα παντοίου ἐπιθύμου ἐργασίην ἐπεβάλετο τῇ μὲν γὰρ νῦν πλέομεν ἐσ τὸν ποταμὸν ἐκ τῆς Ἀραβίης ἐσ τὴν Ἐρυθρὴν καλεομένην θάλασσαν.

[16] Кораблекрушеніе выгнавшаго Ксеркса высадило его вновь в Египтѣ. Фараонъ ему говоритъ: ἦρα σὲ μὲν ἐν θαλάσσῃ πολλὴ ἐοῦσα ἐπειρᾶν ἀδικέοντα ἔσωσε, ὅσον τὸ λιμένι ἔστι καταλαμβάνειν ἤπιον ἐν μέσῳ τῷ ἐρέῃ, ἐνθαῦτα δὲ σὲ ἀπὸ τοῦ Ἀτλαντος ἐνόντα ἐρῃ. Herod. II §115. Менелай пользовался полнымъ гостепріимствомъ (Hom. Od. IV §129).

[17] Herod. II §178 in f.: Αἰγύπτιοι δὲ τοὺς μὲν ἄλλους ξείνους ἐν ὀλίγοισι νόμοισι ἔχουσι καὶ οὐδὲν τοῖσι ἄλλοισι ἐοικότας ἑωυτοῖσι, τοὺς δὲ προσφοιτέοντας ἐς τὴν χώρην διὰ θωμὸν ἐόντας σοφοὺς ἐν μεγάλῃ τιμῇ ἔχουσι.

шихъ себя исключительно дѣлу судоходства. Этотъ классъ, извѣстный подъ именемъ „κυβερνῆται" у Геродота, былъ однимъ изъ девяти, на которые дѣлилось все населеніе древняго Египта.[18]

## Персы.

Судоходство по рѣкамъ было запрещено древнимъ закономъ огнепоклонниковъ, что не имѣло, однако, какъ замѣтилъ Монтескьё,[19] вредныхъ послѣдствій для торговли, такъ какъ въ Персіи того времени вовсе не было судоходныхъ рѣкъ. Позднѣе, когда владѣнія Персовъ расширились, рѣчное судоходство все же не пользовалось покровительствомъ государства, которое ревниво оберегало свою территорію отъ иностранцевъ. Чтобы воспрепятствовать иностраннымъ судамъ проникнуть въ глубь страны, Персы даже засорили устья Тигра.[20] Послѣдніе изъ Персидскихъ монарховъ, однако, выказали большой интересъ къ дѣлу рѣчнаго судоходства. Такъ, Дарій установилъ правильное судоходство по Инду[21] и окончилъ постройку канала, начатаго при Нехао въ Египтѣ.[22]

Что касается другихъ народовъ древняго Востока — Евреевъ, Финикіянъ и Карѳагенянъ, то въ странахъ, занятыхъ ими, не было вовсе судоходныхъ рѣкъ, имѣющихъ какое нибудь значеніе. Финикіяне основали много колоній на устьяхъ значительныхъ рѣкъ и пользовались судоходностью послѣднихъ для своихъ торговыхъ цѣлей.

---

17) Φιλέλλην δὲ γενόμενος ὁ Ἄμασις ἄλλα τε ἐς Ἑλλήνων μετεζετέρους ἀπεδέξατο καὶ δὴ καὶ τοῖσι ἀπικνευμένοισι ἐς Αἴγυπτον ἔδωκε Ναύκρατιν πόλιν ἐνοικῆσαι, τοῖσι δὲ μὴ βουλομένοισι αὐτῶν οἰκέειν, αὐτοῦ δὲ ναυτιλλομένοισι, ἔδωκε χώρους ἐνιδρυσασθαι βωμοὺς καὶ τεμένεα θεοῖσι... καὶ προστάτας τοῦ ἐμπορίου αὗται αἱ πόλιές εἰσι αἱ παρέχουσαι. Herod. II § 178. См. также II § 154.

18) Herod. II, 164: Ἔστι δὲ Αἰγυπτίων ἑπτὰ γένεα καὶ τούτων οἱ μὲν ἱερέες, οἱ δὲ μάχιμοι κεκλέαται, οἱ δὲ βούκολοι... οἱ δὲ κυβερνῆται γένεα μὲν Αἰγυπτίων τοσαῦτα ἐστί, οὐνόματα δὲ σφι κέεται ἀπὸ τῶν τεχνέων.

19) Esprit des lois liv. XXIV ch. 26.

20) Herod. I, 193, 185

21) Herod. IV, 44; III, 94. Laurent. Hist. de l'hum. I, 480-81

22) Herod. II, 158 IV, 39.

23) Carathéodory. Du droit internat. concernant les grands cours d'eau. Leipzig 1861 p. 49.

24) Strabo l. XVI, c 1, § 19 Arrian. Exped. Alex. l. VII, c. 7.





## §5. Греція.

Страна, занятая греческимъ народомъ, была природой раздѣлена на самостоятельныя области, представлявшія естественные бассейны: каждое изъ греческихъ государствъ владѣло всѣмъ теченіемъ той или другой рѣки. Большихъ рѣкъ, которыя бы орошали территорію нѣсколькихъ государствъ, въ Греціи совсѣмъ не было. Иное дѣло колоніи. Значительное количество послѣднихъ было основано греками у устьевъ великихъ водныхъ теченій Европы, судоходство по которымъ и началось, вѣроятно, съ этого времени. Дунай, Днѣпръ, Донъ, Рона и другія значительныя рѣки были посѣщаемы греческими купцами, преемниками финикіянъ; ихъ можно было встрѣтить въ самомъ центрѣ Скиѳіи.[23] Страбонъ называетъ устье Дуная „священнымъ", что свидѣтельствуетъ объ уваженіи, которое внушали Грекамъ великія водныя теченія.

Когда македонскій герой образовалъ великую греческую монархію, охватившую въ своихъ предѣлы весь извѣстный древнимъ востокъ, торговля и судоходство достигли замѣчательнаго процвѣтанія. Всѣ культурные народы древности были объединены въ одно государство, какъ позднѣе Римомъ. Великіе водные пути открылись для всемірной торговли. Самъ Александръ распорядился очисткой Тигра и Евфрата отъ препятствій, мѣшавшихъ движенію судовъ.[24] Они стали свободны и доступны для всемірной торговли. Нилъ былъ тоже открытъ, и на берегахъ его построена столица древняго міра, центръ международной торговли.

Древній міръ пришелъ уже, такимъ образомъ, къ признанію свободы рѣчнаго судоходства для судовъ всѣхъ дружественныхъ народовъ. Этотъ принципъ былъ усвоенъ римскимъ правосознаніемъ и закрѣпленъ въ его законодательствѣ, ставшемъ впослѣдствіи образцомъ и источникомъ, изъ котораго черпали свои постановленія почти всѣ послѣдующіе законодатели. Начала римскаго права такъ ясны и просты, что многіе писатели по вопросу о международныхъ рѣкахъ не желаютъ иной реформы въ этой области, кромѣ признанія этихъ началъ и международнымъ правомъ.

## §6. Римъ.[25]

Римское государство заключало въ себѣ во времена имперіи почти всѣ извѣстныя древнему міру страны. Всѣ рѣки, поэтому, кромѣ рѣкъ Скиѳіи, оказались въ предѣлахъ одного обширнаго государства и были регулируемы общими нормами законодательства о внутреннемъ судоходствѣ. Двѣ величайшихъ рѣки Западной Европы, однако, не могли никогда войти всѣмъ своимъ теченіемъ и обоими берегами въ предѣлы римскаго государства: Рейнъ и Дунай служили границей между владѣніями Рима и землями, занятыми варварскими народами, - Германцами и Славянами. Правый берегъ Рейна и лѣвый - Дуная были заняты этими дикими въ то время племенами, производившими частые набѣги на сосѣднія римскія провинціи. На эти набѣги жалуется уже Овидій, прося изъ мѣста своей дальней ссылки защиты противъ нихъ отъ императора.[26] Набѣги эти совершались зимой, когда Дунай

---

[25] Пособія: Carathéodory. Du droit internat. concernant les grands cours d'eau. Leipzig 1861 p. 52-75 Engelhardt. Du régime conventionnel des fleuves internationaux. Paris 1879. p. 1-9. - Его-же статья въ „Nouvelle Revue Hist. du droit" ноябрь-дек. 1888г. стр. 735-750.

[26] Jazyges et Colchi Metereaque turba Getaeque
Danubii mediis vix prohibentur aquis....
Unde precor supplex, ut nos in tuta releges



покрывался плотной корой льда.[27] Прибрежныя варварскія племена, повидимому, не умѣли еще пользоваться рѣкой, какъ путемъ сообщенія. Позднѣе, при Траянѣ Дунай всею своей нижней частью вошелъ въ предѣлы римской территоріи и былъ защищенъ отъ нападеній со стороны сѣверныхъ сосѣдей сооруженными при этомъ императорѣ укрѣпленіями, такъ что судоходство могло совершаться правильно, не подвергаясь никакой опасности.

Что касается Рейна, то тамъ римскія суда неоднократно приходили въ столкновеніе съ судами Германцевъ, которые уже пользовались Рейномъ для судоходства. На Рейнѣ мы встрѣчаемся съ тѣми затрудненіями, съ которыми пришлось бороться международному праву, какъ скоро вопросъ о судоходныхъ рѣкахъ перешелъ изъ области внутренняго законодательства въ область законодательства международнаго, съ затрудненіями, вытекающими изъ существованія надъ рѣкою суверенитета нѣсколькихъ государствъ.

Римская торговля достигла на Рейнѣ высокой степени развитія. При Траянѣ насчитывали до 40 городовъ, расположенныхъ по Рейну, къ которымъ вели во множествѣ сухопутныя дороги, построенныя римлянами въ Галліи. Для защиты торговаго судоходства, по Рейну, какъ и по другимъ пограничнымъ рѣкамъ, циркулиро-

---

Ne sit cum patria pax quoque adempta mihi,
Ne timeam gentes, quas non bene summovet Hister,
Neve tuus possim civis ab hoste capi. Trist. II, 191-2, 201-204

[27] Dum tamen aura tepet, medio defendimur Histro:
Ille suis liquidus bella repellit aquis
Protinus aequato siccis aquilonibus Histro,
Invehitur celeri barbarus hostis equo. -
Tunc quoque, cum pax est, trepidant formidine belli;
Nec quisquam presso vomere sulcat humum
Aut videt, aut metuit locus hic, quem non videt, hostem,
Cessat iners rigido terra relicta situ. Ibid. III, 10, 7-8, 53-54, 67-70.

вали военныя флотиліи (naves lusoriae). Engelhardt полагаетъ, что кромѣ защиты противъ варваровъ на нихъ лежала и обязанность верховнаго надзора за судоходствомъ, которое представляло публичный интересъ первой важности, такъ какъ этимъ путемъ доставлялись въ Римъ налоги, уплачиваемые мѣстными князьями натурой.[28] Судоходство по Рейну, Дунаю и другимъ отдаленнымъ рѣкамъ имперіи было необходимо для государства и потому, что оно облегчало расположеніе въ этихъ мѣстахъ римскихъ легіоновъ нужными припасами. Такимъ образомъ и военныя нужды способствовали поддержанію и развитію рѣчного судоходства.

Заинтересованное само въ судоходствѣ, римское государство принимало всѣ старанія, чтобы по возможности облегчить его и обезпечить. Еще Марій, замѣтивъ, что устье Роны засаривается, велѣлъ прорыть каналъ къ морю, который порожъ отдалъ въ распоряженіе гражданъ города Марсели. Послѣдніе установили на немъ проѣздный сборъ, доставившій городу огромные доходы.[29] Римское государство не вводило однообразной системы рѣчного законодательства; оно сохранило за каждой рѣкой ея собственное, выработанное обычаемъ право.[30] Заботясь объ свободѣ судоходства, оно старалось, по возможности, рѣчные сборы за право судоходства устанавливать не только рѣдко, гдѣ это было необходимо для поддержанія судоходности рѣки. Эти сборы – portoria –, представлявшіе родъ транзитной пошлины и взимавшіеся въ размѣрѣ 5%, императорами они неоднократно подавали поводъ къ злоупотребленіямъ и неумѣренными повышеніемъ своимъ сильно тормозили судоходство. Лучшіе изъ императоровъ старались противодѣйствовать этимъ злоупотребленіямъ. Такъ, Северъ запретилъ установленіе новыхъ сборовъ;[31] а въ Египтѣ наложилъ тоже запрещеніе, обращенное къ намѣстникамъ провинцій и проконсуламъ; наложеніе новыхъ пошлинъ могло исходить только отъ верховной власти государства.[32]

На Рейнѣ римское правительство взимало рѣчныя пошлины съ германскихъ судовъ мѣрою тѣмъ, какъ римскія суда были свободны отъ всякихъ сборовъ.[33] Позднѣе, когда римская имперія стала терять свои прежнія земли, положеніе дѣлъ на Рейнѣ было обратное: Константинъ II обязался уплачивать жителямъ праваго берега своего рода дань, какъ бы выкупъ за право судоходства, которое долгое время сильно страдало отъ германскихъ пиратовъ.[34]

Рѣки Италіи и Галліи имѣли совершенно необразное, но отличное отъ другихъ устройство. Италія и Галлія были римскія области по преимуществу, а потому и рѣки ихъ въ своей правовой регламентаціи отражаютъ на себѣ характерныя черты римскихъ учрежденій. Правильное и непрерывное судоходство по этимъ рѣкамъ вызвало къ жизни судовладѣльческія товарищества, извѣстныя подъ именемъ collegia nautarum.[35] На организаціи этихъ товариществъ мы останавливаться не будемъ, такъ какъ они имѣютъ мало отношенія къ международному судоходству. Прекрасное изложеніе ихъ организаціи, ихъ дѣятельности и ихъ вліянія на свободу судоходства можно найти у Engelhardt'а въ недавно появившемся трудѣ его по исторіи рѣчного судоходства.[36]

---

[28] Nouvelle Revue Hist. 1888 nov-dec. p.749. – Роль этихъ naves lusoriae или „Potamophylacia", какъ названа такая флотилія на одной надписи, во многомъ напоминаетъ роль военныхъ судовъ различныхъ государствъ, сгруппированныхъ къ устьямъ Дуная по договору 1856г.

[29] Strabo IV, 1, 8 (c 183 in f.) Μάρκος δὲ ὄγκους ὥρυξε τοὺς ἀπὸ τῆς θαλάττης εἰς τὸν ποταμὸν ἀγομένους καὶ διώρισε τοὺς τελώνας ἐκ τῶν ἐπιφανεστάτων καὶ δοκιμωτάτων ἱππέων.

[30] Oppenheim Der freie deutsche Rhein. Stuttg. 1842 S. 14.

[31] „vectigalia nova omnibus non posse" c.1 Cod. – Tac. Ann. I, 78; XIII, 50, 51 etc. – Livius VII, 16.

Въ общемъ, организація collegia nautarum была такова, какъ и всѣхъ остальныхъ римскихъ товариществъ, создавшихся по образцу итальянскихъ муниципій. Они считались юридическими лицами, обладали всѣми гражданскими правами, какими могутъ пользоваться юридич. лица, и управлялись въ своей внутренней жизни собственными статутами. Collegia nautarum пользовались, впрочемъ, особыми привилегіями сравнительно съ другими товариществами, что объясняется отношеніемъ, въ которомъ они стояли къ государству, оказывая ему услуги, какъ посредники въ сборѣ дани, принимая на себя доставку въ Римъ взимаемыхъ натурой налоговъ. Существованіе этихъ привилегированныхъ товариществъ нисколько не препятствовало свободѣ судоходства: они не могли монополизировать судоходства, которое всегда было свободно для всякаго римскаго гражданина; они должны были лишь наблюдать за безопасностью судоходства, обезпечивая его отъ всякихъ случайностей. Что же касается свободы судоходства, то она была гарантирована противъ всѣхъ монопольныхъ привилегій постановленіями положительнаго права, которое и изложимъ сейчасъ въ его наиболѣе существенныхъ чертахъ.

---

32) c. 10 Dig. de publican. vectig. et commiss.

33) Tacit. Histor. IV §§ 64-65. – Engelhardt Nouvelle Revue Hist. 1888 p. 746.

34) Engelhardt. Du régime convent. 1879 p. 5

35) Названія свои эти товарищества получили большей частью отъ той рѣки, на которой практиковали судоходство. Такъ, извѣстны были collegia nautarum Rhodanicorum, – Araricorum, – Druentiorum, – Arelicensium, – Brixianorum, – Veronensium, – Comensium, nautae Ligerici и nautae Parisiaci. У Engelhardt'а указаны номера надписей, въ которыхъ встрѣчается упоминаніе объ этихъ товариществахъ (Du régime conventionnel p. 5 въ примѣчаніи).

36) Nouvelle Revue Hist. 1888 p. 736-750.





## Римское рѣчное законодательство.

Римское законодательство приравнивало текучую воду къ воздуху и морю, указывая этимъ сопоставленіемъ, что считаетъ ее общей для всего человѣчества и пользованіе ею-свободнымъ для всѣхъ.[37] Текучая вода никогда не могла перейти въ собственность не только частныхъ лицъ и товариществъ, но даже и государства: рѣки считаются публичными jure naturali, jure gentium, а не jure civitatis, подобно тому, какъ считаются публичными морскіе берега;[38] они общи всѣмъ, какъ вещь, впервые созданная природой и не перешедшая еще ни въ чью собственность.[39]

Въ противоположность res publicae jure naturali римское право знаетъ res publicae jure civitatis. Въ томъ и другомъ случаѣ эти вещи находятся въ пользованіи общества съ тою лишь разницей, что надъ res publicae jure civitatis государство имѣетъ право собственности, между тѣмъ какъ первыя не могутъ быть присвоены въ собственность, и государству принадлежитъ только высшій надзоръ въ виду, именно, охраненія и обезпеченія этого общаго пользованія.[40]

Съ этой послѣдней цѣлью за государствомъ признано право взимать пошлину съ ввозимыхъ и вывозимыхъ товаровъ, извѣстную подъ именемъ titulus navium или portorium.[41] За одинъ фактъ судоходства пошлина не взималась; всѣ сборы шли на покрытіе издержекъ по содержанію рѣки въ судоходномъ состояніи, что составляло исключительную заботу государства, такъ какъ частнымъ лицамъ было запрещено предпринимать въ руслѣ рѣки безъ предварительнаго правительственнаго разрѣшенія какія бы то ни было работы подъ опасеніемъ

---

37) Instit. lib. II, tit. I § 1: Et quidem naturali jure communia sunt omnium haec: aër, aqua profluens et mare et per hoc littora maris... Flumina autem omnia et portus publica sunt. – Тоже самое l. 2. § 1 Dig. I, 8 и Basil. XLVI, 3, § 2.

38) § 4, 5 Inst. II, 1; l 5 pr. D. I, 8; l 7 § 5 D. XLI, 1.

39) l 14 pr. D. XLI, 1 (Neratius)

40) Carathéodory. Du droit intern. 1861 p 57. Въ этомъ

ея уничтоженія.[42] Работы лежали на обязанности государева, которое пользовалось иногда трудом солдат, пригнанных частью с галер и ссылаемых каторжан.[43] Прибрежные собственники, потерпевшіе какой-нибудь ущербъ вследствіе произведенныхъ государевыми работъ, не имели права требовать вознагражденія.[44]

Свобода судоходства не была мертвой буквой в кодексе: римское право указало средства защиты этого права в форме прогибиторского интердикта,[45] а в случае насилія надъ лицомъ, которое пользовалось своимъ правомъ свободнаго судоходства, оно давало обиженному новую защиту в виде особаго иска.[46]

Таковы в общихъ чертахъ постановленія римскаго законодательства, которыми была защищена и обезпечена свобода судоходства. Они послужили в новое время почвой организаціи в теоріи и практике, установившейся в течение мрачнаго периода средних вековъ.

---

## Исторія международнаго речного судоходства у новыхъ народовъ.

§7. Всю исторію речного судоходства у новыхъ народовъ можно разделить на два периода, при конце первого обнимающіе все время отъ эпохи великаго переселенія народовъ до конца 18 века, а второй заключающій в себе конецъ прошлаго века и настоящее столетіе; рубежемъ между ними можетъ служить эпоха французской революціи 1789 г. Каждый изъ этихъ периодовъ имеетъ, в свою очередь, эпохи, в которыя обозначилось развитіе речного судоходства и законодательства.

---

сочиненіи можно найти весьма подробное изложеніе всего речного законодательства Рима.

[41] Cod. Theod. XIV, 27 § 2

[42] l. 7 Dig. XLIII, 8

[43] Sueton. divus Aug. c. 18. – Engelhardt. N. R. Hist. 1858, p. 743.

[44] l. 2. § 3 D. XXXIX, 3

[45] l. pr. D. XLIII, 12; l. 1 § 19 D XLIII, 12



## Періодъ до Конца 18 века.[47]

I. Эпоха до утвержденія феодальнаго порядка.

Римская имперія не успела прочно ассимилировать новыя народовъ, приходившихъ с востока искать мѣста для поселенія. Она пала, и на ея мѣстѣ возникли новыя государства. Продолжительный переходъ борьбы предшествовалъ установленію этихъ государствъ. При постоянныхъ передвиженіяхъ народовъ, которыя принимали часто форму нашествій, уничтожавшихъ все, что попадалось на пути, установившееся уже было правильное судоходство должно было сильно пострадать. Это перемѣнило, однако, эту тяжелую для него эпоху, чему безъ сомнѣнія, весьма много способствовала прочная организація совѣдца плавающихъ на судоходныхъ рѣкахъ Галліи.

Галлія была занята Франками, Бургундами и Вестготами. Первые поселились на Рейнѣ, Маасѣ и Шельдѣ, вторые – на Сонѣ, Роунѣ и Дюрансѣ, Вестготы – на Луарѣ и Гароннѣ. Эти новыя племена, водворившіеся в Галліи, не вводили в ней новыхъ учрежденій, и галло-римскіе порядки сохранялись вездѣ рядомъ съ новыми, варварскими, подвергаясь незамѣтно, подъ вліяніемъ этого соприкосновенія, значительному измѣненію. Понятно, совѣдца плавающихъ должны были перенять этотъ странный переходъ, когда грубая физическая сила соединялась съ уваженіемъ къ частнымъ обычаямъ и утвердившемуся уже правовому порядку. Законодательство этихъ новыхъ народовъ, в свою очередь, должно оказывало извѣстное покровительство речному судоходству, что доказываетъ при томъ защита, которая дана была собственности на воду.[48]

---

[46] l. un. D. XLIII, 14

[47] Пособіями для этого периода могутъ служить: Carathéodory. Du droit international. 1861. Его же статьи о речномъ судоходствѣ в Holtzendorff's Handbuch des Völkerrechts t. II. – Engelhardt. Du régime conventionnel. 1879.

С конца VI в., с утверждением Франкской монархіи, мы встрѣчаемся съ цѣлымъ рядомъ королевскихъ эдиктовъ, направленныхъ на развитіе судоходства и охраненіе его безопасности. Эдикты предписывали устройство бечевниковъ вдоль судоходныхъ рѣкъ, уничтоженіе всѣхъ фискальныхъ злоупотребленій, заботливо оберегая, при этомъ, торговлю сѣвера съ югомъ Европы.[47]

Главный торговый путь шелъ въ этомъ направленіи черезъ нынѣшнюю Францію по Сенѣ и Луарѣ, Сонѣ и Ронъ и черезъ Германію - по Рейну, Маасу и Шельдѣ. Завоеванія, сдѣланныя франками, подъ власть которыхъ находилась уже вся центральная и западная Германія, открыли для торговли новый путь - по Дунаю на востокъ. Этимъ путемъ велась торговля съ Константинополемъ и съ лежавшей еще восточной частью Римской имперіи. Дунай, покидая предѣлы Франкской монархіи, переходилъ въ страны, которыя дикими племенами: Аварами въ среднемъ теченіи, Болгарами - въ нижнемъ. Судоходство по Дунаю за предѣлами владѣній Франкскихъ королей было совершенно необеречено, такъ какъ не существовало никакихъ договоровъ или сношеній съ племенами, оставшимися на среднемъ и нижнемъ Дунаѣ. Переѣздъ по этимъ частямъ Дуная былъ весьма опасенъ, и купцы находились въ полномъ распоряженіи дикихъ придунайскихъ племенъ; единственной гарантіей было собственное оружіе и мужество.

Купцы этого періода, поэтому, являются вездѣ съ двойнымъ характеромъ - торговымъ и военнымъ, причемъ такой купецъ-воинъ нерѣдко является еще и христіанскимъ миссіонеромъ. Нерѣдко эти лица являлись просто лишь искателями приключеній: они погибали среди дикихъ племенъ, на которыхъ заносила ихъ судьба, или достигали блестящаго положенія, основавъ новое государство и сдѣлавшись его княземъ.

---

Его же историческій очеркъ рѣчного судоходства въ Annales Revue Hott. nov-dec 1888 и janv-fevr. 1889. - Pigeonneau Histoire du commerce de la France Paris 1885.

[49] Pigeonneau Hist. p 59. - Engelhardt Ann. R. 1858 p. 251-259.



Съ такимъ характеромъ являются вездѣ норманскіе купцы; вооруженными пріѣзжали они для своей торговли цѣлой въ предѣлы нынѣшней Россіи и нерѣдко вступали въ борьбу съ туземными племенами. Одну изъ такихъ рѣкъ - Днѣпръ съ финскими обитателями Сѣверной Двины сохранила намъ Скандинавская сага. Наша Первоначальная Лѣтопись сохранила также немало свидѣтельствъ о военномъ характерѣ купечества IX-X вѣковъ.[50] Отсюда военно-купеческій классъ и сталъ во главѣ вновь образовавшагося русскаго государства.

Внѣшнее судоходство, такимъ образомъ, въ этомъ первомъ періодѣ до установленія болѣе прочнаго государственнаго строя зависѣло отъ случайностей и было обезпечено лишь тѣмъ, что сами купцы были одновременно и воинами. Въ это самое время, теченіе VII-VIII вв., особенно усиливается пиратство, и рѣчному судоходству пришлось немало пострадать отъ пиратовъ, которые заняли устья всѣхъ значительныхъ рѣкъ и заходили вверхъ по теченію далеко въ глубь страны. На рѣкахъ, вдали отъ моря, при отсутствіи или бессиліи центральной власти, господствуетъ полный административный и фискальный произволъ. Плаваніе рѣкой для судоходства сравнительно безопасное: на немъ выстраиваются мельницы и мельницы, устанавливаются новыя пошлины,

---

[48] Lex Salica tit XXIII de eo, qui navem alienam removerit aut furaverit. - Lex Alemannorum tit. LXXXIII: „Si quis navem aut dugonem aut scafam alienam sine voluntate domini sui tulerit, aut ascendens navigaverit, et ipse navem recte volverit, sic faciat, ut nemini noceat, si autem nocuerit, componat, unde navis nocuit. - Законы Франковъ постановляютъ: si quis in flumine navem pulsam occiderit, XII solidis componat (tit VI § 1). Lex Visigothorum в tit III устанавливаетъ тяжесть собственности на суда, а Lex Visigothorum в tit V частью лишаетъ права на вознагражденіе.

[50] Вспомнимъ опасенія, которыя внушали Грекамъ русскіе купцы и та мѣра предосторожности, которая установлена была съ этой цѣлью въ договорахъ 912 и 945 гг.

тяжесть конца поручается такимъ гнетомъ на рачную торговлю, что она почти совсѣмъ прекращается. Мѣстами, чтобы обезпечить сборъ пошлинъ, рѣку загораживаютъ канатами и цѣпями.[51] Рачное судоходство и торговля становятся невозможными.

38. Когда Франкская монархія и область при Карлѣ Великомъ вся земли, владѣвшія когда то въ составѣ Западной Римской имперіи, рачное судоходство вновь оживилось, приняв иную регулярную форму, въ какой мы застали его во времена римскаго владычества. Почти вся значительная рѣки Западной Европы вошли въ составъ территоріи государства Карла Великаго и стали вслѣдствіе этого обезпечиваться рѣками внутреннимъ, полдуясь всѣми преимуществами, какія выпекали для судоходства изъ такого положенія ихъ.

Времена старой Римской имперіи, караемой возобновились для судоходства. У устьевъ рѣкъ были помѣщены военныя флотиліи, защищавшія рачное судоходство отъ пиратовъ, которые всегда очистили всѣ рѣки. Государство старательно и добросовѣстно выполняло по отношенію къ рѣкамъ всѣ тѣ обязанности, которыя возлагало на него римское законодательство: оно заботилось о поддержаніи судоходности рѣкъ и оберегало свободу судоходства отъ всякихъ посягательствъ на нее. Статья 13-й Капитулярія 805 года[52] опредѣляетъ всѣ сборы, которые

[51] Nouv. Revue Hist. 88. p. 754.

[52] De teloneis placet nobis ut antiqua et justa telonea a negotiatoribus exigantur tam de pontibus quamque et de navigiis seu mercatis. Nova vero aut injusta ubi vel quos tenduntur, vel cum navibus sub pontibus transitur, seu his similibus, in quibus nullum adjutorium illorum habetur, non exigatur... Тоже запрещеніе повторяется и въ рядѣ другихъ капитулярій, напр. въ капитуляріяхъ 779 и 806 гг.



падали на судоходство, не предоставляя ему взамѣнъ никакихъ выгодъ (in quibus nullum adjutorium illorum habetur).

Карлъ Вел. съ успѣхомъ боролся противъ всякихъ административныхъ и фискальныхъ злоупотребленій существовавшаго времени, а также и съ притязаніями своихъ вассаловъ на произвольное распоряженіе рѣками, которыя вслѣдствіе завоеванія территоріи перешли въ область публичнаго права въ собственность короны. Много заботъ было приложено императоромъ для развитія и облегченія торговли, которая при немъ достигла вновь значительной степени процвѣтанія. Въ 793 г. было приступлено къ прорытію канала, который долженъ былъ соединить Рейнъ съ Дунаемъ и установить прямое водное сообщеніе между Балтійскимъ и Чернымъ морями. Работа не была окончена, Рейнъ не былъ соединенъ съ Чернымъ моремъ, но Мозель съ Маасомъ и Шельдой все же стали главными торговыми путями; города Туръ, Мастрихтъ, Вормсъ и Майнцъ стали центральными складочными пунктами для торговли.[53]

II Эпоха феодализма.

39. Съ Карломъ Вел. умираетъ возстановленная Западная Римская имперія, а съ нею вмѣстѣ окончательно исчезаютъ общее и послѣдовательное начала римскаго законодательства. Наступаетъ долгій періодъ феодализма, подъ вліяніемъ котораго принципы римскаго рачного законодательства значительно измѣняются: рѣки изъ предметовъ общественнаго обладанія, какими онѣ были въ римскомъ правѣ, становятся окончательно частной собственностью государя, которой онъ распоряжается по своему усмотрѣнію.[54]

[53] Pigeonneau Hist. du commerce t. I p. 75-76.

[54] Государь управляетъ на всемъ пространствѣ рѣки, ригой section, justice, seigneurie, coercition et contrainte. — Общее право называетъ рѣки собственностью государя: „on tient que tous les fleuves navigables sont au roy, s'il n'y a

Въ варварскихъ Правдахъ о подобной собственности нѣтъ еще и помину: рѣки, подобно публичнымъ дорогамъ, разсматриваются „frei und verwiedet", находятся въ свободномъ пользованіи всѣхъ, а государство имѣетъ только право верховнаго надзора и полиціи.[55] Эти постановленія Правдъ, сходныя съ началами римскаго права, получили на практикѣ ложное толкованіе со стороны легистовъ, которые постарались вывести изъ нихъ регальное право для государей. Эта регалія впервые торжественно провозглашена въ конституціи „de regalibus" Фридриха I.[56] по отношенію къ судоходнымъ рѣкамъ и ихъ притокамъ въ Ломбардіи. Разъ допущена была регалія на судоходныя рѣки, отсюда до признанія собственности на нихъ за государемъ оставалось сдѣлать всего одинъ и весьма легкій шагъ.

Право, которое принадлежало государю на этихъ водныхъ путяхъ, стали въ отличіе отъ частной собственности квалифицировать собственностью публичной, указывая этимъ на то, что государь не можетъ присвоить себѣ исключительное пользованіе рѣками: его отеческая забота о своихъ подданныхъ обязываетъ его предоставить имъ пользованіе этой своей публичной собственностью, насколько такое пользованіе не причиняетъ ему вреда.[57]

---

seigneur qui ait titre particulier / coutume de Meaux art. 182/. — „Notre procureur, пишетъ Карлъ VI въ 1388г., nous a exposé que jacoit ce que de tout et ancien temps, nous seul et nos prédécesseurs roys de France ayons droit, possession et saisine de toute la rivière du Rosne etc." (Engelhardt. Du régime convent. p. 10).

[55] Carathéodory. Du droit int. Droit féodal §2.

[56] Flumina navigabilia et ex quibus fiunt navigabilia... regalibus adscripsit. II Feud. 56. — Radevius. De rebus gest. Frid. I Lib. II, cap. 5. — Cp. Diplom. Henrici IV 1073г. и Ottonis IV 1208г.

[57] Stympannus. De jure maritimo et nautico P II, c. 5. Fritsch. jus fluviat. I, 17. Этой теоріей безобиднаго пользованія воспользовались позднѣе писатели по междунар. праву, чтобъ оправдать свободу судоходства на рѣкахъ, орошающихъ нѣсколько государствъ.





Такъ измѣнились подъ вліяніемъ различныхъ обстоятельствъ начала римскаго права, которыми регулировались водныя теченія. Это измѣненіе имѣло важныя послѣдствія на практикѣ. Государи, уступая своимъ вѣрнымъ вассаламъ земли, уступали вмѣстѣ съ тѣмъ и свои права и прерогативы на нихъ, такъ что вассалы, стѣсняя позднѣе въ независимыя отношенія къ своему сюзерену, сохранили за собою право собственности надъ рѣчными путями.

Дѣло Карла Вел. не успѣло еще упрочиться, какъ его не стало, и Имперія пала вмѣстѣ съ нимъ. Преемникъ его, Людовикъ Благочестивый, долженъ былъ вновь бороться противъ тѣхъ злоупотребленій, которыя уже исчезли было при Карлѣ. Черезъ 5 лѣтъ послѣ смерти послѣдняго, въ 819г., Людовикъ издаетъ въ Ахенѣ весьма любопытный капитулярій „de iniustis teloneis et consuetudinibus", въ которомъ указываетъ съ подробностью на вновь появившіеся обычаи, стѣсняющіе судоходство и требуетъ ихъ отмѣны.[58]

Безсильные въ борьбѣ съ фискальными злоупотребленіями, преемники Карла Вел. также безсильны остановить норманскихъ, саксонскихъ и арабскихъ пиратовъ, которые вновь утверждаются въ устьяхъ рѣкъ, не пропуская ни одного судна въ море или съ моря. Втеченіе IX–X вв. Норманны выстраиваются эшелонами на Шельдѣ отъ Гента до Кондэ, на Сенѣ отъ Руана до Мелёна и свободно циркулируютъ по Луарѣ, Шарантѣ, Гароннѣ и Рейну.

---

[58] „Là où du temps de notre ancêtre Pépin, un droit était établi, ce droit doit continuer à être perçu; mais là, où un droit nouveau a été introduit, il est interdit de le prélever désormais.

„Là où il n'est pas nécessaire pour franchir le fleuve de passer par un pont, là où un bateau n'aborde pas, ou là où il n'achète, ni ne vend rien, tout droit doit être aboli.

„Nul ne doit non plus être forcé de passer sur un pont lorsqu'il peut atteindre l'autre rive à côté de ce pont."

Империя Карла Вел. постепенно распадается и раздробляется, наконец, на массу мелких владений, где каждое поместье представляет из себя самостоятельное государство. Внутренних рек теперь не существует: феодальные области так неправильны по своему объему, что ни одна более или менее значительная судоходная река не может вполне в пределах одного из них государства, а дробится между несколькими сеньориями. В пределах нынешней Франции в X-XI в. одних крупных государств было семь.[59] Каждое из них подразделялось на самостоятельные области, а эти в свою очередь распадались на сеньории, тоже вполне самостоятельные в своем внутреннем управлении. Так, соответственно этому строю, раздробленные на мелкие части, их поморья каждая имели свои особые сборы за судоходство и свои особые правила.

В качестве собственника, каким он стал из прежнего управителя, каждый сеньор содержал на свой счет речные пути сообщения, строил мосты и заведовал полицией судоходства. Чтоб покрыть эти издержки по содержанию водных путей и надзору за судоходством, сеньоры не только присвоили себе все прежние королевские сборы, но установили целый ряд новых пошлин, которые они бывали на откупу или собирали сами. Центральная власть бессильна в борьбе с этим новым порядком. Она вынуждена мириться с ним, и только наиболее энергичные короли и императоры напоминают своим вассалам о прерогативах короны.[60]

Количество речных пошлин, взимавшихся у сеньорского замка, при полном произволе вла-

[59] Эти семь государств были: Шампань, Нормандия, Бретань, Франция, Аквитания, Лангедок и Бургундия.

[60] При Оттонах речным пошлинам в Германии установился регалий римских императоров. „A vetero quidem fluminum usus communis est, sed" говорит Бальтазар в своем трактате „De Jure Fluminum", дабы



дельцев достигло невероятной суммы. Они назывались были тогда самыми разнообразными названиями – navalis exactio, nautici, navigium, vectatio, viaticum, ripaticum, pedaticum, pontaticum и проч. На реках нынешней Франции существовали: droit de guai или cauage, droit de coutiot или travers, droit de guidage. Все эти сборы при своем установлении имели известное основание и соответствовали особому социальному строю того времени. Их вносили сеньору, требуя от него, в свою очередь, выполнения соответствующих обязательств. Так, droit de guidage – пошлина за проводников – имела свое основание, когда сама отвечала определенная услуга, которой к тому же была необходимо пользоваться при крайне развитии разбойничества. Но, с течением времени обстоятельства изменились, услуга оказывалась излишней, она и не была доставляема, а между тем установившаяся пошлина продолжала взиматься на прежнем основании.

Наибольшую известность в этом отношении приобрели особые сборы, установившиеся на больших реках Германии и известные подо именем droit de relâche или d'étape (Stapprecht) и droit d'échelle. Они просуществовали на Рейне до начала настоящего столетия и нашли себе защитника еще на Венском Конгрессе 1815 года.

Droit de relâche была пошлина, взимавшаяся при перегрузке товаров с одного судна на другое. Такая перегрузка в свое время вызывалась необходимостью и зависела от доброй воли товаровладельца: средства перевозки были еще несовершенны, речные пути были предоставлены общему естественному состоянию, а потому пере-

in omnibus locis regiae potestati adjudicantur. (Грамота Генриха IV Спирск. от 1073). Диплом Оттона IV 1208 г. допускает наложение новых пошлин только с дозволения императора. – Конституция 1201 г. запрещает все нововведения в виде пошлин. Уничтожение

грузка товаровъ была неизбѣжна, такъ какъ одно и тоже судно не было приспособлено къ плаванію по всему теченію рѣки и притомъ въ нѣкоторыхъ мѣстахъ, вслѣдствіе плохого состоянія русла, могло проходить не всякое судно. Въ этихъ мѣстахъ образовались добровольныя ассоціаціи пилотовъ, услугами коихъ судовладѣльцы могли пользоваться или нѣтъ по своему желанію. Съ теченіемъ времени перегрузка, бывшая вначалѣ факультативной, къ которой купцы прибѣгали въ своихъ же личныхъ интересахъ, обратилась въ принудительную (relâche forcé), такъ какъ прибрежные владѣльцы имѣли разсчетъ останавливать товары для своихъ фискальныхъ цѣлей. Къ этой принудительной перегрузкѣ вскорѣ присоединилось монопольное право сеньора на первую куплю и обязанность судовладѣльца выставлять свой товаръ втеченіе извѣстнаго времени на мѣстномъ рынкѣ, что и было извѣстно подъ именемъ Stappelmonopole.

Начало Stappelrecht (droit d'étape) относятъ къ періоду такъ назыв. кулачнаго права. Еще въ эпоху Карловинговъ указано было нѣсколько городовъ, которые должны были служить центральными пунктами для обмѣна товаровъ, гдѣ туземная и иностранная торговля пользовались спеціальнымъ покровительствомъ извѣстнаго святого. Въ мрачный періодъ кулачнаго права этотъ обычай періодическихъ ярмарокъ, соединявшихся всегда со временемъ такъ называемаго Божьяго Перемирія, игралъ особенно важную роль, такъ какъ въ другое время торговля не пользовалась никакой защитой. Товары раскладывались по ступенямъ храма (Stapeln; мѣста перегрузки носили названіе Stapelort), гдѣ были выставлены для продажи втеченіе нѣсколькихъ дней. Позднѣе, духовенство выстроило рынки, за которыми и надзирало само. Продавцы и покупатели охотно собирались сюда, такъ какъ первые находили здѣсь легкій сбытъ своимъ това-

et damnatus indebita et inconsueta telonea et conductus et vexationes.





рамъ, а вторые могли разсчитывать на большой выборъ и дешевизну вслѣдствіе конкурренціи. Но съ теченіемъ времени изъ добровольной остановка въ такихъ городахъ стала для купцовъ обязательной, ставъ привилегіей для города. Даже транзитъ по водѣ не былъ дозволенъ безъ предварительной выгрузки товаровъ для продажи. Это право и стало извѣстно подъ именемъ Stappelrecht, и оказалось истиннымъ бичемъ для рѣчнаго судоходства и торговли.

Позднѣе транзитные товары не выставлялись для продажи, — они должны были только перегружаться. Это право нѣкоторыхъ городовъ требовать перегрузки товаровъ и есть такъ назыв. droit d'échelle въ тѣсномъ смыслѣ. Оно было признано за Базелемъ, Страсбургомъ, Шпейеромъ, Майнцомъ и Кёльномъ — на Рейнѣ, за Триромъ на Мозелѣ и за Франкфуртомъ на Майнѣ. Майнцъ имѣлъ шесть вооруженныхъ шлюпокъ, чтобъ остановить, въ случаѣ надобности, сопротивляющіяся суда. Это право — droit d'échelle — существовало и на Шельдѣ и послужило началомъ полнаго закрытія ея устьевъ для судоходства.[61]

Масса самыхъ разнообразныхъ пошлинъ, взимавшихся за судоходство по рѣкамъ убиваетъ рѣчную торговлю. Собирая отовсюда доходы, прибрежные владѣльцы нисколько не заботились о своихъ обязанностяхъ по отношенію къ судоходству. Рѣки засаривались, дороги разрушались, набережныя, поврежденныя наводненіями, оставались безъ поправки. Между тѣмъ пошлины собирались исправно. Передъ каждой сеньоріей судовладѣлецъ оставлялъ часть своего груза въ видѣ добычи сеньору: не было товара такого качества и въ такомъ количествѣ, не было такого предмета, который можно было бы провезти мимо сеньорскаго замка, не выгрузивъ тамъ часть его или не уплативъ извѣстной суммы за свободный провозъ.[62] Изъ хранителя

61) Nouv. Revue Hist. 1888 p. 765-767. § 19.

62) Одно судебное рѣшеніе XII в. (въ 1187 г. при Филиппѣ

порядка, сеньоръ обращались по временамъ въ разбойника: вмѣсто того, чтобы охранять защиту купцамъ, замѣчаетъ Фдеоппеан, они находили болѣе выгоднымъ грабить ихъ.[63]

Къ насиліямъ со стороны сеньоровъ присоединялись еще злоупотребленія сборщиковъ или откупщиковъ, которые изыскивали всевозможные, часто весьма остроумные средства для того, чтобы увеличить свои скромные доходы. Любимымъ средствомъ такого невиннаго обогащенія служила проволочка, благодаря которой купцы задерживались въ теченіе нѣсколькихъ дней въ этихъ мѣстахъ сборовъ и оставляли часть своихъ денегъ въ кабакахъ, содержателями коихъ были тѣ же мытари или откупщики. Транзитная торговля по рѣчнымъ путямъ при такихъ условіяхъ была невозможна; она обходилась все дороже и дороже, становясь вмѣстѣ съ тѣмъ все болѣе и болѣе затруднительной и медленной, такъ что во многихъ мѣстахъ между двумя торговыми городами, лежащими на одной и той же рѣкѣ, установилось правильное сообщеніе по сухому пути.[64]

---

Августъ) подробно описываетъ процедуру, которой подвергались суда, нагруженныя виномъ. Сеньоръ имѣетъ право, провертѣть 3 бочонка, если онъ болѣе, и изъ того, который ему болѣе всего понравился, нарочно 2 сотые вина, а съ каждаго изъ остальныхъ бочонковъ получитъ по 12 денье." Судно можетъ продолжать свой путь спокойно, если на немъ нѣтъ другого груза, кромѣ вина", какъ въ заключеніе прибавляетъ это судебное рѣшеніе. Подобная же процедура происходитъ при переворотѣ солнца, сельдей и проч. — За обездѣнку владѣлецъ съ платитъ 4 денье, но если обездѣнка была обучена, онъ долженъ заставить ее поиграть передъ сеньоромъ, чтобы освободиться отъ пошлины. (Отсюда поговорка: „jouer de son ange"). Фдеоппеан. Hist. du commerce t I p 133.



§10. Въ этомъ печальномъ положеніи многія услуги дали рѣчного судоходства оказали торговыя товарищества, гильдіи или цехи, образовавшіяся въ указанный періодъ XI-XII вв. Въ первой половинѣ XI в. упоминается цехъ Руанскій, позднѣе Парижскій marchandise de l'eau и товарищество купцовъ на рѣкѣ Луарѣ.[65] Подобный же цехъ образуется одновременно и въ Германіи на всѣхъ большихъ рѣкахъ, а въ частности на однофлотныхъ частяхъ Рейна и на главныхъ его притокахъ.[66] Ведь одинаковыя условія, одинаковыя нужды вызывали сходныя средства борьбы: феодальному произволу, въ борьбѣ съ которымъ центральная власть была безсильна, оказывается противъ себя коалицію со стороны торговаго люда въ формѣ цеховъ или гильдій.

Рѣчныя гильдіи играли особенно видную роль среди другихъ товариществъ; они пользовались такими же привилегіями и такимъ же почетомъ, какъ нѣкогда римскія collegia nautarum. Извѣстно, что старостой Парижской marchandise de l'eau становился современемъ главою муниципалитета, и нынѣшній гербъ города Парижа, изображающій корабль на волнахъ съ эпиграфомъ: „fluctuat nec mergitur", есть ничто иное, какъ печать этой самой гильдіи, принявшей корабль за свою эмблему еще въ XII в.[67] Особеннымъ почетомъ пользовались цехи Страсбургской рѣчной гильдіи, шумной подъ именемъ bateliers de l'Ancre, — compagnons или consortes.[68]

---

[64] Engelhardt. Die deutsche conv. p. 12. — Nouv. Revue Hist. 1888 p 756.

[65] Фдеоппеан Hist. du comm. t I. p. 113-114.

[66] Nouv. Revue Hist. 1888 p. 756.

[67] Фдеоппеан p. 115.

[68] „Nobe industrie, ejusdem in statuto batelli de l'Ancre, quondam a 1446 r., a été de tout temps en plus estime à Strasbourg." (Страсбургъ, дѣйствительно, обязанъ своей славой и своимъ благосостояніемъ купцамъ и судохозяевамъ) „Nisi ex parte episcopi talis honor exhibendus est, quod

Возникновенiемъ своимъ ганзы обязаны расчлененiю территорiи и верховной власти, расчлененiю, которое въ эту эпоху достигло уже крайнихъ предѣловъ. На разстоянiи какихъ нибудь ста верстъ прибрежныхъ владѣльцевъ-сеньоровъ можно было считать десятками. Еще въ XIV в., когда, благодаря влiянiю ганзъ, число мѣстъ сбора пошлинъ значительно уменьшилось, ихъ оставалось все же до 74 на Луарѣ отъ Роанны до Нанта, 60 на Ронѣ и Сонѣ, 70 — на Гароннѣ.[69] Сеньоры, исправно взимая пошлины, ничуть не думали безпокоить себя заботой объ улучшенiи и даже о поддержанiи рѣчныхъ путей въ судоходномъ состоянiи. Наиболѣе заинтересованные въ судоходствѣ, представители купечества прибрежныхъ городовъ должны были замѣнить въ этомъ отношенiи сеньоровъ, принявъ на себя обязанности послѣднихъ по отношенiю къ воднымъ путямъ сообщенiя. Для болѣе легкаго выполненiя этой задачи, представители купечества соединяются въ товарищества.

Эти товарищества купцовъ берутъ у сеньоровъ на откупъ рѣчныя пошлины, иногда даже выкупаютъ ихъ, обязываясь при этомъ на свой счетъ содержать бечевики, очищать русло рѣки, выстраивать и поддерживать магазины, поправлять набережныя и пристани. Мало по малу, выкупая у сеньоровъ ихъ фискальныя права и замѣняя ихъ въ исполненiи лежащихъ на нихъ обязанностей, ганза стала разсматривать часть рѣки, на которую простиралось ея дѣйствiе, какъ свой феодъ, какъ свою собственность, и присвоила себѣ на ней, съ согласiя сюзереннаго владѣльца, монопольное право судоходства. Генрихъ II закрѣпляетъ монополiю за ганзой города Руана,[70] а хартiи Людовика VI, Людовика VII и Филиппа

in summis festivitatibus, quando homines suos invitaverit, debent honestas coram ipso (episcopo) sedes habere ad prandium, ut eisdem hominibus suis eo notiores efficiantur (Engelhardt. Nouv. Revue Hist. 1888 p. 762).

69) Pigeonneau Hist. du comm. p. 182-183

70) Item nullus mercator transeat Rothomagum (Руанъ) cum mercatura sua per viam Sequanae, nec sursum





Августа (1204 г.) предоставляютъ такiя же монопольныя права ганзѣ города Парижа.[71]

Съ усиленiемъ королевской власти во Францiи является энергическое противодѣйствiе порядкамъ, установившимся въ теченiе предшествовавшаго Перiода. Впродолженiе цѣлыхъ четырехъ вѣковъ центральная власть оказывается безсильной въ борьбѣ съ утвердившейся практикой.[72] Короли должны были стать во враждебныя отношенiя и къ ганзамъ по мѣрѣ того, какъ устанавливалось территорiальное единство: ганзы, вызванныя къ жизни отсутствiемъ этого единства, стали теперь уже излишни. Сначала королевская власть ограничиваетъ число ганзъ, сливая ихъ по мѣрѣ того, какъ объединялась территорiя. Это было тѣмъ легче выполнить, что ганзы находились въ постоянной враждѣ между собою и соперничали одна съ другой. На Луарѣ короли достигаютъ объединенiя всѣхъ ганзъ въ XIV вѣкѣ; на Сенѣ двѣ ганзы — Парижская и Руанская — продержались до 1815 г., когда по указу Людовика X открывается Руанскiй мостъ, у котораго до сихъ поръ задерживались суда, шедшiя съ моря или съ верховьевъ рѣки. Парижская ганза просуществовала еще столѣтiе и прекратила свое существованiе при Людовикѣ XI въ XV вѣкѣ.

Ганзы оказали немало услугъ дѣлу рѣчнаго судоходства. Благодаря ихъ усилiямъ водворилось начало порядка и по мѣрѣ увеличенiя ихъ автономiи и отвѣтственности улучшались матерiальныя условiя судоходства. Невыгодная сторона ганзъ проявилась въ томъ, что эти корпорацiи, эгоистическiя по существу, ревниво оберегали свои частные интересы и захватили монополiю судоходства. Боязнь конкурренцiи заставляла ихъ прибѣгать иногда къ мѣрамъ насилiя, столь же

nec deorsum, nisi civis Rothomagensis fuerit..." См. Chéruel. Hist. de Rouen. Pigeonneau. Hist. du c. p. 118.

71) Pigeonneau Hist. du comm. p. 118.

72) Arrêt 1267. Lettres 7 déc. 1380 и 15 mars 1430. Remontrance Ланґедока 8 juin 1456; Édit 29 mars 1515; arrêt du

произвольнымъ, какъ злоупотребленія при сеньоральномъ режимѣ.[73]

Если борьба съ феодальными порядками увенчалась во Франціи успѣхомъ, то въ Германіи императоры были рѣшительно безсильны, и всѣ ихъ указы, имѣвшіе цѣлью ограничить права вассаловъ въ дѣлѣ установленія рѣчныхъ пошлинъ оставались безъ послѣдствій. Все вниманіе императоровъ было занято политическими событіями, а прибрежные владѣльцы-вассалы, имѣвшіе одинаковые интересы, взаимно поддерживая другъ друга, продолжали по прежнему усвоенную уже практику, отстаивая ее противъ императорскихъ приказаній. По мѣрѣ того, какъ Франція сплачивалась въ единое государство, Германія становилась все болѣе и болѣе похожей на олигархію, чѣмъ на монархическое государство, какимъ она была по имени. Злоупотребленія мелкихъ владѣльцевъ, графовъ и бароновъ, жившихъ въ своихъ укрѣпленныхъ замкахъ вдоль береговъ судоходныхъ рѣкъ, стали невыносимы. Купечество для защиты своей торговли должно было сплотиться въ ассоціаціи; какъ это сдѣлало гораздо ранѣе французское купечество, терпѣвшее отъ произвола сеньоровъ.

Своей смѣлостью въ дѣлѣ грабежа особенно прославились прирейнскіе графы и бароны. Пять ~~гр~~ городовъ, особенно страдавшихъ отъ этой практики, Базель, Страсбургъ, Шпейеръ, Майнцъ и ~~[illegible]~~ Вормсъ рѣшили соединить свои силы для общей борьбы противъ феодаловъ. Это соглашеніе произошло въ царствованіе императора Фридриха II въ теченіе десятилѣтія отъ 1226 до 1236 г. Вскорѣ къ нимъ присоединились епископства, а затѣмъ и другіе города Швейцарскіе и Вестфальскіе, и 25 іюня 1255 г. возникла сильная Лига, состо-

conseil 9 nov. 1695 (Isambert. Recueil des anciens lois fr.)

[73] Вопросъ о томъ, были-ли французскія гильдіи возрожденіемъ галло-римскихъ или образовались независимо отъ нихъ, для насъ не имѣетъ значенія. Engelhardt рѣшаетъ его въ факультативно утвердительномъ смыслѣ





явшая изъ 70 участниковъ и распространявшая свое дѣйствіе на весь Рейнъ и правые его притоки. Эта Лига получила названіе Civitates conjuratae.

Первой заботой Лиги было найти средства для борьбы съ феодальными злоупотребленіями. Civitates conjuratae рѣшили отвѣчать на насиліе насиліемъ и съ этой цѣлью организовали значительную сухопутную армію и снарядили рѣчную флотилію.[74] Послѣдняя насчитывала до 100 вооруженныхъ судовъ, которыя слѣдили за тѣмъ, чтобы торговыя суда приставали только въ гавани, принадлежавшія Лигѣ и не допускали къ судоходству по Рейну постороннихъ судовъ, т. е. судовъ, не принадлежащихъ федераціи. Для общихъ издержекъ установленъ былъ спеціальный сборъ „Bundeskoll."

Когда безопасность судоходства была обезпечена, второй заботой Лиги было освободиться отъ массы рѣчныхъ сборовъ, которые взимались прибрежными феодальными владѣльцами. Въ 1268 г. они добились уничтоженія всѣхъ пошлинъ, кромѣ старинныхъ императорскихъ, а сами принялись за разрушеніе рыцарскихъ замковъ и конторъ, гдѣ взимались рѣчныя пошлины.[75] Въ 1317 г. договоръ былъ возобновленъ, а черезъ 20 лѣтъ учрежденъ былъ третейскій судъ, состоявшій изъ девяти судей. Лига приняла размѣры и силу, которая заставила призадуматься не однихъ лишь мелкихъ феодаловъ.

Герцогъ Баварскій, графъ Вюртембергскій и маркграфъ Баденскій не особенно благосклоннымъ окомъ смотрѣли на усиленіе авторитета civitates conjuratae, которое грозило умаленіемъ ихъ собственной власти. Они, въ свою очередь, заключили между

См. Nouv. Revue Hist. 1888 p. 756-757.

[74] Отличіе civitates conj. отъ французскихъ ганзъ заключается въ средствахъ борьбы съ феодальнымъ порядкомъ. Франц. ганзы не прибѣгали къ мѣрамъ насилія, а боролись мирнымъ путемъ, выкупая у сеньоровъ право на

собою тѣсный оборонительный союзъ, извѣстный подъ именемъ Löwler Bund, вокругъ котораго собралось вскорѣ значительное число графовъ, баронетъ и простыхъ рыцарей. На требованіе императора Альбрехта въ 1301 г. отказаться отъ узурпированныхъ у короны фискальныхъ привилегій они отвѣчали семью на то, что это обычай ведется издревле: Levnica lozka bondo temporе devta ressertit, et successeurs lozka bondo temporе reserent et eos regen consuetudines antiquit tuebuntur. Иное et nos hasc levnica lozka vedzinale. Сверхъ того польз-вка Золотая Булла Карла IV (1356 г.) признала за ними это право.[76] Булла нанесла тяжелый ударъ лигѣ приверженцевъ городовъ, которые теперь уже напрасно сопротивлялись союзу рыцарей. Въ 1388 г. въ стычкѣ при Wertheim и Worms'ѣ на Рейнѣ союзъ побѣжденъ Löwler Bund'омъ и закончилъ свое полувѣковое существованіе.

Съ Золотой Буллы начинается новая эра въ судьбѣ рѣчного судоходства въ Германіи. Послѣднее, перешедшее изъ рукъ императора въ руки торговыхъ городовъ, попадаетъ теперь въ руки избирателей-курфюрстовъ, которые завѣдуютъ весьма мало о благосостояніи интересахъ судоходства, имѣя въ виду только интересы административные. Фискальныя цѣли сразу на первый планъ и проявились съ самаго же начала въ значительномъ возвышеніи пошлинъ. Этотъ административно-фискальный характеръ управленія продолжаетъ существовать до самаго конца 18 вѣка. Когда,



вельможи возвышаютъ рѣчныя пошлины, торговыя сословія выбираютъ иные пути, князья-избиратели рѣшили установить на сухопутныхъ дорогахъ столь же высокія пошлины, какія установлены были на рѣкахъ. Ibid. Rau. Wehrkölle.

Несмотря на исключительно фискальный характеръ новой рѣчной администраціи, въ этотъ періодъ было сдѣлано все что для судоходства. Zollkarten или собранія курфюрстовъ, продолжавшіяся временами почти четыреста вѣковъ, оказали громадныя услуги судоходству, распорядившись подъ страхомъ судовой власти, слѣдя за исправностью вѣхъ и буевъ, разными административными постановленіями, которыя сохранили свою силу еще долго послѣ уничтоженія Zollkarten, — до начала настоящаго столѣтія. Кёльнской и Бингенской Zollkarten, замѣнившія Engelhardt, имѣютъ полное сходство съ современными международными комиссіями, они создали родъ рѣчной общины, назначая всѣмъ тѣмъ общимъ чиновниковъ для завѣдыванія рѣчной администраціей.[77]

## III Новое время до конца XVIII вѣка.

Новое время застаетъ Францію уже объединенной усилившей послѣдняго изъ объединителей — Людовика XI. Съ этихъ поръ рѣки Франціи берутъ для нея свой интересъ, становясь національными. Германская имперія, наоборотъ, продолжаетъ дробиться далѣе и въ половинѣ XVII в., въ эпоху Вестфальскаго мира, самостоятельныхъ государствъ и большихъ городовъ

---

Сумматіе рѣчныя пошлины.

[75] Изъ рыцарскихъ замковъ на Рейнѣ особенную извѣстность пріобрѣлъ замокъ, принадлежавшій графу Дитриху von Katzenelnbogen. Это мрачный Кнетгенъ, построенный въ 1246 г. Благодаря своему возвышенному положенію и крѣпости стѣнъ онъ успѣлъ принять осаду со стороны союзниковъ Conjuratae, которая повторялась неоднократно.

[76] Civitates conjuratae уже сами вредной конкуренціей, разорившей судоходство вельможъ дѣлали невозможнымъ

монополію на судоходство. Въ 1347 г. городъ Страсбургъ, стѣсненъ пользоваться на Рейнѣ, повышавшими пошлины, загородилъ рѣку и прорвалъ, такимъ образомъ, всякое сообщеніе съ верхнимъ Рейномъ. Два съ половиной года рѣка оставалась закрытой для судоходства, что причинило много вреда прибрежнымъ землямъ, страдавшимъ отъ голода. Nemnich. Neues histor. Journ. 1799 p. 20. Однако замѣтна, отмѣненная Золотой Буллой, была весьма неудачно; совершенно справедливо замѣтилъ, что это значило „den Tiber verschütten durch Vestalen".

насчитывалось в Германіи не менѣе тысяча дней въ году. На рѣкахъ Германіи и должна, поэтому, сосредоточиться исторія международнаго судоходства, такъ какъ здѣсь еще не судилось ни одной государственной рѣкѣ, т.е. такой, которая не выходила бы за предѣлы одного государства.

Новое время на рѣкахъ Германіи обозначилось учрежденіемъ Золотой Буллы или, точнѣе, установленіемъ администраціи курфюрстовъ, продолжавшейся существовать до первой четверти 18-вѣка. Судьба рѣкъ въ цѣломъ не рѣдко начинаетъ уже опредѣляться, какъ это видно изъ договоровъ и соглашеній прибрежныхъ государствъ. Первыми въ этомъ отношеніи были договоры, послѣдовавшіе вслѣдъ за заключеніемъ Вестфальскаго мира, закончившаго долгій періодъ религіозныхъ войнъ.

Въ продолженіе 30 лѣтъ на пространствѣ всей Германской Имперіи велась ужасная религіозная война, во время которой понятіе о правѣ забывается. Наемныя войска истощаютъ правительственную казну и для пополненія ея изыскиваютъ всевозможныя средства, которыя государева налагаетъ, между прочимъ, и на увеличеніе и безъ того не низкихъ рѣчныхъ пошлинъ и на установленіе еще новыхъ сборовъ. Населеніе совершенно не желаетъ никакой защиты, торговля почти окончательно прекращается. Война кончилась на первомъ международномъ Конгрессѣ смѣлыми мѣрами положить предѣлъ злоупотребленіямъ, вошедшимъ въ практику въ періодъ войны.

Конгрессъ ознакомился у представителей Ганзейскихъ городовъ, какими средствами можно было возстановить прежнюю торговлю, и получилъ весьма простой отвѣтъ: „для того, чтобы возстановить прежнюю торговлю, должны Ганзейскіе города, какъ прежде, имѣть свободу и безопасность, ибо по примѣру прочихъ, которыя разсѣяны были, она выселяется и отыскиваетъ мѣста, болѣе благопріятныя для своей дѣя-

[77] Nouv. Revue Hist. 1888 pp. 750-761 §§ 14-15.



тельности... Пусть запретятъ всѣ насилія на публичныхъ рѣчныхъ сообщеніяхъ, а именно на рѣкахъ, и мы гавани и устьяхъ, насилій фискальныхъ и административныхъ, которыя отличаются отъ новыхъ пошлинами или болѣе высокими, чѣмъ прежнія, принуждая насъ при этомъ останавливаться и выгружать свой грузъ... Мы укажемъ въ особенности на вымогательства, которыя совершаются на этапахъ вдоль Рейна.... Мы просимъ, одними словомъ, отмѣны разбоя, практикуемаго на дорогахъ и на судоходныхъ рѣкахъ." Съ этою цѣлью они требуютъ отмѣны всѣхъ сборовъ, превышающихъ существовавшіе уже въ 1618 г., т.е. до начала войны, а для законности всякой новой пошлины необходимо предварительное согласіе императора и, въ особенности, заинтересованныхъ государей и городовъ. Необходимо возстановить прежнее status quo.[78]

Подъ вліяніемъ этого заявленія въ одномъ изъ инструментовъ Вестфальскаго мира помѣщены статьи, основанныя на порядкѣ, вошедшемъ въ обычай во время войны и требующемъ возстановленія прежняго status quo, который, впрочемъ, какъ намъ извѣстно, не былъ особенно благопріятенъ для торговли. „Uniformitas quae in ceteris, quae in Vestphalico instrumento,[79] sunt, circa hoc negotium jurisdictio et usus pristinus ante hos motus bellicos a quibusvis retro annis fuit, restituantur et conservabuntur conservetur." Лишнее всякой санкціи, это постановленіе никогда не было приведено въ исполненіе на практикѣ.

Въ Вестфальскомъ договорѣ нельзя видѣть

[78] Nouv. Revue Hist. de droit 1889 janv.-fev. p. 67 § 20.

[79] § 9 Оснабрюкскаго договора 24 окт. 1648 г. — Та же свобода, поскольку она существовала до войны, выговорена и касательно отношенія къ Рейну въ Мюнстерскомъ инструментѣ 30 янв. 1648 г., по которому Германія уступила Франціи Эльзасъ (§ 85).

какъ предполагаютъ нѣкоторые, первое слово въ дѣлѣ освобожденія международныхъ рѣкъ отъ препятствій, мѣшающихъ свободѣ судоходства. Представители державъ, собравшіеся въ Оснабрюкѣ и Мюнстерѣ, вовсе не думали провозглашать свободу судоходства; они, наоборотъ, въ самомъ договорѣ выразили признаніе началу, по которому каждое государство является полнымъ собственникомъ протекающей по его территоріи части рѣки и можетъ распоряжаться ею по своему усмотрѣнію, не заботясь о нуждахъ сосѣдняго владѣльца. Статья 14я Мюнстерскаго договора опредѣлила, что устье Шельды будетъ навсегда закрыто для судовъ католическихъ Нидерландъ со стороны вновь образовавшейся Голландской республики. Голландцы въ данномъ случаѣ только воспользовались, говоря языкомъ той эпохи, „удобствами и преимуществами, которыя Богъ и природа предоставили имъ".[80]

Дѣло рѣчнаго судоходства послѣ Вестфальскаго мира осталось въ томъ же положеніи, въ какомъ было ранѣе. Для характеристики этого періода весьма интересныя подробности находимъ въ переговорахъ, которые велись между прибрежными владѣльцами рѣки Эльбы.

Въ 1669 г. въ Гамбургѣ собралась коммиссія съ цѣлью изыскать средства, коими можно было бы возвратить на Эльбу товары, покинувшіе вслѣдствіе чрезмѣрнаго повышенія пошлинъ этотъ водный путь и избравшіе себѣ новый — по землѣ. Христіану Мекленбург-

---

[80] Заявленіе Зеландскихъ чиновъ въ собраніи Генеральныхъ Штатовъ отъ 20 окт. 1646 г. — Приведенныя слова указываютъ съ достаточной ясностью, какой взглядъ установился теперь на то, что римское право называло res omnium communes, и какіе простые мотивы были приводимы въ оправданіе такого взгляда. Средневековое феодальное воззрѣніе окончательно восторжествовало надъ римскимъ и переходитъ въ законодательство (ордоннансы Людовика XIV 1669 и 1683 годовъ). Въ этотъ періодъ понятіе о собственности государства распространялось даже на открытыя моря и на океанъ (Португалія).



скому, который своими злоупотребленіями наиболѣе содѣйствовалъ этому уклоненію товаровъ отъ Эльбы, остальныя прибрежныя государства угрожали, что прибѣгнутъ къ принудительнымъ мѣрамъ, если онъ самъ не позаботится объ устраненіи этихъ злоупотребленій. Угроза не повела ни къ чему, и даже самая коммиссія должна была констатировать не далѣе, какъ черезъ 3 года, что торговля по Эльбѣ уменьшается изъ года въ годъ, что чрезвычайныя пошлины, установленныя во время Тридцатилѣтней войны, остаются еще вездѣ въ силѣ и продолжаютъ взиматься и что единственнымъ средствомъ поправить дѣло является передача сбора пошлинъ въ руки честныхъ и добросовѣстныхъ чиновниковъ, которые смягчали бы на практикѣ суровость фискальныхъ законовъ.

Представитель Бранденбургскаго двора предложилъ для облегченія торговли уменьшить на половину пошлины, взимавшіяся съ полотна, воска, сукна и мѣди; онъ осмѣлился сдѣлать это предложеніе только „въ видѣ опыта, не обязываясь на будущее время", съ цѣлью испытать, нельзя-ли будетъ этимъ способомъ вновь приманить на Эльбу эти товары, нашедшіе себѣ уже иной путь. Другіе представители не рѣшались высказаться по этому вопросу, отговариваясь тѣмъ, что не имѣютъ необходимыхъ полномочій — практика, усвоенная затѣмъ всѣми дипломатическими собраніями — и приняли предложеніе бранденбургскаго представителя ad referendum. Только представитель Мекленбургъ-Шверинскаго двора заявилъ наотрѣзъ, что не согласится на какое бы то ни было уменьшеніе пошлинъ на вышеупомянутые товары, хотя такое пониженіе можетъ быть, пожалуй, допущено на другіе предметы торговли, но во всякомъ случаѣ право установленія пошлинъ принадлежитъ безусловно его правительству; въ качествѣ благоразумнаго представителя, онъ присовокупилъ, что не беретъ на себя никакихъ обязательствъ, но всеподданнѣйше доложитъ обо всемъ своему августѣйшему

го суварэ.[81]

Такой способъ внѣшней представителей указывалъ, какъ трудно было въ то время, вслѣдствіе управленія мелкихъ государевъ, ревниво оберегавшихъ свои мелкія права, провести даже незначительную реформу въ дѣлѣ рѣчного судоходства. Они свидѣтельствуютъ, впрочемъ, объ томъ, что правительства государей того времени, вовсе не заботясь о нуждахъ судоходства и торговли, имѣли въ виду исключительно лишь свои фискальные интересы, такъ что предоставляемыя имъ, не стѣсняясь, выставляютъ мотивомъ для частичнаго и временнаго понижения пошлинъ то соображеніе, что этимъ способомъ вновь привлечетъ уклонившуюся отъ перегруженнаго водянаго пути торговлю. Постановленія Вестфальскаго мира, очевидно, не оказали большаго облегченія рѣчной торговлѣ. Если Вестфальскій миръ имѣетъ какое нибудь значеніе въ дѣлѣ рѣчного судоходства, то оно заключается въ томъ, что здѣсь впервые общими усиліями различныхъ государствъ обсуждались мѣры, которыя должно принять для улучшенія судоходства. Вестфальскій конгрессъ былъ первымъ международнымъ конгрессомъ; онъ обратилъ свое вниманіе и занялся дѣломъ рѣчного судоходства, которое съ этого времени становится предметомъ обсужденія почти всѣхъ послѣдующихъ международныхъ собраній. Въ слѣдующихъ за Вестфальскимъ миромъ трактатахъ все яснѣе и яснѣе выступаютъ новыя требованія въ дѣлѣ рѣчного судоходства, которыя приводятъ, наконецъ, къ коренной реформѣ, совершившейся на такъ наз. „международныхъ рѣкахъ" въ началѣ настоящаго столѣтія.

Рисвикскій миръ. Первый трактатъ, въ которомъ вполнѣ ясно выражены новыя требованія относительно рѣчного судоходства, заключенъ между Франціей и Германіей въ 1697 г. въ г. Рисвикѣ. „Et quant à la navigation et autres usages du Rhin, il sera fait à cet égard, ce jugera bon être et sera fait

[81] Die Elbzölle, Leipzig 1860. — Engelhardt. Въ чешскомъ р. 1844



aux sujets des deux parties et à tous autres qui voudraient passer par là sans que l'un ou l'autre puisse rien entreprendre, là ou ailleurs, pour détourner ledit fleuve et en rendre en quelque sorte le cours, la navigation et autres usages plus difficiles."[83] Въ этихъ словахъ заключается уже ясное сознаніе общности интересовъ, которые имѣютъ прибрежные государства одной и той же рѣки, взаимно уважать свободу судоходства и готовность терпѣть некоторыя свои выгоды въ интересахъ общаго благосостоянія прибрежныхъ.[84] Такое статья требуетъ отмѣны всѣхъ средневѣковыхъ остатковъ, тормозившихъ рѣчное судоходство, въ томъ числѣ принудительную перегрузку и продажу товаровъ, повторяя при этомъ запрещеніе, высказанное еще на Вестфальскомъ конгрессѣ, установивъ новыя пошлины и увеличивъ размѣры прежнихъ.[84]

Постановленія Рисвикскаго договора остались на степени pia desideria, и о примѣненіи ихъ на практикѣ думали столько же, сколько объ всякомъ другомъ надзорѣ заботились о выполненіи предписаній договоровъ Мюнстерскаго и Оснабрюкскаго. Пошлины не были понижены, этапы продолжали существовать и принудительная перегрузка товаровъ практиковалась и въ XVII в., какъ практиковалась прежде. Тѣмъ не менѣе договоръ 1697 г. имѣетъ весьма важное значеніе въ дѣлѣ реформы рѣчного судоходства: здѣсь впервые высказана мысль, что рѣка, орошающая территорію нѣсколькихъ государствъ, тѣмъ самымъ не теряетъ своего естественнаго назначенія, какъ путь сообщенія, и что имѣющимися на ней пошлинами

[82] Nouv. Revue Hist. 1889 p. 73 s. 23.

[83] Мысль о допущеніи посторонняго судна, не принадлежащаго одному изъ прибрежныхъ государствъ, въ то время еще не приходила никому въ голову, и слова „et à tous autres", приведенныя выше надо понимать въ смыслѣ „tous autres riverains".

[84] Notre encore texte t-il permis d'exiger de nou-

дарство, въ предѣлахъ коего эти части находятся, не вправѣ распоряжаться по своему усмотрѣнію, а должно сообразоваться съ нуждами остальныхъ прибрежныхъ владѣльцевъ. Рисвикскій договоръ, однимъ словомъ, впервые заговорилъ о рѣчной общинѣ изъ прибрежныхъ государствъ и въ этомъ состоитъ его заслуга и значеніе въ дѣлѣ международнаго рѣчнаго судоходства.

Постановленія Вестфальскаго и Рисвикскаго трактатовъ остались на бумагѣ, не прикоснувшись съ дѣйствительностью, и духъ рутины продолжалъ господствовать въ рѣчномъ судоходствѣ впродолженіе всего XVIII в.,[85] причемъ нигдѣ не встрѣчаемъ протеста или попытки реформы до самаго конца столѣтія, въ подготовительную эпоху великой французской революціи. Весь 18-й вѣкъ прошелъ въ непрерывной войнѣ, когда правительствамъ некогда было думать о реформахъ. Но лишь только этотъ долгій періодъ войнъ закончился возстаніемъ и освобожденіемъ Сѣверо-Американскихъ колоній Англіи, какъ наступила плодотворная эпоха всевозможныхъ реформъ, которыя прорвались съ неудержимой силой послѣ долгой задержки и привели къ тѣмъ излишествамъ, въ которыхъ не безъ основанія упрекаютъ этотъ бурный періодъ въ исторіи человѣчества.

---

veaux droits, impôts ou péages, ou d'augmenter les anciens, d'obliger les bateaux d'aborder à une rive plutôt qu'à une autre, d'y exposer leurs charges ou marchandises ou d'y en recevoir; mais tout cela sera toujours laissé à la liberté de chacun".

85) Вотъ какъ описываетъ состояніе рѣчнаго судоходства въ концѣ 18 в. одинъ изъ современныхъ публицистовъ: „On voit des rivières et de très belles rivières devenues presque inutiles à la navigation par la tyrannie des péages. La Meuse, le Rhin, l'Elbe et bien d'autres gémissent sous ce despotisme extravagant, reste des traditions de la barbarie et de l'ignorance, autant que de l'avidité. Leurs bords sont infestés de corsaires insolents sous le nom de commis chargés de rançonner, au nom des princes dont elles fertilisent les domaines, les malheureux marchands qui s'exposent à ces ruineuses excursions." Linguet. Annales XI p. 492.





Послѣ долгаго затишья, въ 80-хъ годахъ прошлаго вѣка начинаютъ раздаваться протесты противъ установившагося на рѣкахъ порядка и высказываются требованія освободить судоходство отъ стѣсняющихъ его путь. Мысль, высказанная въ Рисвикскомъ договорѣ, о свободѣ судоходства для всѣхъ прибрежныхъ входитъ во всеобщее сознаніе и проявляется одновременно въ Старомъ и Новомъ Свѣтѣ. Новыя идеи имѣли случай высказаться въ переговорахъ, которые велись по поводу судоходства на двухъ рѣкахъ: на Шельдѣ — въ Европѣ, на Миссиссипи — въ Америкѣ. Прежде чѣмъ перейти къ новѣйшему періоду, который открыла собою великая революція, мы должны остановиться немного на событіяхъ непосредственно предшествовавшаго времени и разсмотрѣть переговоры о свободѣ Шельды и Миссиссипи.

## Шельда.[86]

Судоходство по Шельдѣ было значительно развито еще въ эпоху римскаго владычества. Въ средніе вѣка на Шельдѣ, какъ одной изъ важныхъ судоходныхъ рѣкъ, устанавливается извѣстное уже намъ droit d'étape. Въ 1212 году Генрихъ I уступаетъ часть этого права на Нижнемъ теченіи Шельды въ ленное владѣніе Готфриду фонъ Бреда.[87] Переходя изъ рукъ въ руки, это право останавливать суда со всѣми остальными правами, вытекающими изъ него и извѣстными подъ именемъ droit d'étape, переходитъ, наконецъ, въ руки правительства протестантскихъ Нидерландъ, освободившихся отъ Испанскаго ига. Благодаря продолжительному періоду борьбы съ Испаніей, это право особенно сильно утвердилось и приняло чрезвычайно суровый характеръ.

Въ 1608 г. Испанія настоятельно требуетъ отъ правительства Голландіи, чтобъ судамъ ея, находящимся

на водахъ Шельды въ ея Нидерландскихъ провинціяхъ, былъ данъ свободный доступъ къ морю. Требованіе не было уважено, и въ ст. 9 договора, послѣдовавшаго за перемиріемъ, наступившимъ въ слѣдующемъ году, постановлено сохранить status quo, который можетъ быть измѣненъ, если установится согласіе по этому вопросу между представителями обѣихъ державъ.

Въ переговорахъ, начатыхъ вслѣдъ за Тридцатилѣтней войной, въ 1645 г., Испанія вновь настаиваетъ на своемъ требованіи, но уступаетъ, когда Голландія изложила основанія своего права на закрытіе Шельды, которое коренилось въ старинномъ правѣ droit d'étape, принадлежавшемъ Зеландіи. Испанія потребовала только, чтобы тоже droit d'étape было признано и за нею на всѣхъ пунктахъ, гдѣ оно было практикуемо. Въ результатѣ переговоровъ появилась извѣстная ст. 14 Мюнстерскаго договора, постановлявшая, что „рѣка Шельда, равно и каналы Sass, Zwyn и другія морскія бухты, сообщающіяся съ нею, будутъ закрыты со стороны Соединенныхъ Провинцій." Это постановленіе было напечатано безъ предварительныхъ объясненій, которыми обмѣнялись представители Испаніи и Голландіи, пока пришли къ соглашенію. Изъ нихъ, между тѣмъ, видно, что дѣло шло только о droit d'étape, а не о безусловномъ правѣ держать рѣку закрытой для судоходства, какъ это вытекаетъ изъ текста договора и какъ истолковала его практика.[86]

---

86) Пособія для исторіи судоходства по Шельдѣ: Linguet Considérations sur l'ouverture de l'Escaut 1784 и 1785. Mirabeau Doutes sur la liberté de l'Escaut 1785. Carl Renatus Hansel. Berlin 1785. Allerneueste Staatskunde von Holland. Nouv. Revue Hist. 1889 §§ 21-26 въ 1й книжкѣ журнала стр. 67-78. См. также у Carathéodory, Engelhardt'a, Wheaton'a и др.

87) „Nous ferons stationner un navire spécial avec un percepteur pour assurer notre droit fiscal sur l'Escaut. Il sera permis à Godefroi, seigneur de Breda



Договоръ между Испаніей и Нидерландами не имѣлъ бы важнаго значенія, но онъ пріобрѣлъ его вслѣдствіе ряда другихъ договоровъ, которые создали упомянутой ст. 14 норму международнаго права, гарантированную великими державами.[89] Въ 1713 г. по договору въ Утрехтѣ Испанія уступила свои католическія провинціи Австрійскому дому, а черезъ нѣсколько лѣтъ на нихъ возложенъ былъ своего рода военный сервитутъ: многіе города должны были принять къ себѣ голландскій гарнизонъ, чтобы служить для Голландіи барьеромъ въ случаѣ нападенія со стороны Франціи.

Положеніе дѣлъ оставалось въ такомъ видѣ до конца 18 в., когда императоръ Іосифъ II, вслѣдствіе неоднократныхъ и настоятельныхъ просьбъ со стороны жителей Брабанта и Фландріи, заявилъ въ 1783 г., что считаетъ существованіе установленнаго въ началѣ столѣтія барьера противъ Франціи ненужнымъ болѣе, а потому требуетъ удаленія голландскихъ гарнизоновъ. Въ слѣдующемъ году Іосифъ II, который не могъ, по выраженію одного писателя,[90] равнодушно смотрѣть на то, что одна изъ прекраснѣйшихъ рѣкъ міра закрыта для торговли, обратился къ Гене-

---

d'exercer ce droit pour la part qui lui est attribuée" Engelhardt въ Nouv. Revue Hist. 1889 p. 67.

88) Ст. 14 въ проэктѣ была старой В. Представители Испаніи соглашались принять ее съ необходимыми объясненіями. „On accepterа le XIIIe art., заявили они, moyennant une explication qui fasse connaître que ces paroles „de tenir clos" n'excluent point, et ne gênent point le commerce et l'entrée, aux sujets et aux vaisseaux de Sa Majesté, et à condition d'une réciprocité égale, au cas que, du côté de Sa Majesté, on veuille en user contre les sujets desdits Seigneurs Etats." Представители Голландіи на это категорическое заявленіе отвѣтили, что упомянутая статья имѣетъ въ виду только droit d'étape (27 мая 1646 г.) Тогда представители Испаніи заявили, что „le XIIIe art.

ральнымъ Штатамъ съ заявленіемъ (29 авг. 1784 г.), что считаетъ Шельду открытой для своихъ судовъ и что всякій актъ, направленный къ тому, чтобъ запретить имъ сообщеніе съ моремъ, будетъ разсматриваемъ имъ, какъ casus belli. Въ тоже самое время два австрійскихъ судна были отправлены, чтобы пробиться сквозь Зеландскій Этапъ — одно вверхъ по Шельдѣ, другое — внизъ; первое вышло изъ Антверпена, второе — изъ Остэнде. Голландцы рѣшились на отчаянное сопротивленіе и задержали оба судна, причемъ употреблены были въ дѣло даже пушки. Война казалась неизбѣжной. Голландскіе Штаты обратились къ посредничеству Англіи, но то благоразумно отклонила его. Притязанія Іосифа II поддерживала Россія.[91] Въ это время Франція сослужила плохую службу дѣлу освобожденія рѣчнаго судоходства, поддерживая изъ эгоистическихъ видовъ Голландскую республику въ ея притязаніяхъ на право

---

sera accordé au regard des Etapes par changements de vaisseaux, à condition que Sa Majesté en usera de même dans tous les endroits où l'on trouvera que pareil usage a été introduit et pratiqué durant la trêve précédante. Linguet Considérations pp. 219-221.

89) Договоръ въ Гагѣ 1701 г., Утрехтскій и Раштадскій 1713 г., traités de la Barrière 1716 и 1718 гг., Вѣнскій 1731 г., Ахенскій 1748 г. и договоръ въ Фонтенбло 1785 г.

90) Schoell. Histoire des traités de paix IV, 59.

91) Поддерживая требованія Іосифа II въ Гагѣ, Екатерина II склоняла къ тому же и прусскаго короля. Она писала ему: „La nature a donné aux Pays Bas l'usage et l'avantage du fleuve en dispute. L'Autriche seule, en vertu de la loi de nature et de celle des nations, est fondée dans le droit exclusif de l'usage du fleuve en question; de sorte que l'équité et le désintéressement de Joseph II peuvent seuls faire participer un autre peuple à ce droit, puisqu'il appartient exclusivement à ses Etats. Les sentiments de l'Autriche méritent de l'estime et de l'attention, tandisque l'avidité des Hollandais et le jugement





закрывать по своему усмотрѣнію доступъ къ морю судамъ прибрежной страны. При посредничествѣ Франціи между Императоромъ и Республикой произошло соглашеніе, закрѣпленное договоромъ въ Фонтэнбло 8 нояб. 1785 г. Голландія, удовлетворивъ оскорбленное чувство Іосифа II извиненіемъ въ оскорбленіи императорскаго флага, отказалась отъ своего права содержать гарнизоны въ бельгійскихъ городахъ, а императоръ отказался отъ своего требованія относительно свободы судоходства на Шельдѣ, которая была открыта только десять лѣтъ спустя благодаря содѣйствію революціоннаго правительства Франціи.[92]

## Миссиссипи.

Въ томъ же самомъ году, когда открыты были устья Шельды, въ Америкѣ Соединенные Штаты добились отъ Испаніи пропуска своихъ судовъ къ морю черезъ устья Миссиссипи. По Парижскому миру 1763 г. (ст. 4 и 20) Англія пріобрѣла отъ Франціи Канаду. Граница между колоніями обѣихъ странъ шла по Миссиссипи до Новаго Орлеана (озеръ Maurepos и Ponchartrain), и нижняя часть Миссиссипи на протяженіи 200 верстъ была во владѣніяхъ Франціи (справа Луизьяна, слѣва — Новый Орлеанъ). Всѣ англійскіе подданные получили по тому же договору право судоходства на всемъ протяженіи р. Миссиссипи, не подлежа при этомъ никакимъ рѣчнымъ пошлинамъ. Нѣсколько времени спустя Франція уступила Луизьяну Испаніи взамѣнъ Флориды, отошедшей къ Англіи, а по договору 1783 г. Испаніи была возвращена и Флорида. Устья Миссиссипи, такимъ образомъ, вошли всецѣло въ территорію испанскихъ владѣній.

---

qu'ils se permettent de prononcer à l'égard de la Maison d'Autriche, en vertu du traité de Munster, sont évidemment blâmables..." Mirabeau Doutes sur la lib. de l'Escaut. p. 65.

92) „... Depuis Saftingen jusqu'à la mer le fleuve dont la souveraineté continuera d'appartenir aux Etats Généraux, sera tenu clos de leur côté, ainsi que les ca-

Испанія вступилась по отношенію къ Соединеннымъ Штатамъ въ томъ самомъ положеніи, въ которомъ на Мельбѣ находились къ ней Соединенныя Провинціи Нидерландъ. Примѣръ дарданельскій, и Испанія рѣшила ввести у себя на Миссисипи ту практику, которая существовала уже издавна на Мельбѣ и прорывъ которой будетъ борьбой сначала она съ сама, потомъ съ преемница-Австріи. Испанское правительство заявило притязаніе на исключительное право судоходства на нижней части Миссисипи, и мѣстный губернаторъ распорядился расстрѣлять нѣсколькихъ у береговъ этой рѣки. Это было явное и притомъ сопровождаемое грубымъ насиліемъ нарушеніе 8-ой ст. договора 1783г., гарантировавшей свободу судоходства по Миссисипи всѣмъ подданнымъ Великобританіи и Соед. Штатовъ.

Только что признанное вновь образовавшееся молодое Сѣверо-Американское государство приняло съ жаромъ за защиту своего права судоходства, которое было для него вопросомъ жизни. Основанное на либеральныхъ идеяхъ XVвѣка, новое свободное государство опирается въ своихъ требованіяхъ на тѣ же идеи, имѣющія источникъ въ разумѣ и естественномъ правѣ. Вашингтонскій кабинетъ опирается въ своихъ требованіяхъ, обращенныхъ къ испанскому правительству, на „начала, глубоко врѣзанныя въ сердцѣ человѣка, что океанъ открытъ для всѣхъ, а рѣки – для прибрежныхъ жителей“,[93] онъ утверждаетъ, что жители верхней части рѣки имѣютъ безспорное право на свободное судоходство въ нижнюю ея часть, такъ какъ оно никому не наноситъ вреда. Въ доказательство этого Соединенные Штаты приводятъ постановленія римскаго права и авто-

---

naux de Sass, de Swort et autres banques de nos y abordant, conformément au traité de Ryswick. – объ открытіи Мельбы въ 1795г. и о дальнѣйшей судьбѣ судоходства по этой рѣкѣ намъ придется говорить при изложеніи исторіи Вѣнскаго Конгресса.

[93] Wheaton Hist. des progrès... 1853 т.II p. 192



ритетъ писателей по международному или естественному праву. Вимеръ съ Рудфендорфомъ, Вольфіусомъ и Вателемъ они признаютъ, что право ихъ на свободное пользованіе устьями Миссисипи есть право несовершенное, но тѣмъ не менѣе право безспорное, которое они могутъ добиваться силой, такъ какъ никто въ немъ со стороны Испаніи быть не злоупотребленіемъ, которое сильнѣйшій совершаетъ надъ слабѣйшимъ. Это насиліе было бы тѣмъ болѣе несправедливымъ въ данномъ случаѣ, когда лишилось бы сообщенія съ моремъ государство, въ рукахъ котораго находятся берега рѣки на огромномъ протяженіи. Изъ права судоходства само собою уже вытекаетъ право пользоваться рѣчными берегами. Дабы это теоретическое изложеніе своимъ требованіямъ, правительство Соедин. Штатовъ выставило на видъ практическую сторону дѣла, указавъ на общій интересъ, который имѣетъ съ Соед. Штатами Испанія допустить свободу судоходства. Послѣдній, рѣшилъ обратить, имѣетъ не только обязанность, но и личный интересъ не оскорблять Соед. Штаты въ ихъ справедливыхъ требованіяхъ.

Продолжительные переговоры, длившіеся на протяженіи 12 лѣтъ, окончились признаніемъ начала свободнаго судоходства. Договоръ Сан-Лоренцо 1795г.[94] постановилъ, что судоходство по Миссисипи открыто для гражданъ Соединенныхъ Штатовъ. Послѣ пріобрѣтенія Штатами Луизіаны[95] и Флориды,[96] спорная рѣка вошла всецѣло въ составъ ихъ владѣній и стала рѣкой національной, орошая территорію лишь одного государства. /

---

[94] ст. 8 Recueil Martens II, 105. – Право англичанъ на судоходство по Нижнему Миссисипи, которое они получили по договору 1783г., не было возобновлено въ новомъ договорѣ въ Генуѣ 1814г. См. Rec. Mar. III, 58

[95] Луизіана уступлена Наполеономъ I по договору до апр. 1803 г. – Recueil Mar. t II p. 292

[96] 22го февраля 1819г. См. Rec. Mar. t III p. 410.

# Новѣйшее время.

## Эпоха Французской Революціи 1789 г.

За слуги, которыя оказала всему человѣчеству великая революція прошлаго столѣтія, оцѣнены уже по достоинству. Уничтоженіе всѣхъ остатковъ средневѣковаго феодальнаго порядка, которые тормозили развитіе современной жизни, было событіемъ первой важности. Имъ мы обязаны этому великому перевороту, столѣтіе котораго было отпраздновано въ настоящемъ году. Революція порвала со всѣми преданіями старины, отмѣнила всѣ монополіи и привилегіи, провозгласила свободу и братство людей и народовъ. Все это необходимо отразилось и въ той области, которая занимаетъ насъ въ настоящее время, отразилась на рѣчномъ судоходствѣ, освободившемся отъ всѣхъ тормозившихъ его развитіе средневѣковыхъ путъ.

Новыя начала въ примѣненіи къ рѣчному судоходству впервые торжественно провозглашены въ знаменитой декларацiи Временнаго Исполнительнаго Совѣта отъ 20 ноября 1792 г. Она провозглашаетъ: 1° „Que les gênes et les entraves que jusqu'à présent la navigation et le commerce ont souffertes,.. sont directement contraires aux principes fondamentaux du droit naturel que tous les Français ont juré de maintenir;

2° Que le cours des fleuves est la propriété commune et inaliénable de toutes les contrées arrosées par leurs eaux; qu'une nation ne saurait sans injustice prétendre au droit d'occuper exclusivement le canal d'une rivière et d'empêcher que les peuples voisins qui bordent les rivages supérieurs, ne jouissent du même avantage; qu'un tel droit est un reste des servitudes féodales ou du moins un monopole odieux qui n'a pu être établi que par la force, ni consenti que par l'impuissance, qu'il est conséquemment révocable dans tous les moments et malgré toutes les conventions, parce que la nature ne reconnaît pas plus de peuples que d'individus privilégiés et que les droits de l'homme sont à jamais imprescriptibles;"



Главнокомандующему французской арміей въ Бельгійской экспедиціи поручено было провести эти начала на практикѣ, употребивъ всѣ находящіяся въ его распоряженіи мѣры для обезпеченія свободы судоходства и транспортовъ на всемъ теченіи Шельды и Мааса.[97]

Декретъ 1792 г. обозначилъ новую эру въ режимѣ рѣчнаго судоходства. Послѣднее объявлено свободнымъ отъ всѣхъ препятствій, которыя тяготѣли на немъ еще со временъ феодализма. Декретъ не только провозгласилъ принципы, какъ это было уже сдѣлано Рисвикскимъ договоромъ, — онъ принялъ необходимыя мѣры для примѣненія ихъ на практикѣ. Правительство революціи считало себя обязаннымъ силою водворять вездѣ новыя свободныя идеи, долженствовавшія облагодѣтельствовать всѣ народы. Эти мѣры насилія скомпрометтировали на первыхъ порахъ самыя идеи, которыя они должны были водворять. Договорныя соглашенія замѣнили вскорѣ односторонніе принудительные акты революціоннаго правительства. Вліяніе декрета 1792 г. и провозглашенныхъ имъ началъ сказалось тогда въ рядѣ договоровъ, заключенныхъ Французской Республикой съ другими европейскими державами.

Упомянутый декретъ, провозгласивъ свободу судоходства, ограничилъ ее тѣмъ, что распространилъ это право только на жителей прибрежныхъ государствъ; но онъ ясно и точно формулировалъ 2 начала, сохранившія свою силу и до сихъ поръ, — начало солидарности и равенства правъ между допущенными къ судоходству государствами. Дальнѣйшее развитіе въ дѣлѣ рѣчнаго судоходства было направлено къ тому, чтобы допустить на рѣки, орошающія территорію нѣсколькихъ странъ, и суда неприбрежныхъ государствъ. Такъ, договоръ 27 флореаля III года,[98] заключенный въ Гагѣ между республиками Французской и Батавской, постановилъ, что

---

97) „Moniteur Universel" 1792 года № 127. Текстъ приведенъ въ приложеніяхъ къ книгѣ Engelhardt'a Du régime conv. p. 244-245.

98) 16 мая 1795 г. См. Recueil Gén. Мартенса t. VI p. 535.

судоходство по Рейну, Маасу, Шельдѣ, Гондту и всѣмъ рукавамъ ихъ вплоть до моря будетъ открыто для судовъ договаривающихся странъ и дружественныхъ націй, суда Франціи и Соединенныхъ Провинцій будутъ допущены безъ всякаго различія, на однихъ и тѣхъ же условіяхъ.[99] Такимъ образомъ, договоръ 1795г. допускаетъ къ судоходству и суда неприбрежныхъ государствъ, но не на равныхъ правахъ съ судами прибрежныхъ. Это было не право, принадлежавшее всѣмъ неприбрежнымъ государствамъ, а лишь привилегія, предоставленная нѣкоторымъ изъ нихъ. Тѣмъ не менѣе договоръ, заключенный въ Гагѣ, имѣетъ за собой ту огромную заслугу, что впервые допустилъ въ принципѣ участіе въ судоходствѣ и неприбрежныя государства.

Черезъ 2 года, 26 вандемьера VI года, по миру въ Кампо Формiо, рѣки и каналы, служащіе границей между Австріей и Цисальпинской Республикой, объявлены общими и свободными для судоходства, причемъ ни та, ни другая держава не имѣютъ права установить какія бы то ни было пошлины за судоходство по упомянутымъ воднымъ путямъ или содержать на нихъ военный флотъ.[100] Императоръ, сверхъ того, беретъ на себя обязательство хлопотать о признаніи свободы судоходства по Рейну, Мозелю и Маасу для судовъ Французской Республики и другихъ прибрежныхъ государствъ (ст. 2).[101]

---

[99] ст. 18 De Clercq. Recueil des traités. I p. 228.

[100] Договоръ 17 окт. 1797г. ст. 9 и 11 Rec. Gén. Мартенса t. VII p. 212.

[101] „L'Empereur emploira également ses bons offices pour que le possesseur de la partie allemande du Rhin, opposée à l'embouchure de la Moselle, ne puisse jamais, et sans aucun prétexte, s'opposer à la libre navigation et à la sortie des bateaux-barques hors de l'embouchure de cette rivière, et pour que la République Française ait la libre navigation de la Meuse et que les péages et autres droits qui pourraient se trouver établis depuis Venloo jusqu'à son entrée dans le territoire batave, soient supprimés"





## Конгрессъ въ Раштадтѣ.[102]

Дѣло освобожденія рѣчнаго судоходства подвигалось быстрыми шагами впередъ. Переговоры, которые велись по этому вопросу между представителями Франціи и Германской Имперіи въ г. Раштадтѣ въ теченіе 1798 года, представляютъ огромный интересъ, такъ какъ они находятся въ тѣсной связи со всѣмъ послѣдующимъ ходомъ развитія рѣчнаго судоходства. На этомъ Конгрессѣ впервые потребовано, какъ право, участіе въ судоходствѣ со стороны неприбрежнаго государства: Франція, въ виду „несмѣрной выгоды, которая должна послѣдовать за свободой судоходства", надѣется добиться у Имперской Депутаціи допущенія своихъ судовъ „на рѣки, впадающія въ Рейнъ и другія большія рѣки Германіи, какъ то Дунай и проч."

Въ нотѣ, переданной Имперской Депутаціи 14 флореаля VI года (3 марта 1798г.) представители Директоріи, кромѣ указаннаго уже выше заявленія о допущеніи французскихъ судовъ на германскія рѣки, предлагаютъ, чтобы „судоходство по Рейну было обще для обѣихъ прибрежныхъ странъ, а другіе народы могли принимать въ немъ участіе только съ согласія и на условіяхъ, принятыхъ договаривающимися сторонами"; бечевики должны быть содержимы прибрежной страной на свой счетъ, но никакія работы, способныя повредить противоположному берегу, не могутъ быть предприняты на другомъ; транзитъ товаровъ по бечевикамъ обоихъ береговъ свободенъ и всѣ дорожныя пошлины отмѣняются; товары будутъ подлежать только таможеннымъ пошлинамъ, которыя будутъ взыматься при выгрузкѣ, причемъ эти пошлины не могутъ быть на одномъ берегу выше, чѣмъ на другомъ.[103]

Таковы были предложенія французскаго правительства, не мало изумившія Имперскую Депутацію, засѣдавшую въ Раштадтѣ. Всѣ государства Гер-

---

[102] Подробное изложеніе хода переговоровъ съ приложеніемъ нѣкоторыхъ документовъ можно найти въ книгѣ Van Dyk'а Précis du Congrès de Rastadt. Utrecht 1856.

манскаго Союза, большія и малыя, недоумѣвали.[104] Особенно страннымъ показалось требованіе Франціи, чтобы суда ея допущены были къ судоходству по Германскимъ рѣкамъ. Это требованіе обосновано было на жертвахъ, которыя принесла Франція дѣлу ричнаго судоходства, согласившись отмѣнить на Рейнѣ сохранившееся еще въ Страсбургѣ, Майнцѣ и Кёльнѣ droit d'étape. Упомянутые города принадлежали Франціи, а потому этой реформой воспользовалось Германское судоходство, освободившись отъ пошлинъ, которыя шли бы въ пользу Франціи. Послѣдняя сдѣлала въ пользу Германіи „реальную уступку, которая заслуживала компенсаціи"[105] Этой компенсаціей и должно было служить допущеніе французскихъ судовъ на нѣмецкія рѣки.

Имперская Депутація была поражена требованіями французской ноты 14 флореаля. Представитель Австріи, подавая свой голосъ, заявилъ, что они совершенно неожиданны. „Результатъ еще неизвѣстенъ, доносилъ своему правительству представитель Голландіи, но знаютъ напередъ, что отвѣтъ будетъ отрицательный."[106] Дѣйствительно, сдѣлавъ возраженія свои на всѣ пункты французской ноты, Депутація высказалась за сохраненіе status quo, пока особый договоръ о торговлѣ и судоходствѣ не опредѣлитъ экономическихъ отношеній между Франціей и Имперіей.

---

[103] Engelhardt. Nouv. Rev. Hist. 1889. p. 83. §28

[104] Голландскій представитель Lucius слѣдующими словами передаетъ впечатлѣніе, которое произвела на делегатовъ нота 14 флореаля: „Eh! quoi! délivrer d'un coup la navigation et le commerce des charges qu'ils supportent depuis des siècles! ouvrir chaque domaine fluvial aux libres intercourses des voisins et même d'un étranger! tarir brusquement l'une des sources les plus sûres des revenus publics! Ne serait ce point attenter aux droits les plus sacrés des princes et Etats, porter la main sur des institutions cimentées par le temps et par les habitudes nationales?" Cm. Nouv. Rev. 1889 p. 83. Engelhardt §28.





Поведеніе Имперской Депутаціи заставило г. Engelhardt'а разразиться противъ ея членовъ слѣдующей тирадой: „Cet argument dilatoire démontrait avec évidence que les hommes d'Etat d'outre-Rhin, encore imbus des idées féodales, considéraient comme attentatoires aux prérogatives de la souveraineté, et par conséquent comme funestes, des franchises et des engagements commandés par l'intérêt manifeste du commerce national."[107] Между тѣмъ поведеніе Депутаціи вполнѣ понятно и вполнѣ оправдывается при болѣе безпристрастномъ отношеніи къ дѣлу. Понятно, что требованіе Франціи о допущеніи своихъ судовъ на нѣмецкія рѣки должно было поразить представителей Германскихъ государствъ, для которыхъ оно, по выраженію одного изъ нихъ, было совершенно неожиданнымъ требованіемъ. Оно должно было вызвать негодованіе, оскорбляя чувство справедливости, которое требуетъ взаимности. Это хорошо сознавалъ творецъ ноты, извѣстный Талейранъ, опирая свое требованіе на компенсаціи за отказъ отъ droit d'étape на Рейнѣ. Но отмѣна послѣдняго была вызвана сознаніемъ его вопіющей несправедливости[108]; она вытекала еще изъ декрета 1792 г., который осудилъ всѣ средневаковые остатки, препятствовавшіе свободѣ судоходства. Упоминаніе о компенсаціи тутъ было не у мѣста, и само же французское правительство не предоставило никакого вознагражденія Батавской республикѣ, когда потребовало у ней отмѣны того же droit d'étape на Шельдѣ. Сверхъ того, Майнцъ и Кельнъ были нѣмецкіе города, захваченные французами, а потому послѣдніе еще менѣе могли говорить о какой бы то ни было ком-

---

[105] Талейранъ въ прибавленіи къ депешѣ отъ 19го преріаля. „Le droit d'étape, продолжаетъ онъ, est un droit bien plus sérieux que celui de péage. C'est presque uniquement à Strasbourg, à Mayence et à Cologne qu'il s'exerce. Il est une vexation véritable; mais il existe au profit exclusif de la France actuelle, au détriment de l'Allemagne et s'il est supprimé, cette concession doit être compensée par un grand profit

пенсаціи въ ихъ пользу.

Отказъ Имперской Депутаціи принять предложенія Франціи былъ вызванъ именно отсутствіемъ взаимности въ требованіи о свободѣ судоходства на германскихъ рѣкахъ для французскихъ судовъ, когда этой свободы не было предоставлено нѣмецкимъ судамъ на рѣкахъ Франціи. Предложенія, касавшіяся свободы судоходства по Рейну, Депутація готова была принять, но подъ условіемъ допущенія къ нему всѣхъ прибрежныхъ государствъ, чѣмъ выказала гораздо больше чувства справедливости, чѣмъ Франція, которая всецѣло погрузилась въ свои чисто личные, эгоистическіе интересы. „Что касается свободы судоходства по Рейну, пишетъ тотъ самый Lucius, который насмѣхался съ такимъ остроуміемъ надъ членами Имперской Депутаціи,[102] нѣмцы готовы принять ее; но они потребуютъ, чтобы республики батавская и гельветическая участвовали въ ней на равной ногѣ съ Франціей и Германіей."[110]

---

à notre avantage ou à celui de la liberté du commerce en général. — См. Engelhardt въ Nouv. Rev. H. 1889, p. 86.

106) Депеша Голландскаго представителя Lucius'а своему правительству отъ 15 мая 1798 г. — См. Van Dyk Précis etc. p. 103.

107) Engelhardt. Du régime conv. p. 26.

108) Самъ Талейранъ заявлялъ объ этомъ въ упомянутой выше депешѣ 19го преріаля (въ прибавленіи къ ней) См. выше примѣчаніе 105.

109) Депеша отъ 15 мая 1798 г. См. Van Dyk Précis etc. p. 103. Слова Lucius'а, относящіяся къ нѣмецкимъ делегатамъ на Конгрессѣ въ Раштадтѣ, приведены нами выше въ примѣч. 104. —

110) Германія опасалась наводненія съ рынковъ французскими товарами и предпочитала создать Франціи конкуррента въ лицѣ Голландіи. Этотъ мотивъ, по крайней мѣрѣ, приписываетъ нѣмцамъ Lucius. „Ils disent, говоритъ онъ въ упомянутой уже депешѣ 15 мая, que sans cette précaution, et sans la concurrence qu'elle produira,



Очевидно, Engelhardt слишкомъ пристрастенъ въ оцѣнкѣ заслугъ Франціи въ дѣлѣ рѣчнаго судоходства. Если необходимо сдѣлать упрекъ по поводу переговоровъ въ Раштадтѣ, то онъ долженъ быть обращенъ по адресу французской дипломатіи, которая, прикрываясь идеями свободы и равенства, имѣла въ виду одни лишь свои эгоистическія цѣли. Батавская Республика дала прекрасный урокъ Франціи, — а также и себѣ самой, — въ нотѣ, которую представитель ея, Schimmelpenninck, передалъ Талейрану 17 мая 1798 г. Запасшись аргументами естественнаго права, „которое всѣ французы поклялись защищать,"[111] Батавская Республика просто и ясно доказала своему учителю, забывшему уже имъ самимъ преподанный урокъ о естественныхъ правахъ прибрежныхъ жителей на пользованіе всѣмъ теченіемъ рѣки, что она имѣетъ „неоспоримыя права на участіе въ судоходствѣ по Рейну наравнѣ съ Франціей и Германіей."[112] Странно было, конечно, слышать изъ устъ Голландцевъ рѣчь о „неоспоримыхъ правахъ", которыя 13 лѣтъ тому назадъ они оспаривали у Бельгійскихъ провинцій Іосифа II, и не только оспаривали, но и слышать объ нихъ не хотѣли. Этимъ они доказали, что хорошо за-

---

les Français accapareraient peu-à-peu toute la navigation, et rendraient les autres peuples tributaires." Van Dyk p. 103.

111) Слова декрета 1792 г.

112) „.... L'article exigé quant au Rhin, читаемъ въ нотѣ Schimmelpenninck'а, est également contraire aux espérances de la République batave, à ses droits naturels et à ses plus chers intérêts....

„La libre navigation du Rhin réservée exclusivement aux habitants de la France et de l'Empire, serait une atteinte des plus cruelles à la prospérité du commerce batave et aux droits incontestables de la République.

„Refuser à la République une part directe aux échanges accoutumés, la forcer de recevoir des mains étrangères des objets qui sont pour elle

твердили урокъ и при случаѣ могутъ имъ воспользоваться даже противъ своего учителя. Наказав послѣдняго, они тѣмъ же ударомъ высѣкли самихъ себя.

Переговоры неожиданно прекратились вслѣдствіе трагическихъ событій, положившихъ конецъ Раштадтскому Конгрессу. Между тѣмъ они могли привести къ желанной цѣли. Имперская Депутація готова была вступить въ соглашеніе съ французскими уполномоченными, когда послѣдніе, „въ виду упорной оппозиціи, которая могла скомпрометтировать успѣхъ ихъ славныхъ переговоровъ,“[113] согласились отказаться отъ требованія свободы судоходства на Германскихъ рѣкахъ.[114] Эта возможность соглашенія при отказѣ отъ упомянутаго требованія Франціи, доказываетъ еще разъ, что поведеніе Имперской Депутаціи имѣло свое основаніе и свое оправданіе и было обусловлено, въ свою очередь, мало похвальнымъ поведеніемъ Директоріи.[115]

---

d'une nécessité première, c'est vouloir la réduire, avant dix ans, à une impuissance absolue et à la plus déplorable nullité.

„Lorsque nous consentions à partager avec nos libérateurs la libre navigation du Hondt et de l'Escaut et qu'après trois siècle d'une surveillance jalouse la Hollande laissa relever à ses portes la puissance maritime d'Anvers, nous nous flattions du moins que, pour prix d'un sacrifice aussi pénible, la France nous garantirait sur le Rhin les avantages que nous lui cédions sur la Meuse et sur l'Escaut...

„Nos réclamations naissent à la fois de la connaissance approfondie de nos intérêts réciproques et des sentiments innés de nos droits naturels....

„Ces réflexions simples et naives ne peuvent manquer d'intéresser la justice du gouvernement français qui n'a pas fondé son empire sur les droits de l'homme pour méconnaître les droits des nations.“ – Nouv. Rev. 1889, 89–90.

113) Engelhardt. du régime conv. p. 26.

114) Въ нотѣ 12 вандемьера VII г. (3 окт. 1798 г.). Еще въ письмѣ отъ 19го прерiаля Талейранъ писалъ представителю





## Конвенція 1804 года.

Прерванные въ Раштадтѣ переговоры возобновились послѣ Люневильскаго мира.[116] Для обсужденія условій послѣдняго въ 1802 г. въ г. Регенсбергѣ (Ratisbonne) собралась Чрезвычайная Имперская Депутація. Ей представлены были два плана или проэкта, которые послужили основаніемъ для „conclusum“, записанномъ въ протоколѣ (recès) 25 февраля 1803 г. за § 39.

Упомянутое conclusum отмѣняетъ всѣ рѣчныя пошлины, взимавшіяся на томъ и другомъ берегу Рейна, запретивъ возстановленіе ихъ подъ какимъ бы то ни было названіемъ;[117] сохранены только таможенныя пошлины, а всѣ остальныя замѣнены однимъ сборомъ – octroi,[118] который будетъ установленъ, опредѣленъ въ своемъ размѣрѣ и взимаемъ сообща Франціей и Имперіей; размѣръ octroi не долженъ превосходить суммы всѣхъ отмѣненныхъ пошлинъ, взятыхъ вмѣстѣ. – Къ судоходству допущены и постороннія суда, но съ оплатой большихъ пошлинъ, чѣмъ суда нѣмецкія и французскія. – Взиманіе octroi будетъ производиться сообща: главный директоръ будетъ назначаемъ обоими правительствами съ общаго согласія, а сборщики – отдѣльно каждымъ

---

Франціи на Раштадтскомъ Конгрессѣ: „En vous recommandant, citoyen, de vous efforcer de tirer parti de l'affranchissement du Rhin pour obtenir celui des fleuves intérieurs de l'Allemagne, je vous ai cependant annoncé que le Directoire vous autorisait à céder sur ce point, si son obtention rencontrait de trop grandes difficultés, parce que, en résultat, la nation allemande est seule directement intéressée à cette liberté générale de la navigation pour tous les riverains.“ См. Nouv. Rev. Hist. 1889 p. 23.

115) Я вовсе не желаю оправдывать „высокихъ и высочайшихъ правителей“ различныхъ Германскихъ государствъ, пославшихъ своихъ делегатовъ въ Раштадтъ. Мнѣ прекрасно извѣстно, что они не были ревностные защитники свободы судоходства, которое они отягощали всевозможными поборами, а отказаться отъ послѣднихъ они не особенно торопились. Нѣкоторые Германскіе города, страдая отъ такого положенія

изъ нихъ, причемъ на правомъ берегу Пфальцграфъ Рейнскій назначаетъ ихъ съ согласія мѣстныхъ государей; обѣ договаривающіяся стороны будутъ имѣть своихъ контролеровъ при каждой конторѣ octroi.– Валовой доходъ будетъ употребляемъ на покрытіе издержекъ по взиманію пошлины, по содержанію администраціи и рѣчной полиціи, а остатокъ, дѣлимый поровну между правительствами того и другаго берега, будетъ обращаемъ послѣдними главнымъ образомъ на содержаніе бечевиковъ и на производство необходимыхъ для судоходства работъ. Въ случаѣ излишка послѣдній послужитъ къ пониженію размѣра octroi.– Что касается работъ, необходимыхъ для содержанія русла въ судоходномъ состояніи и поддержанія бечевиковъ, то правительства праваго и лѣваго берега входятъ ежегодно въ соглашеніе между собой относительно ихъ производства.

Вотъ тѣ простыя и ясныя начала, которыя должны были создать на Рейнѣ дѣйствительную рѣчную общину, не consortium только, а настоящую сособственность-condominium. На этихъ началахъ выработана была въ Парижѣ 15-го августа 1804 г. рѣчная Конвенція, которая по справедливости можетъ быть названа „первымъ кодексомъ международнаго рѣчного права".[119] Этотъ кодексъ послужилъ основаніемъ и исходной точкой для всѣхъ послѣдующихъ международныхъ соглашеній по этому вопросу.

---

дѣлъ, прямо обращались къ Франціи, какъ покровительницѣ свободнаго судоходства. Такъ, г. Бременъ дважды обращался къ услугамъ Франціи, чтобъ добиться отмѣны Эльсфлетской пошлины, взимавшейся на устьяхъ Везера (Депеша Талейрана 25 флореаля VI года). Для характеристики приведемъ обращеніе г. Ульма въ мемуарѣ 23-го вантоза VI г.: „Il est digne de la République française, la protectrice-née des peuples libres ou qui désir de l'être s'établir, lors de la conclusion du traité, comme une condition invariable, le principe sollicité également par l'intérêt de la France et par celui de toutes les nations commerçantes: que le péages sur le Danube seront abolis entièrement en Bavière, comme en Autriche





Основныя положенія Конвенціи 15 авг. 1804 года.

Рейнъ будетъ всегда разсматриваемъ, говоритъ ст. 2. конвенціи, по отношенію къ судоходству и торговлѣ, какъ рѣка общая обѣимъ имперіямъ... и судоходство по нему будетъ подчинено общему регламенту. Настоящее соглашеніе распространяется только на Рейнъ, но не на его притоки (ст. 23).

Работы. Необходимыя для судоходства работы производятся каждой изъ договаривающихся сторонъ по указаніямъ инспекторовъ; при проволочкѣ одной изъ сторонъ другая можетъ потребовать, чтобъ работа была начата (inviter faire cesser le retard – ст. 36). Бечевники каждая изъ сторонъ обязана содержать на свой счетъ (ст. 34), а остальное по прежнему остается на попеченіи мѣстныхъ владѣльцевъ (ст. 35).

Пошлины. 1. Octroi. Судоходство подлежитъ только одной пошлинѣ – octroi, а всѣ другіе рѣчные сборы отмѣняются, и взиманіе ихъ разсматривается и наказывается, какъ лихоимство (ст. 39). Droit d'étape отмѣнено[120]

---

ou bien que ni la Bavière, ni l'Autriche ne peut charger d'impositions extraordinaires le commerce qui se fait sur le Danube depuis l'Ulm jusqu'en Turquie, ni comprendre un produit parmis les marchandises prohibées tout pour l'entrée que pour la sortie". Городъ проситъ гарантіи противъ „тиранническихъ и часто безсмысленныхъ" дѣйствій государей, „ces despotes en grand et en miniature" (Engelhardt въ Nouv. Revue Hist. 1889 p. 84-85.

[116] 9 февраля 1801 г. ст. 6 и 14. R. VII, 540, 543.

[117] О возстановленіи помышлялъ герцогъ Ольденбургскій въ 1814 г., но этому воспротивился г. Бременъ, и окончательная отмѣна ихъ послѣдовала 7 мая 1820 г. по постановленію Германскаго Сейма

[118] Французскій проэктъ говорилъ объ уничтоженіи рѣчныхъ пошлинъ (péages), но ничего не говорилъ о введеніи новаго сбора; установленіе octroi объясняется существованіемъ долга подъ залогъ доходовъ, получавшихся съ Рейна.

[119] Engelhardt. Du régime conv. p. 27.

(ст. 8), но отойти не свѣдѣнія о. Déchelle (Umschlag), сохранившемся еще въ Майнцѣ и въ Кёльнѣ, сохранены въ своей силѣ, такъ что Рейнъ принятъ самымъ раздѣленъ на 3 участка – верхній, средній и нижній, каждый съ своими особыми судами и съ своими лоцманами (стат. 3-6). – Размѣръ сбора опредѣляется вѣсомъ товара и разстояніемъ.[121] – 2. Таможенныя пошлины съ ввозимыхъ и вывозимыхъ товаровъ взимаются каждымъ государствомъ отдѣльно; въ установленіи ихъ и опредѣленіи размѣра каждому предоставлена полная свобода (ст. 41).

Администрація. Во главѣ управленія поставленъ Главный Директоръ, на которомъ лежитъ обязанность слѣдить за однообразнымъ взиманіемъ сбора и наблюдать за точнымъ исполненіемъ Конвенціи (ст. 43).[123] Ему въ помощь дано 4 инспектора (ст. 44),[123] составляющіе вмѣстѣ съ Директоромъ Главную Дирекцію, имѣющую свои засѣданія въ Майнцѣ (ст. 46).[124] Директоръ назначается съ общаго согласія договаривающихся сторонъ (ст. 48), а инспекторы – по два каждой изъ нихъ отдѣльно (ст. 49). Назначеніе остальныхъ чиновниковъ – сборщиковъ и контролеровъ – производится мѣстными правительствами (ст. 50), а 2 досмотрщика и писцовъ-ревизоровъ опредѣляются на службу Директоромъ (ст. 51).[125] Чиновники несутъ особый мундиръ (ст. 89), а обязаны учрежденіямъ на Рейнѣ принесенъ особый флагъ, составленный изъ цвѣтовъ обѣихъ имперій (ст. 88).

---

[120] Надъ bois d'échage раздѣляется принудительная продажа товаровъ во время стоянки и перегрузки (échelle и échelle) судовъ въ Майнцѣ и въ Кёльнѣ.

[121] ст. 99. Тяжесть не должны превышать 2 франковъ за 100 фунтовъ (quintal, Zentner) вверхъ по рѣкѣ и 1 fr. 25 с. – внизъ. Съ каждаго судна, кромѣ того, взимается bois de chauffage болѣе соотвѣтственно объявленной вмѣстимости судна (jaugeage) отъ 10 сантимовъ до 15 франковъ (ст. 94).

[122] Directeur général chargé de diriger et surveiller l'établissement et la perception de l'octroi de Mayence, de maintenir l'uniformité dans la dite perception, d'admettre tout ce qui se rapporte à l'octroi et de tenir la main à l'exécution de la présente convention.



Для сбора пошлинъ назначено 12 контролеровъ – по 6 на каждомъ берегу (ст. 42).

Судъ. Споры рѣшаются сборщиками (receveurs), но на нихъ можетъ быть подана жалоба директору, который рѣшаетъ дѣло совмѣстно съ 2 инспекторами по простому большинству голосовъ (ст. 123). Ежегодно въ мѣсяцѣ брюмерѣ въ Майнцѣ собирается коммиссія, состоящая изъ двухъ коммиссаровъ и приглашаемаго или юрисконсульта; въ эту коммиссію можно обращаться съ апелляціей (123-124 ст.). Судъ производится безвозмездно (ст. 125).[126]

Конвенція даетъ гарантію неприкосновенности судамъ и лицамъ, служащимъ при сборѣ octroi. Сборъ послѣдняго будетъ продолжаться производиться свободно и въ случаѣ возможной военной мѣры договаривающимися сторонами (ст. 131).[127]

Изъ приведеннаго краткаго обзора существенныхъ чертъ Конвенціи 15-20 августа можно видѣть, что послѣдняя дѣйствительно является кодексомъ новаго рѣчного законодательства: кодексомъ –, по-

---

[123] Не обязанности инспекторовъ состоятъ: 1) Разбирать спорныя дѣла 2) осматривать бечевники съ цѣлью контроля за работами 3) производить инспекцію въ конторахъ сбора octroi, 4) надзирать объ всѣми дѣйствіями Директора, 5) контролировать расходы и кассы, 6) принимать всѣ жалобы по поводу злоупотребленій и рѣчныхъ сборовъ.

[124] Директоръ имѣетъ постоянное жительство въ Майнцѣ, инспекторы находятся тамъ, когда они свободны.

[125] Конвенція подробно описываетъ всѣ формальности производства въ Палатахъ (ст. 57-66), говоритъ о пріемѣ (ст. 57-59), а затѣмъ опредѣляетъ фиксованное служащимъ (Директоръ получаетъ 24 тысячи фр. и 1/4 % сбора) и пенсію ихъ (стат. 60-70).

[126] ст. 107 назначаетъ штрафъ въ видѣ двойной пошлины за всякое ложное объявленіе. ст. 128 требуетъ содѣйствія со стороны мѣстныхъ властей, когда этого потребуютъ рѣчныя власти.

[127] ст. 131: S'il arrivait (ce qu'à Dieu ne plaise - was Gott verhüten wolle) que la guerre vînt à avoir lieu entre

тому что объединила въ одномъ актѣ все, что относится къ дѣлу рѣчнаго судоходства, „новымъ“ —, потому что совершенно раздѣлалась съ водворившейся втеченіе среднихъ вѣковъ практики, поставивъ судоходство на совершенно новыхъ, неизвѣстныхъ дотолѣ началахъ рѣчнаго сондоміпіит'а прибрежныхъ государствъ.

Единственнымъ остаткомъ прошлаго времени можно назвать постановленія конвенціи, которыми сохраняется въ силѣ практиковавшая въ Кельнѣ и Майнцѣ принудительная остановка и перегрузка. Но уже при ратификаціи этой Конвенціи со стороны Германіи было заявлено: „Hoffe und erwarte man, dass durch künftige Verträge auch die Aufhebung des noch fortbehalteten Umschlags zu Mainz und Kölln werde erwirkt werden.“[128] Новая конвенція 15го авг. должна была замѣнить собою всѣ предшествовавшіе ей акты, и никакой договоръ, а тѣмъ менѣе законъ, ордоннансъ, регламентъ, или норма обычнаго права, каковъ бы ни былъ ихъ авторитетъ, не могутъ быть впредь приводимы не только для ослабленія, но даже и для дополненія или толкованія настоящей конвенціи; всякое измѣненіе въ послѣдней можетъ быть сдѣлано только путемъ новой конвенціи (стт. 128-129).[129] Такъ круто пришлось въ данномъ случаѣ порвать со всѣмъ прошлымъ рѣчнаго законодательства, съ которымъ новое не имѣло ничего общаго.

---

quelques uns des états situés sur le Rhin ou même entre les deux empires, la perception du droit d'octroi continuera à se faire librement sans qu'il y soit apporté d'obstacle de part ni d'autre. — Les embarcations et les personnes employés au service de l'octroi jouiront de tous les privilèges de la neutralité. Il sera accordé des sauvegardes pour les bureaux et les caisses de l'octroi.“

[128] Ratificationsdecret 11 мая 1805г. выражаетъ надежду, что сословія постараются достигнуть полной отмѣны пошлинъ на Рейнѣ. — относительно нейтралитета при ратификаціи конвенціи замѣчено, какъ одно изъ желаній при





Вліяніе конвенціи 1804г. на послѣдующіе договоры. Конвенція 1804г. оказала значительное вліяніе на практику судоходства по другимъ рѣкамъ Европы. По Тильзитскому договору, заключенному между Россіей и Франціей 7го іюня 1807г., условлено, что „Прусскій король, Саксонія и городъ Данцигъ“ не вправѣ воспрепятствовать свободѣ судоходства по Вислѣ установленіемъ какой бы то ни было пошлины или налога.[130] Конвенція въ Эльбингѣ устанавливаетъ свободу судоходства по Нетцѣ, Вартѣ, Одерѣ, Шпрее, Гавелю и Эльбѣ для жителей Саксоніи и Герцогства Варшавскаго.[131] По договору въ Торнео, заключенному 8/20 ноября 1810 года между Россіей и Швеціей, пограничныя рѣки признаны въ общемъ обладаніи обѣихъ договаривающихся сторонъ.[132] Наконецъ, въ 1811г. Эльба признана общей рѣкой между Пруссіей и Вестфаліей.[133]

Въ это время Франція пріобрѣла весь лѣвый берегъ Рейна и позабыла о своей безкорыстной преданности дѣлу освобожденія рѣкъ. Наполеонъ, проникнутый къ международному праву не болѣе глубокимъ уваженіемъ, чѣмъ къ праву національному, счелъ возможнымъ по своему распорядиться на Рейнѣ и декретомъ предписалъ, что всякое нефранцузское судно, входящее въ Рейнъ, должно быть перегружено въ Нимвегенѣ, если приходитъ съ моря, или въ Майнцѣ, если приходитъ изъ Германіи по Майну. Промежуточные транспорты между Майнцомъ и Нимвегеномъ были предоставлены однимъ лишь французскимъ судамъ. Въ 1813г. Конвенція 1804г. перестала примѣняться въ Голландіи, уступивъ мѣсто преж-

---

будущихъ переговорахъ, чтобы „kein Rheinuferbesitzer, solange er mit dem andern Rheinuferbesitzer nicht in offenbaren Krieg verwickelt ist, eine Sperrung des Stroms veranlassen, und in jedem Falle solche nur auf die Aus- und Einfuhr der in seinem Lande fallenden oder zu consumirenden Producte erstrecken könnte.“

[129] Временныя правила могутъ быть изданы Директоромъ, но должны быть тотчасъ представлены на одобреніе

ней администрации 1725 года с восстановленным временно древним соборалонным „Tab. XII бака; на остальной части Рейна действовала смешанная Комиссия надъ главнымъ управленіемъ градоначальника Kehl-Kambach'а, которому союзники (Австрія и Пруссія) поручили это дѣло. Въ Кельнѣ учреждена центральная касса, въ которую поступали сборы изъ всѣхъ бюро для взиманія пошлинъ.

Реакція принесла бюрократическій надзоръ и судоходство по Рейну вскорѣ очутилось въ томъ самомъ положеніи, въ какомъ мы застали его до изданія конвенціи 1804 г. Вновь установились узлы массы режимовъ, а центральная объединительная власть совершенно исчезла. Между тѣмъ новый порядокъ судоходства, установленный на Рейнѣ въ 1804 г., далъ ожидаемые плоды, когда его дѣла докажана продолжительнымъ опытомъ, его благодѣтельное вліяніе на торговлю признано всѣми. Это заставило собравшихся, послѣ побѣдъ надъ Наполеономъ, союзныхъ монарховъ принять начало свободнаго судоходства подъ свое покровительство, о чемъ они торжественно заявили въ ст. 5 Парижскаго договора 30^го^ мая 1814-ода.

Парижскій договоръ 1814 г.

Статья 5. постановляетъ: „La navigation sur le Rhin du point où il devient navigable jusqu'à la mer et réciproquement, sera libre, de telle sorte qu'elle ne puisse être interdite à personne, et l'on s'occupera au futur congrès des principes d'après lesquels on pourra régler les droits à lever par les Etats riverains de la manière la plus égale et la plus favorable au commerce de toutes les

---

держав, такимъ гуманнымъ не допускается въ основныя постановленія конвенціи и во всемъ, что касается сборовъ (см. 130).

130) см. 8 — „ne pourront empêcher par aucune prohibition, ni entraver par l'établissement d'aucun péage, droit ou dépôt de quelque nature qu'il puisse être, la navigation de Vistule." См. Rec. VIII, 639. — Такой же родной договоръ заключили Наполеонъ и съ Королемъ Прусскимъ. См. Rec. VIII, p. 665.





nations. — Il sera examiné et réglé de même dans le futur congrès de quelle manière, pour faciliter les communications entre les peuples et les rendre toujours moins étrangers les uns aux autres, la disposition ci-dessus pourra être également étendue à tous les autres fleuves qui dans leur cours navigable séparent ou traversent différents États."

Это заявленіе подводитъ итоги всему предшествовавшему развитію дѣла рѣчного судоходства и вмѣстѣ съ тѣмъ устанавливаетъ новыя начала, на которыхъ будутъ построены всѣ послѣдующія международныя соглашенія по этому вопросу. Постановленіе ст. 5. бо[льшимъ] образомъ касалось Рейна,[134] закрѣпивъ такимъ образомъ развитіе судоходства, какъ оно установилось на этой рѣкѣ; но во второй своей части ст. 5^ая^ выражаетъ желаніе, чтобы тѣ же свободныя начала были проведены и на остальныхъ рѣкахъ Европы, раздѣляющихъ или орошающихъ территорію нѣсколькихъ государствъ. Здѣсь впервые эти рѣки соединены въ одну группу, извѣстную теперь подъ именемъ рѣкъ „международныхъ", такъ какъ тѣми на первыхъ порахъ занялось международное право. Ко всѣмъ этимъ рѣкамъ должно было примѣнить новое начало, провозглашенное Парижскимъ договоромъ 1814 г., — начало допущенія къ судоходству всѣхъ народовъ на правахъ полнаго равенства.

Декретъ 1792 г. говоритъ еще только о правѣ верхнихъ прибрежныхъ государствъ на участіе въ судоходствѣ по нижней рѣкѣ рѣки,[135] договоръ въ Базелѣ 1795 г. зак-

---

131) Rec. t. IX pp. 439, 448, 474.

132) ст. 4 акта о межеваніи R. M. II, 386.

133) Договоръ 14 мая 1841 г. ст. 7, 9.

134) Въ секретной статьѣ (ст. 3) говорилось также о свободномъ судоходствѣ по Шельдѣ.

135) „les peuples voisins qui bordent les rivages supérieurs" — имѣлся въ виду спеціальный случай на Шельдѣ, устье коей было захвачено Голландіей въ нѣсколько. поколѣніе.

есть уже в виду безразлично всех прибрежных держав[136]; в переговорах в Растадте и Фегезберге умели заходить о государствах неприбрежных, которым умели допустить к судоходству, но с уплатой большой пошлины, так что практического результата это допущение иметь не могло, и свобода судоходства для иностранных судов должна была остаться мертвой буквой. Парижский мир открывает „международные" реки судам всех народов на правах полного равенства.

Статья 5 Парижского договора имеет весьма важное значение в деле развития международного речного судоходства. Она представляет прогресс сравнительно с предшествовавшими законодательными постановлениями трех различных рек Европы: 1) так называемых международных рек открыто судам всех народов, и судоходство по ним не может быть воспрещено никому; 2) Речное законодательство обобщено: при норме специальной, имевшей применение к одному лишь Рейну, она стала нормой общей для всех международных рек, причем последние впервые соединены в одну группу; 3) Речное законодательство при области внутреннего полицейского права государств, которая всегда служила предметом соглашений, делала взаимные уступки друг другу, переведено теперь в область публичного права Европы и стало при вопроса внутренней политики государства вопросом международного права.

Таково значение упомянутой статьи Парижского мира и такой новый прогресс внесенный его в область речного законодательства. Здесь можно начать, поэтому, новую эру; задачей нового периода будет проведение на практике начала, установленного актами 1814 г. Мы начали уже новейший период с эпохи французской революции, так как в ней коренятся принципы, провозглашенные в ст. 5 Парижского договора, являющейся лишь отголоском знаменитого декрета 1792 г.

[136] Установляя речной сервитут декретом 1792 г. имели, выражаясь



## 71.

## Венский Конгресс.[137]

Венский Конгресс 1815 г. был созван для обсуждения важнейших политических вопросов, вызванных удалением Наполеона с континента Европы. Совершенно всторонне этих вопросов сколько вопрос о речном судоходстве, поставленный на очередь статьей 5 Парижского мира. Обсуждение последнего было, по выражению Вильяма,[138] единственным лейтмотивом во всей деятельности Конгресса, который во все время своего существования не выходил из сосредоточенной немецкой области.

Парижский мир провозгласил только главные основания, на которых должен быть построен новый порядок речного судоходства. Постройка самого здания была поручена Конгрессу, собравшемуся в Вене в следующем году. Последний, прежде чем выстроить здание, расчистил от ненужный до него фундамент, так что постройка вышла весьма солидной и не раз грозила разрушением. Ряд последовавших затем ремонтов удержал ее от падения, но не могли дать ей прежнюю прочность, так что здание международного речного судоходства стоит доныне, неся на себе следы всех ремонтов, и нуждается уже не в поправках, а в коренной перестройке, которая должна начаться с обновления самого фундамента.

Для обсуждения вопроса, поставленного статьей 5 Парижского договора, на Венском Конгрессе составлена особая Комиссия из представителей Австрии,

[137] Материалом для истории Венского Конгресса служит Klüber. Acten des Wiener Congresses 1815, в VII томах. Кроме того помещены все документы, относящиеся к речному судоходству. По особым случаям мне уже не раз приводились книги и брошюры Engelhardt'a и Carathéodory, руководства Calvo и Pradier-Fodéré и некоторые брошюры, на которые буду указывать при случае.

[138] в виду всех прибрежных держав, а не только одних верхних.

Англіи, Франціи и Пруссіи. Рѣшено было призвать къ участію въ обсужденіи всѣ заинтересованныя въ этомъ дѣлѣ государства, а такъ какъ обсужденіе должно было ограничиться сначала судоходствомъ по Рейну и Шельдѣ, то въ Коммиссію призваны представители прибрежныхъ государствъ упомянутыхъ рѣкъ, а именно представители Голландіи, Баваріи, Бадена, Гессена и Нассау. Составленная, такимъ образомъ, изъ делегатовъ прибрежныхъ государствъ и великихъ державъ Рѣчная Коммиссія закончила свои работы втеченіе 12 засѣданій.

Съ перваго же засѣданія въ Собраніи обнаружилось два противоположныхъ теченія: съ одной стороны стояли защитники территоріальнаго государственнаго суверенитета, отстаивавшіе монополіи и всѣ остатки среднихъ вѣковъ, съ другой — выступали приверженцы международнаго рѣшенія даннаго вопроса, опиравшіеся на новыхъ началахъ, провозглашенныхъ Парижскимъ договоромъ 1814 г. Между этими двумя теченіями замѣтно было третье, старавшееся примирить два первыхъ путемъ обоюдныхъ уступокъ. Представителемъ послѣдняго былъ представитель Пруссіи — баронъ Вильгельмъ фонъ Гумбольдтъ.

Поведеніе бар. Гумбольдта въ Рѣчной Коммиссіи кажется страннымъ; оно и вызвало, поэтому, совершенно противоположныя сужденія. Одни представляютъ Гумбольдта иниціаторомъ и главнымъ поборникомъ въ дѣлѣ освобожденія рѣчнаго судоходства,[139] другіе же, наоборотъ, видятъ въ немъ противника реформъ и приверженца стараго порядка съ безусловнымъ территоріальнымъ суверенитетомъ каждаго государства.[140] Поведеніе прусскаго делегата на Вѣнскомъ Конгрессѣ было именно таково, что даетъ возможность того и другаго толкованія. Одинъ изъ дипломатовъ позднѣйшаго времени справедливо замѣтилъ, что „хотя г.

[139] Въ статьѣ „Elbe", помѣщенной въ Staatslexicon Rotteck'a и Welcker'a.

[139] Bluntschli: „C'est surtout à G. de Humboldt le représentant de la Prusse, que le droit international et la liberté du commerce



Гумбольдтъ ссылается на статью 5. Парижскаго мира, какъ на статью, которая должна служить основаніемъ для работъ Конгресса, и въ общемъ исповѣдуетъ принципъ полной свободы судоходства, тѣмъ не менѣе можно замѣтить, что онъ желаетъ внести нѣкоторыя ограниченія въ Парижскій миръ 1814 г. въ частныхъ интересахъ прирейнскихъ государствъ."[141] Таковъ именно былъ образъ дѣйствій Гумбольдта на Конгрессѣ. Вопросъ можетъ быть только относительно мотива, который побуждалъ этого замѣчательнаго дѣятеля молодой Пруссіи дѣлать уступки партикуляризму прирейнскихъ государствъ. Можно предположить, что онъ, лично вполнѣ преданный началу полной свободы судоходства, считалъ необходимымъ ограничить ее въ виду сильныхъ партикуляристическихъ стремленій, грозившихъ, въ противномъ случаѣ, неизбѣжной реакціей. Можетъ быть, боязнь этой реакціи — основательность ея оправдалась послѣдующими событіями — заставила Гумбольдта предпочесть синицу журавлю.

Поборниками полной свободы судоходства являются на Вѣнскомъ Конгрессѣ представители Франціи и Англіи, — герцогъ Дальбергъ и лордъ Кланкарти. Оба упомянутыя государства были заинтересованы въ возможно большей свободѣ судоходства по Рейну и другимъ нѣмецкимъ рѣкамъ. Объ Англіи нечего и говорить: она ничѣмъ не жертвовала, стоя за полную свободу судоходства, а, наоборотъ, воспользовалась бы лишь огромными выгодами. Франція, у которой отняты были ея завоеванія на Рейнѣ, готова была тоже провозгласить рѣчное судоходство по международнымъ рѣкамъ совершенно свободнымъ, такъ какъ Рейнъ не врѣзывался въ ея территорію и только небольшой частью своей со-

doivent d'avoir fait ce pas en avant." Droit intern. codifié trad. Lardy 3me éd. Paris 1881 p. 29. — Тоже повторяетъ Pierantoni „Il merito della innovazione si deve nella massima parte a Guglielmo di Humboldt"... Storia del diritto intern. 1876, p. 310.

[140] Engelhardt посвящаетъ доказательству этого мнѣнія цѣлыхъ 4 страницы въ своемъ соч. „Du régime conv. etc." pp. 34-37.

составлять границу ея, отдѣляя ее отъ Германскихъ земель; небольшой уступкой она пріобрѣла въ огромныхъ преимуществахъ, воспользовавшись не только судоходствомъ на всемъ протяженіи Рейна, но и всѣхъ чисто нѣмецкихъ рѣкахъ. Въ совершенно обманномъ положеніи были государства Германіи и поэтому неудивительно, что въ нихъ именно свобода судоходства встрѣтила главныхъ противниковъ. Въ исторіи фактическаго развитія свободы рѣчнаго судоходства мы замѣтимъ, что за начало свободы ея могъ всегда рѣка государства, владѣнія коихъ рѣка не касается, или та, которыя отъ примѣненія этого начала получаютъ гораздо больше выгодъ, чѣмъ сколько терпятъ стѣсненій. Мы увидимъ, что нѣтъ ни одного государства почти, которое оспаривало бы вѣрность одному принципу: всѣ, смотря по обстоятельствамъ, склонялись то за одно, то за другое начало.

Въ основаніе обсужденій Рѣчной Коммиссіи былъ принятъ проэктъ, представленный делегатомъ Франціи герц. Dalberg'омъ. Положеніе его почти всецѣло было заимствовано изъ Конвенціи 1804 г., которая была лишь дополнена новымъ требованіемъ, внесеннымъ статьей 5 Парижскаго мира, требованіемъ допущенія судовъ всѣхъ націй на правахъ полнаго равенства. Статья 1ª проэкта Dalberg'а установливала это новое начало, соединивъ его съ другимъ, столь же важнымъ началомъ рѣчной собственности, которая была уже создана Конвенціей 1804 года. „Le Rhin, говорилось въ проэктѣ, dans sa totalité comme un fleuve coulant entre les Etats riverains et la navigation y dans son entièrement libre et ne pouvant être interdite à personne". Рѣчное condominium[141] и полная свобода судоходства для всѣхъ народовъ — вотъ тѣ два начала, на которыхъ долженъ былъ покоиться зданіе международнаго рѣчнаго судоходства

[141] Dahlenbergen въ мемуарѣ 30 марта 1857 г. „Lebende Grundsätze im Bezug auf die Grenzen der Schiffahrtsfreiheit auf der Donau".

[142] Безъ установленія рѣчной собственности на



по мнѣнію герц. Dalberg'а. Оба начала были выражены весьма ясно въ приведенной статьѣ 1ª проэкта, умъ не менѣе лордъ Кэнсэчу счелъ нужнымъ еще точнѣе сформулировать принципъ рѣчной свободы, потребовавъ прибавленія словъ: „dans l'acception du commerce et de la navigation". Статья проэкта съ этой прибавкой была одобрена въ принципѣ.

Черезъ два недѣли предсѣдатель Коммиссіи бар. Нитвольдъ представилъ свою редакцію упомянутой статьи. Она была формулирована такъ: „La navigation du Rhin sera exclusivement libre et ne pourra dans le chargement du commerce interdite à personne". Это — та знаменитая редакція, толкованіе которой занимало всѣ послѣдующіе международные конгрессы, хотя только заглавіемъ рѣчь о рѣчномъ судоходствѣ. Каждый толковалъ ее по своему: одни находили въ ней полную свободу судоходства для всѣхъ народовъ, другіе находили въ ней опору для ограниченій въ судоходствѣ всѣхъ судовъ, не принадлежащихъ одному изъ прибрежныхъ государствъ.

По прочтеніи новой редакціи лордъ Кэнсэчу замѣтилъ, что она налагаетъ ограниченіе на свободу судоходства, которая провозглашена Парижскимъ миромъ. Коммиссія не согласилась съ этимъ мнѣніемъ, устно уже здѣшнимъ вѣченіе будетъ недолъ свой взглядъ на статью 5 договора 1814 г., и въ протоколѣ засѣданія этого дня мы читаемъ слѣдующее заявленіе: „Il n'y a pas lieu de soupçonner la rédaction de M. de Nitwoldt, car elle ne semble pas s'éloigner

---

жать нар. международныя рѣки авторы проэкта считали невозможнымъ бороться съ ограниченіемъ судоходства. Для устраненія бюрократіи въ перевозкѣ и уничтоженія пошлинъ, которыя вѣрнѣе судоходство, Dalberg полагалъ, что „le moyen le plus sûr est de considérer les fleuves depuis le point où ils deviennent navigables jusqu'à leur embouchure, comme un ensemble et d'adopter dans ce sens, tant pour la police et la perception des droits, un même système de navigation". ст. 17 проэкта.

des dispositions du traité de Paris qui ne visaient qu'à sauvegarder la navigation des entraves qu'un conflit entre les Etats riverains pouvait faire naître et non de donner à tout sujet d'Etat non riverain un droit de navigation égal à celui des sujets riverains pour lesquels il n'y aurait aucune réciprocité."

Этимъ заявленіемъ легко обозначился поворотъ въ сторону партикуляризма, которой на первыхъ порахъ не казался столь опаснымъ въ Комиссіи. Прибрежныя государства опасаясь притязаній за чужіе народами права на судоходство по Рейну, не получивъ отъ нихъ взаимныхъ услугъ. Такимъ образомъ, благодаря дебатамъ бар. Нитцовска, первая статья проэкта Dalberg'a потеряла все свое значеніе: оба начала, на которыя покоилось зданіе рѣчного судоходства по французскому проэкту, были опровергнуты, а потому не могло, конечно, устоять и само зданіе.

Съ молчаливымъ отказомъ отъ начала рѣчной собственности долины была погружена и тотъ центръ тяжести, который установленъ былъ на Вѣнскомъ Конгрессѣ 1804 года. Дѣйствительно, инспирируя дирекцію, которая въ своемъ лицѣ представила рѣчное сообщеніе, опасающееся, а Прибрежная Комиссія низведена до рѣшенія-совѣщательнаго собранія (ст. 10 и слѣд.). Сборъ всѣхъ рѣшено производить не совмѣстно, какъ это было по конвенціи 1804 г. и предполагалось въ проэктѣ Dalberg'a, а отдѣльно каждымъ государствомъ, а забота о поддержаніи судоходности рѣки перешла отъ Прибрежной Комиссіи рѣки рѣшено къ отдѣльнымъ государствамъ (ст. 7). Опасаясь даже общей фразы, вмѣсто него каждое государство выставило свой собственный съ надписью на немъ: „Rheinzoll" (ст. 23) Взять ли отступленія, которыя были сдѣланы Вѣнскимъ Конгрессомъ въ сторону партикуляризма. Въ этомъ отношеніи развитіе рѣчного судоходства сдѣлало значительный шагъ назадъ сравнительно съ конвенціей 1804 года.

Былъ и прогрессъ въ постановленіяхъ Вѣнскаго Конгресса. Послѣдній опасаясь еще сохра-



ненныя по конвенціи 1804 г. droit de relâche, d'échelle и de contre-chaine въ Майнцѣ и Кельнѣ, чѣмъ Рейну было возвращено, наконецъ, его единство, какъ воднаго пути (ст. 19).[143] Отмѣнены пошлины, привилегіи ассоціацій и частныхъ лицъ (ст. 21) и никакія пошлины въ пользу какого бы то ни было лица, никакія исключенія для того или иного товара впредь не допускаются (ст. 25). Размѣръ всѣхъ насколько пошлинъ, и сборъ его запрещено отдавать на откупъ въ цѣломъ или въ отдѣльной его части (ст. 27).

Мы указали на всѣ отступленія, которыя вытекли въ актѣ Вѣнскаго Конгресса, отъ постановленій конвенціи 1804 г. Одни изъ этихъ отступленій были реакціонныя въ смыслѣ свободы рѣчного судоходства, другія же обозначили собою значительный прогрессъ; во всемъ остальномъ новый актъ есть буквальная копія съ прежней конвенціи.[144] За нѣкоторыми разъясненіями и перефразами въ постановленіяхъ.- Главная заслуга Вѣнскаго Конгресса въ дѣлѣ рѣчного судоходства состоитъ въ обезпеченіи его свободы для прибрежныхъ государствъ. Былъ установленъ, кромѣ того, извѣстный путь уступокъ со стороны каждаго изъ прибрежныхъ государствъ, въ пользу общихъ интересовъ судоходства и этотъ путь былъ поставленъ подъ коллективную санкцію собравшихся на Конгрессѣ державъ. Установленныя Конгрессомъ нормы для регулированія рѣчного судоходства по „международнымъ" рѣкамъ были международными постановленіями, исполненіе коихъ каждая

---

[143] Не легко было Конгрессу разобраться на отмѣну отжившихъ учрежденій, которыя нашли себѣ благодарнаго защитника въ лицѣ бывшаго директора (во времена конвенціи 1804 г.), призваннаго въ Рѣчную Комиссію для изложенія своихъ мнѣній по данному вопросу. Онъ былъ за себя защиту требованій привилегированныхъ городовъ, искусно убранныхъ, что обманна принудительной перегрузки и уничтоженіе мозаическихъ ассоціацій съ принудительнымъ обращеніемъ къ нимъ услугамъ въ концѣ концовъ погубитъ судоходство по Рейну.- Городъ Страсбургъ еще въ 1774 г., желая за обяза-

изъ подписавшихся подъ договоромъ державъ выдавъ потребовать отъ другихъ; а въ случаѣ нарушенія вооруженное вмѣшательство и употребленіе мѣръ принужденія, допускаемыхъ международнымъ правомъ.[139] Вотъ то новое дѣло, которое совершилъ Вѣнскій Конгрессъ и которое такъ важно, что дастъ право начать съ этого времени исторію рѣчного судоходства, какъ судоходства, гарантированнаго международнымъ правомъ.

Въ постановленіяхъ акта Вѣнскаго Конгресса лежитъ источникъ современнаго положительнаго международнаго права, регулирующаго рѣчное судоходство; изъ него путемъ толкованій и дополненій выработалось все современное рѣчное международное право. Примѣненіе этого акта къ онаго-временнымъ судоходнымъ рѣкамъ заняло весь первый наступившаго столѣтія. Когда его приходилось примѣнять къ наиболѣе выдающимся по своей величинѣ и значенію рѣкамъ, въ судоходствѣ по которымъ были заинтересованы многія государства, всегда дѣлались накопорныя нужды изъ установленныхъ нормъ накопорныя дополненія, которыя были обсуждаемы и санкціонируемы международными Конгрессами, имѣющими въ исторіи судоходства такое же, какое и Конгрессъ 1815г. Выдающіяся рѣки, къ которымъ примѣненъ былъ актъ Вѣнскаго Конгресса, — Рейнъ, Дунай, Конго-Нигеръ. Судоходство по нимъ находится подъ гарантіей междунар. права. Вотъ такой международной санкціи начала Вѣнскаго Конгресса нашли примѣненіе на рѣкахъ Южной Америки. Въ дальнѣйшемъ изложеніи мы и займемся названными рѣками и тѣми порядками, въ какіе начала Конгресса 1815г. нашли свое примѣненіе къ нимъ. Начнемъ съ Рейна, судоходства по которому гарантировано еще актомъ Вѣнскаго Конгресса.

---

нымъ постановленій Парижскаго мира, сдѣлавшимъ [illegible] нужнымъ бывшее имъ свое толкованіе. Они заявили, что ст. 5-я вовсе не думала вводить „une liberté nouvelle", которая имѣла бы



# Рейнъ.

Вглядѣлись ли вы въ міръ другихъ рѣкъ, которая перенесла столько историческихъ событій и видѣла столько великихъ полководцевъ, какъ Рейнъ. Ему принадлежитъ въ этомъ отношеніи первенство среди другихъ рѣкъ міра. Рейнъ вынесъ на своихъ берегахъ такое количество войнъ, какъ ни одна другая рѣка не запомнитъ. Они начались еще въ ту отдаленную эпоху, когда Рейнъ служилъ границей между романизованной уже Галліей и варварской еще Германіей, тянулись затѣмъ длинной чередой въ теченіе цѣлыхъ 10 столѣтій, и послѣдній отзвукъ ихъ раздался такъ недавно еще, что слышенъ въ нашихъ ушахъ доселѣ. Рейнъ видѣлъ немало полководцевъ и не разъ отражалъ въ своихъ волнахъ рать Цезаря, Аттилы, Хлодвига, Карла Вел., Людовика XIV, Бонапарте и основателей новой Германской имперіи.

Но не одна только военная слава остается за Рейномъ. Вмѣстѣ съ оружіемъ Цезаря на Рейнъ проникла и римская торговля, водворилось правильное судоходство. До 40 городовъ насчитывалось уже на Рейнѣ во времена императора Траяна. Наступаетъ эпоха средневѣковъ. Торговля и судоходство спрадаютъ отъ постоянныхъ народныхъ передвиженій и вновь оживаютъ при болѣе сильныхъ царяхъ представителей Меровинговъ и Каролинговъ. Съ IX в. Рейнъ становится нѣмецкой рѣкой и переходитъ въ руки феодаловъ. Не-

---

сладѣвшія уничтоженіе нѣмецкихъ ассоціацій и участковъ эксплоатаціи для каждой изъ нихъ, т. е. „Stations de relâche" и всѣхъ „благодѣтельныхъ учрежденій", связанныхъ съ ними. См. въ Comm. Revue 1889 статью Engelhardt'a §30, стр. 95.

[141] Мы изложимъ насколько подробнѣе постановленія акта Вѣнскаго Конгресса относительно рѣчного судоходства, когда коснемся теоріи судоходства по Рейну.

[145] Geffcken въ дневникѣ de Clercq 1863 — pp. 3-4. Другая статья, по Геффкену, — объ основаніи рѣчной ассоціаціи.

красно боретсѧ центральная власть в лицѣ бурмѣйстера императоровъ противъ феодальнаго произвола; ему помогаетъ конецъ рольбо в XIII в., когда прирейнскіе города соединили свои силы и, снарядивъ бою судовъ, да вооруживъ сильное войско, прекратили разбои благороднаго рыцарей. Золотая була положила конецъ сему Status conjuratae, и распоряженіе судоходствомъ на Рейнѣ переходитъ съ конца XIV в. в руки курфюрстовъ. Это - периодъ въ исторіи нѣм. „Zollkaiserl". Судоходство клонится к упадку и только отъ времени до времени находитъ себѣ поддержку в избирательныхъ капитуляціяхъ императоровъ,[146] да в постановленіяхъ мирныхъ договоровъ. К концу XVIII в. на Рейнѣ установилсѧ такая запутанная система в дѣлѣ судоходства, что, какъ справедливо замѣчаетъ Engelhardt,[147] сами современники съ трудомъ разбирались в безпорядочной массѣ законовъ, концессій и договоровъ, регулировавшихъ еще живое еще судоходство. Послѣднее получило новое оживленіе, когда, вслѣдъ за договорами Кампоформскимъ и Люневильскимъ, Франція и Германія совмѣстными усиліями выработали цѣлую конвенцію 1804 г. Собирія, послѣдовавшія съ 1810 года отмѣнили установившійся новый порядокъ судоходства, который возобновленъ вслѣдъ за Парижскимъ миромъ, в актѣ Вѣнскаго Конгресса 1815 г. С этого времени, поэтому, и начинаетъ новая исторія судоходства на Рейнѣ.[148]

---

146) Еще в 1576 г. императоръ Рудольфъ II предписалъ отъ 18 октября провозглашеніе свободы судоходства по Рейну (рескриптъ городу Шпейеру). - Въ „Wahlcapitulation" имп. Карла VII 1711 г. сказано: „Rein Strom soll in seinem Gebiete in diesem Stücke eigentlich etwas vornehmen, welches die Schiffahrt selbigen verhindern oder den übrigen Ständen den Gebrauch dieser göttlichen und natürlichen ihnen insgesammt geschenkten Wohlthat entziehen könne" §§ 7 и 8.

147) Engelhardt. Du régime conv. etc. p. 20.

148) Исторія судоходства на Рейнѣ занѧла большую часть нашего историч. очерка. Здѣсь мы сдѣлали только резюмэ всего сказаннаго. См. страницы 13-15 (Римъ), 19-23 (Франки), 27-29 (Феодализмъ), 34-36 (Status conjuratae), 37-39 (Золотая Була), 39, 42-43, 57-58, 61-70. - Прекрасный сжатый историч. очеркъ судоходства по Рейну можно найти в соч. Нейчка Offenbergs. Der freie deutsche Rhein. Stuttgart 1842. Онъ даетъ исторію Рейнскаго судоходства на девяти переходахъ и даетъ прекрасное изложеніе каждаго изъ нихъ на стр. 14-125.



Актъ Вѣнскаго Конгресса опредѣлилъ главныя основанія новаго порядка судоходства.[149] Они должны были найти примѣненіе ко всѣмъ такъ наз. международнымъ рѣкамъ. Понятно, что между этими рѣками вниманіе прежде всего остановилось на Рейнѣ, вокругъ котораго сосредоточилась за послѣднее время вся исторія развитія свободы судоходства. Актъ 1815 г. указалъ права прибрежныхъ территоріальныхъ властей в дѣлѣ судоходства, опредѣливъ тѣснѣйшій союзъ съ цѣлью сторожи в пользу рѣчной общины, установивъ административныя и судебныя власти, указавъ существенныя черты ихъ организаціи. Этого, однако, недостаточно для регулированія судоходства. Необходимы подробныя постановленія относительно пошлинъ и способа взиманія ихъ, относительно судовъ и ихъ организаціи, постановленія о мѣрахъ къ поддержанію судоходности рѣки, о рѣчной полиціи, о лоцманскихъ ассоціаціяхъ, о шаломенныхъ сборахъ и проч. Все это должно было быть установлено в окончатель-

---

149) Регламентъ 24 марта 1815 г. возстановилъ прибрежныя владѣнія в ихъ прежнихъ правахъ; взиманіе пошлинъ и поддержаніе судоходности рѣки предоставлено территоріальнымъ властямъ (см. 1-7). Для контроля и в интересахъ объединенія создана Центральная Комиссія съ числомъ совѣщательныхъ голосовъ, собирающаяся ежегодно и состоящая изъ комиссаровъ всѣхъ прибрежныхъ государствъ (см. 10, 11, 16, 17). Главный инспекторъ и его помощника надзираютъ за выполненіемъ регламента (см. 12); первый назначается Центральной Комиссіей, а субинспекторы: - одинъ Русскій, другой - Французскій или Голландскій (попеременно), третій - остальными прибрежными государствами (см. 13). Обязанности Центральной Комиссіи состоятъ

номъ регламентѣ.

Выработку окончательнаго регламента Вѣнскій Конгрессъ поручилъ семи прибрежнымъ государствамъ, которыхъ представители собрались лишь черезъ годъ, 5 августа 1816 г. въ г. Майнцѣ. Прибрежныя правительства не особенно торопились приведеніемъ въ исполненіе предписаній Вѣнскаго Конгресса, и переговоры ихъ затянулись на цѣлыхъ 15 лѣтъ. Это и понятно: мелкія прирейнскія государства, молчаливо засѣдавшія въ лицѣ своихъ представителей въ торжественномъ Собраніи делегатовъ великихъ державъ, теперь почувствовали себя дома и упорно отстаиваютъ свои привилегіи, на которыя покушается установленная Вѣнскимъ Конгрессомъ рѣчная община.

Руководящая роль въ переговорахъ принадлежала Пруссіи, единственной заботой которой было сохранить существующее положеніе, изъ котораго она получала много выгодъ.[150] Наиболѣе преній вызвалъ вопросъ о свободѣ транзита черезъ устья Рейна, ко-

---

въ томъ, чтобы принимать отчеты отъ инспектора, контролировать его дѣятельность, заботиться объ общихъ интересахъ судоходства, публиковать въ концѣ каждаго года отчетъ о судоходствѣ по Рейну, о его годичномъ движеніи, прогрессѣ и возможныхъ измѣненіяхъ и т. п. (ст. 16). Рѣшенія Центральной Коммиссіей принимаются абсолютнымъ большинствомъ голосовъ, но обязательны только для государствъ, выразившихъ свое согласіе въ лицѣ своего представителя (ст. 17). Главный инспекторъ долженъ наблюдать за единствомъ рѣчной полиціи, можетъ обращаться къ помощи мѣстныхъ властей, обязанныхъ исполнять его распоряженія; онъ приготовляетъ отчеты для представленія Центральной Коммиссіи и предлагаетъ ей подходящія мѣры къ улучшенію судоходства (ст. 15). При каждомъ bureau de perception существуетъ трибуналъ 1й инстанціи по всѣмъ спорамъ, вытекающимъ изъ регламента; они содержатся на счетъ мѣстнаго правительства и принимаютъ рѣшенія отъ его имени; процессуальныя формы должны быть однообразны и скоры (ст. 8). Апелляція можетъ



торыя Голландія претендовала закрыть.

Основываясь на выраженіи „jusqu'à la mer", употребленномъ въ актѣ Вѣнскаго Конгресса, Голландія заявила притязаніе на исключительное право судоходства на устьяхъ Рейна, который впадаетъ въ море нѣсколькими рукавами, носящими особое названіе и представляющими какъ бы морской заливъ.[151] Голландцы заявили, что выраженіе „jusqu'à la mer" не значитъ „jusque dans la mer", и что, слѣдовательно, упомянутыя выше территоріальныя воды не составляютъ части Рейна, на которомъ признана свобода судоходства.[152] Дѣло дошло до Веронскаго Конгресса. Въ нотѣ 27 ноября 1822 года лордъ Wellington предложилъ собравшимся въ Веронѣ представителямъ великихъ державъ потребовать отъ правительства Голландіи, чтобы оно подчинилось предписаніямъ Вѣнскаго Конгресса и открыло устья Рейна. Всѣ великія державы отозвались согласственно на ноту представителя Англіи, кромѣ одной Франціи, которая, какъ въ былое время на Шельдѣ, теперь поддерживала притязанія Голландіи на захватъ устьевъ Рейна, чѣмъ еще разъ засвидѣтельствовала свою преданность дѣлу освобожденія рѣкъ.[153] Въ нотѣ, посланной Голландіи 14 февраля 1826 года,

---

быть подана въ Центральную Коммиссію во время ея годичнаго засѣданія или въ указанные каждымъ государствомъ мѣстные суды 2й инстанціи. Рѣшенія этихъ апелляціонныхъ инстанцій окончательны (ст. 8 и 9). – De Clercq Recueil t. II p. 461 и слѣд.

150) На ея долю приходилось 4/5 всего octroi, взимавшагося за судоходство по Рейну.

151) „Waal" и „Issel" – главныя устья Рейна теряютъ свой рѣчной характеръ, первый ниже г. Gorcum'а, второй – ниже Krimpen'а (Новый Маасъ и Merwede).

152) Исторія выраженія „jusqu'à la mer" и его толкованіе обстоятельно изложены у Engelhardt'а Du régime conv. p. 55-60.

153) „...l'oeuvre de délivrance à laquelle la France s'était vouée avec une persévérante énergie." Engelhardt Ibid. p. 26.

Меттернихъ напоминаетъ ей, „что свобода судоходства по Рейну вплоть до моря является необходимымъ условіемъ существованія королевства Нидерландъ и что европейское международное право желаетъ, чтобы Его Величество Король подчинилъ свой суверенитетъ установленнымъ въ договорѣ условіямъ". Эта нота служитъ очевиднымъ доказательствомъ, что дѣло судоходства по международнымъ рѣкамъ, начиная съ 1815г., стало подъ гарантію международнаго права.

Въ 1823 году вопросъ объ устьяхъ Рейна обсуждался въ Коммиссіи, засѣдавшей въ Майнцѣ съ 1816 года. Представитель Пруссіи, Delius, опредѣлилъ въ статьѣ 1й своего проэкта рѣку Рейнъ, какъ „судоходную воду, простирающуюся отъ Базеля по направленію къ Амстердаму, Роттердаму и Дордрехту вплоть до открытаго моря и обратно"; въ конфиденціальныхъ сообщеніяхъ, однако, онъ далъ понять правительству Голландіи, что можетъ состояться соглашеніе въ опредѣленіи протяженія Рейна въ смыслѣ благопріятномъ ему, если только оно согласится на уменьшеніе транзитныхъ пошлинъ и на отмѣну всѣхъ прямыхъ и косвенныхъ препятствій, которыя мѣшаютъ свободѣ судоходства прибрежныхъ странъ. Въ слѣдующемъ году представитель Баваріи сдѣлалъ подобное же предложеніе правительству Голландіи. Онъ выразилъ готовность отказаться отъ опредѣленія, даннаго Рейну въ проэктѣ Delius'а, подъ условіемъ, чтобы Голландія допустила „свободу судоходства вплоть до открытаго моря для судовъ прибрежныхъ подданныхъ и свободу торговли для всѣхъ народовъ".[154] Между Пруссіей и Голландіей, наконецъ, установились прямые переговоры, закончившіеся въ 1829г. соглашеніемъ, по которому свобода судоходства была признана въ пользу прибрежныхъ государствъ, но съ извѣстными фискальными ограниченіями. На основаніи этого соглашенія и появился, наконецъ, подписанный въ Майнцѣ 31го мая 1831г. актъ о судоходствѣ по Рейну, положившій конецъ долгой безурядицѣ, которая царила на этой рѣкѣ.

[154] Въ этихъ словахъ вполнѣ ясно опредѣлился смыслъ поправки, внесенной бар. Humboldt'омъ въ проэктъ герц. Dalberg'а на Конгрессѣ 1815г. Оказалось, что прибавка словъ: „sous le rapport du commerce" означала, что рѣки будутъ открыты не для судовъ другихъ, неприбрежныхъ народовъ, а только для ихъ товаровъ. Однако, въ 1829г. даже и свобода торговли не была признаваема на практикѣ. Голландское судно, зафрахтованное прусскими торговцами и нагруженное англійскими товарами по назначенію въ Кёльнъ, должно было остановиться въ Роттердамѣ и уплатить транзитныя пошлины. См. Engelhardt. p. 44.





## Актъ 31го мая 1831 года.

Послѣ долгихъ споровъ и пререканій относительно значенія началъ, провозглашенныхъ Вѣнскимъ Конгрессомъ, прибрежныя государства, видя безплодность своихъ преній, сочли умѣстнымъ оставить этотъ споръ и обратиться къ обсужденію тѣхъ мѣръ и распоряженій, безъ которыхъ судоходство по Рейну не могло обходиться долѣе. Согласившись заранѣе, что тѣ постановленія, которыя они примутъ, не повліяютъ на защищаемыя каждой изъ договаривающихся сторонъ принципы и права, представители прибрежныхъ государствъ Рейна подписали договоръ 1831 года. Неудивительно, поэтому, что новый актъ о судоходствѣ, составленный при такихъ обстоятельствахъ, даетъ значительный просторъ партикуляристическимъ стремленіямъ отдѣльныхъ прирейнскихъ государствъ.

Сфера примѣненія акта. Предѣлы Рейна установлены отъ того мѣста, гдѣ онъ становится судоходнымъ вплоть въ море (bis in die See) (ст. 1), причемъ Лекъ и Ваалъ признаются продолженіемъ Рейна (ст. 2). Каналъ Voorne разсматривается, какъ часть этой рѣки, и открытъ для судовъ всѣхъ прибрежныхъ странъ, а въ случаѣ невозможности пользоваться имъ будетъ предоставленъ другой (ст. 3).[155]

Судоходство признано вполнѣ свободнымъ; оно не

можетъ быть въ отношеніи торговли запрещено никому (ст. 1), но всякій судовладѣлецъ долженъ имѣть патентъ, который выдается только подданнымъ прирейнскаго государства съ точнымъ указаніемъ въ патентѣ всѣхъ судовъ, принадлежащихъ владѣльцу патента (ст. 2). Къ судоходству допускаются только опытные и знакомые съ мѣстностью капитаны; въ отношеніи должно удостовѣриться выдающее патентъ государство (161).

Работы, необходимыя для установленія и поддержанія судоходности рѣки предоставлены каждому государству на его часть рѣки; каждое государство должно заботиться о томъ, чтобы судоходство не встрѣчало никакихъ препятствій на рѣкѣ въ видѣ мельницъ, плотинъ и т. п. построекъ (ст. 67).

Пошлины установлены двухъ родовъ: за судно — по вмѣстимости его и за грузъ — по вѣсу (ст. 14). Размѣръ пошлинъ не можетъ быть увеличенъ относительно рѣки или другимъ государствомъ (ст. 33), а Центральная Коммиссія будетъ входить съ предложеніемъ о пониженіи пошлинъ, если она найдетъ это нужнымъ (ст. 19). За магазины, весы и другія приспособленія взимается особая плата по тарифу, но только съ лицъ, которыя дѣйствительно пользовались ими, причемъ иностранцы въ этомъ отношеніи вполнѣ уравнены съ туземцами (ст. 69–70). [156])

---

155) Въ случаѣ, если вслѣдствіе природныхъ условій или искусственныхъ мѣръ прямое сообщеніе по указаннымъ устьямъ Рейна сдѣлается невозможнымъ, говорится въ ~~договорѣ~~ статьѣ 3ей, что Нидерландское правительство укажетъ взамѣнъ для торговли и судоходству прибрежныхъ государствъ другой водный путь, столь же удобный, какъ тотъ, которымъ пользуются собственные подданные.

156) Рѣчныя пошлины были довольно значительны. О размѣрѣ ихъ можно судить по тому факту, что плата отъ Страсбурга до моря равнялась суточному фрахту, взимаемому за провозъ товаровъ отъ Гамбурга до Нью-Іорка



Пошлины таможенныя взимаются по законамъ той страны, гдѣ товары выгружаются (ст. 37, ч. 2[3]) Транзитъ всѣхъ товаровъ свободенъ (ст. 37), причемъ товары лишь опечатываются или арестуются подъ присмотромъ таможеннаго чиновника, сопровождающаго судно до границы даннаго государства (ст. 39). Вмѣсто всѣхъ транзитныхъ пошлинъ, взимавшихся въ Голландіи установливается одинъ неумѣренный сборъ (ст. 4). Установлено нѣсколько рѣчь-фракс: въ Кёльнѣ и Дюссельдорфѣ (Пруссія), въ Майнцѣ (Гессенъ), въ Мангеймѣ (Баденъ), Шпейерѣ (Баварія) и Страсбургѣ (Франція) (ст. 10)

Администрація и судъ. Договорныя прибрежныя государства составляютъ Центральную Коммиссію, которая собирается ежегодно 1[го] іюля на одинъ мѣсяцъ въ г. Майнцѣ (ст. 90). Она слѣдитъ за порядкомъ въ судоходствѣ, создаетъ проекты, указываетъ на необходимыя или полезныя работы и является внѣшней судебной инстанціей (ст. 93). Центральная Коммиссія избираетъ главнаго инспектора съ понизженной властью (92 и 95), а помощники ему назначаются 4 суб-инспектора, избираемые мѣстными правительствами (ст. 101). — Суды назначаются территоріальной властью и составляютъ рѣшенія отъ имени назначившаго ихъ государя (81, 82 и 85). Каждое государство укажетъ тѣ высшіе суды, куда должно подавать жалобы на рѣшенія судей 1[ой] инстанціи (ст. 87). Рѣшенія рѣчныхъ судовъ исполняются въ любомъ изъ прибрежныхъ государствъ съ соблюденіемъ, однако, тѣхъ процессуальныхъ формъ, которыя установлены въ данной странѣ (ст. 85). — Полиція судоходства принадлежитъ каждому прибрежному государству территоріально (ст. 55).

Нейтралитетъ установленъ въ тѣхъ же точно выраженіяхъ, какъ въ Конвенціи 1804 г. (ст. 108). — Что касается притоковъ Рейна, то прибрежныя государства полюбовно согласны допустить къ судоходству по нѣкоторымъ притокамъ подъ условіемъ взаимности (ст. 11). Тоже тоже должно сказать и относительно Шельды (ст. 45). — Настоящему акту дана сила договора, который можетъ быть измѣненъ только съ согласія всѣхъ договаривающихся сторонъ (ст. 109).

Таковы существенныя постановленія акта 1831 г., который, какъ можно было замѣтить, дастъ весьма большой просторъ партикуляризму отдѣльныхъ государствъ.[157] Коллективный духъ выразился лишь въ учрежденіи Центральной Коммиссіи (ст. 90-94), главнаго Инспектората (ст. 95-99) и въ допущеніи исполненія судебныхъ рѣшеній рѣчныхъ судовъ во всѣхъ прибрежныхъ государствахъ.

Нѣкоторыя дополненія сдѣланы были въ актѣ 1831 г. договорами 1835 и 1837 годовъ.[158] Болѣе извѣстенъ договоръ 9 іюля 1840 г., заключенный четырьмя изъ прибрежныхъ государствъ[159] съ цѣлью установить уголовную санкцію для тѣхъ изъ предписаній акта 31 года, которыя лишены были ея. Апелляціонной инстанціей по этому договору признанъ Landesgericht, противъ рѣшенія коего не можетъ быть дальнѣйшей жалобы (ст. 3); если сумма, о которой идетъ споръ, менѣе 50 франковъ, кассація приговоровъ совершается по мѣстнымъ законамъ страны (ст. 4). Послѣ договоровъ 1844 и 1853 годовъ[160] актъ, подписанный въ Майнцигѣ, пересмотрѣнъ во всѣхъ своихъ частяхъ и уступилъ мѣсто новому, составленному въ г. Мангеймѣ въ 1868 г. Этотъ пересмотрѣнный актъ 1868 г. является дѣйствующимъ нынѣ законодательствомъ, регулирующимъ судоходство на Рейнѣ.

Въ это время начала Вѣнскаго Конгресса были уже примѣнены къ рѣкамъ Америки и къ Дунаю, но мы забѣжали впередъ умышленно, чтобы покончить съ исторіей развитія судоходства на Рейнѣ.

---

[157] Кромѣ тѣхъ статей, которыя были уже приведены выше (3, 42, 67, 81, 82, 85, 87, 101) можно указать еще и на другія: взиманіе пошлинъ производится каждымъ прибрежнымъ государствомъ на свой счетъ собственными чиновниками (ст. 34); формальности нагрузки и выгрузки опредѣляются законами каждой страны (ст. 35). Патентъ на право судоходства можетъ отнять только то правительство, въ странѣ котораго капитанъ имѣетъ свое мѣстожительство (47). Условія, необходимыя для судна, чтобы признать его годнымъ для судоходства по Рейну опредѣляются соотвѣтственно мѣстнымъ нуждамъ съ согласія соотвѣтственныхъ правительствъ (ст. 54). Служба и жалованіе лоцмановъ регулируется законода-





## Актъ о судоходствѣ 1868 года.

Воды, которыя должно понимать подъ названіемъ Рейна, опредѣлены, какъ въ актѣ 1831 г. Это — воды отъ Базеля, т. е. мѣста, гдѣ Рейнъ становится судоходнымъ, вплоть до открытаго моря (jusqu'à la pleine mer),[160] причемъ Лекъ и Ваалъ разсматриваются, какъ составныя части Рейна (ст. 1). Проходя черезъ Нидерланды, суда могутъ выбирать путь, какой имъ понравится (ст. 2).

Свобода судоходства и ея ограниченія. Судоходство по Рейну провозглашено свободнымъ для судовъ всѣхъ націй подъ условіемъ, чтобъ они сообразовались съ постановленіями настоящей конвенціи и установленными ради общей безопасности мѣрами. Исключая этихъ постановленій, свободѣ судоходства не будетъ положено никакого препятствія, каково бы оно ни было (ст. 1). Нельзя болѣе формально и точно выразить начало полной свободы судоходства для всѣхъ народовъ. Эта формулировка привела въ восторгъ самого Блюнчли, который указывалъ на актъ 1868 г., какъ на образецъ въ дѣлѣ регламентаціи рѣчной свободы. Свобода эта, однако, довольно призрачна, такъ какъ въ рядѣ слѣдующихъ статей она ограничена настолько, что на практикѣ не можетъ имѣть никакаго примѣненія. На эти ограниченія Блюнчли не обратилъ вниманія, когда восхвалялъ актъ, подписанный въ Мангеймѣ.

---

каждаго прибрежнаго государства (ст. 60). Полиція гавани принадлежитъ мѣстной власти (ст. 69); она же назначаетъ чиновниковъ для сбора пошлинъ, опредѣляетъ ихъ жалованье и пенсію (ст. 103). Установленіе формы для чиновниковъ предоставлено каждому государству (ст. 107) и др.

[158] Договоръ 1835 г. 12 мая См. N. Rec. XIII, 435; договоръ 1837 г. 13 окт. см. R. M. IV, 493.

[159] Баденъ, Баварія, Гессенъ и Нассау; Франція, Пруссія и Голландія вошли въ соглашеніе уже раньше. См. N. Rec. Gén. I, 153.

[160] Договоръ 1844 г. 20 апр. — между Франціей и Баденомъ. См. Rec. M. V, 388. — Дог. 1853 г. 29 іюля — между Баденомъ и Швейцаріей. См. Rec. Man. VII, 303.

Следующая за этими провозглашением свободы судоходства статья 2[3] говорит об открытии голландских вод для судов „прибрежных" государств. Эта же статья постановляет, что „будет разматриваемо, как принадлежащее ко судоходству по Рейну, всякое судно, имеющее право носить флаг одного из прибрежных государств и могущее удостоверить это право посредством патента, выданного компетентной властью" (см. 2, т. 3[2]). Получить же патент может только лицо, которое докажет, что практиковало уже судоходство на Рейне и имеет домицил в одном из прибрежных государств (см. 15). Только эти суда, принадлежащие ко Рейнскому судоходству, уравнены с национальными судами каждого прибрежского государства (см. 4). Таковы постановления, ограничивающия в значительной мере свободу судоходства, предоставленную Парижским миром всем нациям.

Работы. Все работы, назначенныя для поддержания судоходности реки возложены на соответственное государство, причем будерки должны состоять из плавающих, если противоположные берега реки принадлежат двум различным государствам (см. 28). Гидротехническия работы владельцы противоположных или соседних участков сообщают друг другу, если предполагаемыя работы должны оказать влияние и на соседний речной участок (см. 29). Один время от времени инженеры-гидротехники, назначенные от всех прибрежных государств, будут производить исследования в русле реки по указаниям Центральной Комиссии, которой они представят отчеты о своих наблюдениях (см. 31). Каждое правительство в отдельности будет следить за тем, чтоб на его участке судоходство не встречало препятствий в мельницах, мостах и других постройках; новыя концессии для постройки мельниц выдаваемы не будут (см. 30).

Пошлины. Судоходство свободно, а потому никакия пошлины, основанныя исключительно на факте судо-

[161] Сюда относительно значения слов: „jusqu'à la mer", таким образом, закончился. В акте 1831 г. сказано: „bis in die See", а в новом еще точнее: „jusqu'à l'endroit où elle devient mer" („bis in die offene See").



ходства, взимаемы быть не могут (см. 3). За полдование рулями приспособлениями в гаванях для облегчения нагрузки, выгрузки и сохранения товаров взимается плата по тарифу; последний определяется количеством ~~товаров~~ интересов на установление и поддержание этих приспособлений (см. 27). Droit d'échelle и не какие остаются по-прежнему отменены; никакой принудительной перегрузки не допускается (см. 5). За открытие и закрытие разводных мостов никакой платы не взимается (см. 30).

Пошлины налоговыя регулируются законодательством отдельных стран (см. 10), но пошлина на товары, идущие по Рейну, не может ни в каком случае превосходить размеров ввозной и вывозной пошлин, установленных на сопутных границах (см. 6).[162] Транзит совершенно свободен для всех товаров; мытари могут быть мотивированы лишь соображениями санитарными; никакой пошлины за границы прибрежных государств взимать не могут, производится ли он прямо или с перегрузкой (см. 7).[163] Существовавшие на Рейне речо-франсо сохранены, причем каждому государству предоставлено право открыть и новые (см. 8).

Администрация. Центральная Комиссия из делегатов прибрежных государств остается, как по акту 1831 г., но заседания ее перенесены в Мангейм (см. 43); она собирается в августе, раз в году, но по предложению одного из прибрежных государств может собираться и в другое время. Председатель избирается по жребию без преимуществ, но при апелляционных приговорах, в слу-

[162] Это постановление, не встречающееся в других речных актах, имеет весьма важное значение, так как без такой гарантии свобода судоходства часто не могла бы иметь применения на практике.

[163] Акты содержат массу постановлений относительно формальностей, которых необходимо соблюдать при транзите товаров. Как и по акту 1831, судно, проходя по части реки, коей оба берега принадлежат одному государству или одному таможенному союзу, освидетельствуется по паспорту отечественных властей или приказу на судно таможенного чиновника или согласуется на то и другое вместе. Пломба с обе-

чаѣ раздѣленія голосовъ, онъ имѣетъ преобладающій голосъ (ст. 44). Рѣшенія въ Центр. Коммиссіи принимаются большинствомъ голосовъ, но они обязательны только для государствъ, давшихъ согласіе въ лицѣ своихъ делегатовъ (ст. 46).[164] Рейнъ раздѣленъ на 4 участка,[165] и во главѣ каждаго поставленъ инспекторъ, подчиненный Центральной Коммиссіи. Назначаются инспектора территоріальной властью даннаго участка и отъ нея получаютъ жалованье (ст. 41).

Судъ.[166] Учреждаются особые рѣчные суды въ подходящихъ мѣстностяхъ на берегу Рейна или невдалекѣ отъ него; правительства увѣдомятъ взаимно другъ друга объ установленіи ихъ (ст. 33). Въ компетенцію этихъ судовъ входятъ всѣ уголовныя дѣла, вытекающія изъ нарушенія регламента судоходства и рѣчной полиціи, а изъ гражданскихъ, — дѣла объ уплатѣ и о размѣрѣ пошлинъ, о препятствіяхъ, которыя судоходство встрѣчаетъ со стороны частныхъ лицъ и объ убыткахъ, причиненныхъ частнымъ лицамъ (ст. 34). Процессъ долженъ быть по возможности простой и скорый; съ иностранцевъ не можетъ быть потребована кауція, основанная на фактѣ принадлежности къ иной націи; капитанъ, давшій указанный судьей залогъ, не можетъ быть задержанъ вслѣдствіе возбужденнаго противъ него преслѣдованія (ст. 36). Апелляція допускается только при суммѣ, превышающей 50 fr. Жалобы могутъ быть обращены въ Центральную Коммиссію или въ высшій трибуналъ прибрежной страны. Допускается временное исполненіе рѣшенія (ст. 37). Процессуальныя формальности опредѣляются законами каждой страны (ст. 38); судъ — безвозмездный (ст. 39) и рѣшенія его исполняются въ любомъ изъ прибрежныхъ государствъ (ст. 40).

---

стій снимается и тамож. чиновникъ удаляется съ судна, какъ только оно выходитъ изъ предѣловъ этого государства или союза (ст. 9). Формальности при выгрузкѣ въ случаѣ vis maior, постановленія о контрабандѣ см. въ стт. 9-12.

164) ст. 45 опредѣляетъ обязанности Центр. Коммиссіи. ст. 47. опредѣляетъ, что коммиссары получаютъ жалованье отъ своихъ правительствъ, а общіе издержки Центральной Коммиссіи дѣлятся поровну между всѣми прибрежными государствами.

165) Первый — отъ Базеля до устьевъ рѣки Lauter, второй —





О нейтралитетѣ новый актъ не говоритъ ничего, но зато впервые упоминается о карантинныхъ мѣрахъ, хотя только вскользь въ ст. 7., которая опредѣляетъ, что транзитъ свободенъ, если только санитарныя мѣры не мотивируютъ изъятій.[167]

Таковы въ существенныхъ чертахъ постановленія пересмотрѣннаго акта 1868 г., которымъ донынѣ регулируется судоходство на Рейнѣ. Оно, какъ мы видѣли, объявлено свободнымъ для судовъ всѣхъ націй, чѣмъ этотъ актъ по формѣ сталъ въ полное соотвѣтствіе съ началами Парижскаго мира 1814 г. Но рядъ ограниченій, на которыя мы уже указали, придалъ этой свободѣ чисто формальный характеръ, обставивъ ее такими требованіями, что судамъ непривѣтственныхъ государствъ Рейнъ на практикѣ остается столь же мало доступенъ, какъ это было и до пересмотра акта о судоходствѣ по Рейну. Великая заслуга новаго регламента состоитъ въ томъ, что онъ отмѣнилъ рѣчныя пошлины, признавъ фактъ судоходства не подлежащимъ никакой платѣ. Это начало было провозглашено уже Парижскимъ трактатомъ 1856 г. по отношенію къ Дунаю, такъ что за актомъ 1868 г. остается лишь заслуга примѣненія этого начала къ Рейну. Уничтоженіе octroi и установленіе болѣе тѣсныхъ связей въ рѣчной общинѣ прибрежныхъ государствъ, — вотъ главныя преимущества пересмотрѣннаго акта надъ старымъ — 1831 года.

---

до устьевъ рѣки Nahe, третій — до границъ Нидерландъ, 4й — до моря. — Должность главнаго инспектора совершенно отмѣнена и функціи его раздѣлены между Центральной Коммиссіей и инспекторами.

166) Подробную критическую оцѣнку рѣчныхъ судовъ на Реднѣ можно найти въ статьѣ Podefroi Les tribunaux de la navigation du Rhin, помѣщенной въ Revue de droit internat. за 1869 г. t I p. 494. Въ ней можно найти и мнѣніе объ этихъ судахъ Asser'a.

167) Актъ 1868 г. помѣщенъ въ собраніи трактатовъ Мартенса: — Nouv. Rec. Gén. t XX.

Венский Конгресс в ст. 108 постановил применить выработанные им начала судоходства ко всем рекам, разделяющим или орошающим территорию нескольких государств. Прежде всего эти начала решено было применить к Рейну, как наиболее важной для международного судоходства реки. За Рейном пришла очередь других рек и прежде всего - его собственных притоков.

Притоки Рейна - Неккар, Майн, Мозель и Маас орошают своим судоходным частям территорию нескольких государств, а потому на них, согласно статьи 110 Заключительного акта Венского Конгресса, должен быть распространен почти режим судоходства, который установлен на Рейне.[169] В конвенции 1804 г. все притоки Рейна прямо исключены из установленной ею системы судоходства. Регламент, приложенный к акту Венского Конгресса в ст. 3. говорит о притоках Рейна, как подчиняющихся одинаковому с ним режиму.[170] Выработанный в Лейпциге акт 1831 г. предоставляет государствам, лежащим на притоках Великой Германской реки, пользоваться свободой судоходства, установленной на Рейне, подр условием взаимности.[171] Той же взаимности требует акт 1868 г.[172]

---

[169] "Le système qui sera établi, tant pour la perception des droits que pour le maintien de la police, sera, autant que faire se pourra, le même pour tout le cours de la rivière et s'étendra aussi, à moins que des circonstances particulières ne s'y opposent, sur ceux de ses embranchements et confluents qui dans leur cours navigable séparent ou traversent différents Etats". ст. 110.

[170] К акту Венского Конгресса был приложен особый регламент, относившийся к судоходству по упомянутым рекам и по Шельде. Ст. 1 устанавливает свободу судоходства, которая установлена на Рейне; ст. 2 объясняет ст. 4 Octroi de Navigation и ст. d'étape на Неккаре и Майне; ст. 3 говорит о понижении речных пошлин и об установлении одинакового тарифа. Ст. 4 относится к Мозелю и Маасу: пошлины, взимаемые на основании декрета 12 ноября 1806 г. и 10-го брюмера XIV года,



## Шельда.[173]

В секретной статье Парижского мира 1814 года Шельда была открыта для судоходства на тех же началах, как и Рейн.[174] Регламент, приложенный к акту Венского Конгресса 1815 г., подтвердил это в своей первой статье, прибавив в ст. 7., что окончательный регламент судоходства на Шельде должен быть составлен в смысле наиболее благоприятном для торговли и судоходства и наиболее аналогично с тем, что было установлено для Рейна. Для обеспечения судоходства решено было даже срыть укрепления Антверпена, который должен стать исключительно торговым портом.[175] Эти предписания получили осуществление на практике, и Шельда до 1830 г. была открыта для судов всех народов, причем не было сделано никаких речных пошлин.

После отделения Бельгии от Нидерландов, выяснилось то взаимное положение трех двух стран, в котором они были в прошлом веке до 1792 года. По примеру 18 века Нидерланды вновь закрыли устья Шельды и не выпускали в море бельгийские суда. Король Вильгельм сослался при этом на хорошо уже знакомую нам спокойно 14 Монистерского инструмента,[176] который, по его словам, никаким последующим договором не был отме-

---

будут уменьшены, если окажется, что превышают размер пошлин, взимаемых на Рейне; увеличены могут быть тарифы только в случае, если такое повышение окажется нужным и на Рейне. Регламент должен повторять соответственно Рейнскому, и в сообщении его примут участие все прибрежные государства Центральной Европы. (приблежение Мааса и Мозеля). Ст. 6 устанавливает взаимность в праве судоходства между прибрежными государствами Рейна и его притоков. М. обр. Рейн и его притоки должны были составить одно целое, судоходство по коему регулируется общими регламентами.

[173] ст. 45. Soferm Ihnen Rechten z. (Führen) das Recht entgegenhält wird über den Verschluß und der Schelde die Schiffahrt abzuhalten, sind deutsche Schiffe die dorthin

мышена. Настоятельныя требованія, предъявленныя со стороны Великихъ державъ, заставили, однако, правительство Нидерландовъ отказаться отъ принятой на устьяхъ Шельды мѣры.

Лондонская конференція 1831 г., санкціонировавшая отдѣленіе Бельгіи, рѣшила применить къ Шельдѣ начала Вѣнскаго Конгресса, изложенныя въ ст. 108–117 Заключительнаго акта. Должна быть установлена своего рода рѣчная община: общій надзоръ, равный для обоихъ народовъ пошлины, установляемыя съ общаго согласія; объ иностранныхъ судахъ не говорится ничего.[176] Голландія отказалась

---

Schiffahrt one sich Bücher auf den Rhein anzuschaffen. ст. II говоритъ о взаимности по отношенію къ свободнымъ портамъ.

[174] По ст. 18 лоцманы приморскихъ получаютъ право проводить суда по Рейну, не подъ условіемъ взаимности. Слѣдующая статья устанавливаетъ наказаніе за передачу патента и за депатентное судоходство. Ст. 21 заявляетъ, что приведенное выше постановленіе относится и къ другимъ, какъ и право отнять патентъ, принадлежащее только власти его государству (см. 2).

[172] О судьбѣ Шельды до начала 19 в. мы уже говорили на стр. 45–49 и 53–54.

[173] Martens Rec. XII. 2ème part. p. 773.

[174] Klüber Acten des Wiener Congr. p. 248–250. R. Man. III p. 16 (статьи 15).

[175] См. стр. 46–47 и примѣч. 88.

[176] подлинникъ договора 1839 г. при условіи формулируетъ нѣсколько иначе: Le pilotage et le balisage seront ce qu'ils sont aujourd'hui. Les droits de pilotage et de balisage sur l'Escaut en aval d'Anvers, seront soumis à une surveillance commune; des droits de pilotage modéré seront fixés d'un commun accord, et ces droits seront les mêmes pour les navires de toutes les nations. Il sera au choix de tout navire — de prendre tel pilote qu'il voudra (32). — La navigation des eaux intermédiaires entre l'Escaut et le Rhin pour arriver d'Anvers au Rhin et vice versâ, restera réciproquement libre et ne sera assujettie qu'à des péages modérés, qui seront les mêmes pour le commerce des deux pays (35). — L'usage des canaux qui traversent à la fois les deux pays continuera d'être libre et commun à leurs habitants (36). de Clercq II p. 472, 473.



принять условія Лондонской конференціи, выразивъ желаніе взимать специальную пошлину у устьевъ Шельды. Лордъ Palmerston предложилъ проектъ соглашенія, онъ сдѣлалъ уступку Голландіи, признавъ за ней право на специальную пошлину, но такъ точно формулировалъ начало свободы судоходства и равноправности для всѣхъ флаговъ, обезпечивъ его отъ всякихъ послѣдствій насильственныхъ ограниченій.[177] Голландія обращалась уклончиво, не скрывая, очевидно, допущенія на Шельду на равныхъ правахъ судовъ непріязненныхъ государствъ. Когда всѣ мѣры соглашенія исполнились, прибѣгли къ другому средству: 28 дек. 1832 г. взята Антверпенская цитадель, и свобода судоходства на Шельдѣ провозглашена, какъ въ 1792 г., противъ воли Голландіи.

Добытая насильемъ свобода закрѣплена договоромъ въ 1839 году.[178] Иностранныя суда допущены къ судоходству на равныхъ правахъ съ прибрежными (см. 9), а Нидерланды получили право взимать въ устьяхъ рѣки пошлину въ 1½ флорина за пѣшню. Сборъ этотъ пошлинъ въ сильной степени мѣшалъ судоходству, и Бельгія рѣшилась выкупить его у Голландіи, уплачивая ей сама за всѣ входившія впредь устья Шельды суда.[179] Торговля Антверпена быстро возросла, но государство не могло долго выносить тяжести борьбы съ волей всего судоходства и вступило въ переговоры съ другими державами относительно выкупа пошлинъ у Голландіи.

---

versent à la fois les deux pays continuera d'être libre et commun à leurs habitants (36). de Clercq II p. 472, 473.

[177] Лондон. Конференція обратилась къ Голланд. правительству съ Экспромтомъ, согласно-ли оно допускаетъ, чтобъ свобода судоходства была признана за судами всѣхъ народовъ, чтобъ эти суда не были подвергаемы стѣсненіямъ задержекъ, осмотру и уплачиванію сбора, а лишь извѣстной пошлинѣ сообразно количеству груза, безъ различія флаговъ? Engelhardt в своей статьѣ в Revue Hist. 1889 § 33 стр. 109.

[178] договоръ 1839 г. 19 апр. помѣщенъ в Rec. Mart. IV, 575–594.

[179] договоръ, заключенный в Гаагѣ 5 ноября 1842 г. N. Rec. Gén. VII, 613.

На основаніи этихъ переговоровъ Бельгія заключила съ Голландіей договоръ 12 мая 1863 г., по которому послѣдняя отказывается отъ права взимать пошлины за судоходство по Шельдѣ и ея устьямъ, получивъ отъ Бельгіи въ качествѣ выкупа сумму въ 17141640 флориновъ.[180] Эта сумма была раздѣлена между морскими державами (15 государствъ и 3 вольныхъ города) по договору 18 іюля того же года, подписанному въ Брюсселѣ.[181] Пошлины были отмѣнены для судовъ всѣхъ флаговъ и впредь не могутъ быть возстановлены подъ какимъ бы то ни было названіемъ. Такъ закончилась судьба droit d'étape, установившагося на устьяхъ Шельды съ начала XIII вѣка.

Судоходство по Шельдѣ регулируется началами Парижскаго мира 1814 г., неискаженными редакціей бар. Humboldt'а и позднѣйшими толкованіями, которыя привели къ созданію акта 1831 г. на Рейнѣ. Шельда открыта для судовъ всѣхъ народовъ и притомъ на совершенно равныхъ правахъ.

## Эльба.

Эльба была одной изъ рѣкъ, на которой остановился Вѣнскій Конгрессъ. Договоръ между Саксоніей и Пруссіей 1815 г.[182] постановляетъ, что общія начала Вѣнскаго Конгресса послужатъ основаніемъ для особой коммиссіи, которая немедля займется регулированіемъ всего, что имѣетъ отношеніе къ судоходству по Эльбѣ. Десять прибрежныхъ государствъ, „beseelet von dem Wunsche die dadurch dem Handel und der Schiffahrt zugesicherten Vortheil und Erleichterungen baldmöglichst ins Leben zu rufen",[183] послали своихъ де-

[180] De Clercq. t VIII p. 608.

[181] Ibid. t VIII p. 603, 604. — Послѣдняя конвенція между прибрежными государствами Шельды вызвана споромъ о границахъ. Она заключена 15 марта 1869 г. и установила границу по thalweg'у канала Zwin. См. N. Rec. Gén. t XX p. 546.

[182] ст. 17 договора 18 мая 1815 г. См. N. R. G. t IV p. 280-281.

[183] Вступительныя слова въ Elb-Schiffahrts-Acte 1821 г. Десять государствъ были: Австрія, Пруссія, Саксонія, Ганноверъ, Данія (за Гольштиніею и Лауенбургъ), Мекленбургъ-Шверинъ, Ангальтъ-Бернбургъ,



легатовъ въ Дрезденъ, гдѣ въ 44 засѣданіяхъ выработанъ актъ о судоходствѣ по Эльбѣ — Elbschiffahrtsacte — 23 іюня 1821 года.[184] Такая быстрота невольно поражаетъ насъ, если вспомнимъ, что это былъ первый подробный регламентъ судоходства, основанный на началахъ Вѣнскаго Конгресса, и что для выработки подобнаго же регламента для Рейна делегатамъ его прибрежныхъ государствъ понадобилось цѣлыхъ 15 лѣтъ, между тѣмъ какъ они имѣли уже передъ собой регламентъ, составленный для Эльбы. Прибрежныхъ государствъ было на Эльбѣ не менѣе, чѣмъ на Рейнѣ, преданія старины и остатки среднихъ вѣковъ вкоренились одинаково сильно здѣсь и тамъ, такъ что такое, сравнительно съ рейнскими делегатами, чрезвычайно быстрое выполненіе возложенной на нихъ задачи дѣлаетъ честь представителямъ прибрежныхъ государствъ Эльбы.[185] Свобода судоходства получила то толкованіе, которое записано было въ протоколъ Вѣнскаго Конгресса въ отвѣтъ на вопросъ лорда Clancarty.[186] Во второмъ же засѣданіи Коммиссіи Австрія заявила, что Вѣнскій Конгрессъ провозгласилъ свободу судоходства въ пользу однихъ лишь прибрежныхъ жителей. Прусскій делегатъ согласился съ этимъ мнѣніемъ, но не желалъ, однако, чтобы это постановленіе внесено было въ текстъ договора, такъ что въ договоръ внесена редакція бар. Humboldt'а безъ всякихъ толкованій.

Актъ 1821 года. Эльба съ того мѣста, гдѣ становится судоходной вплоть до открытаго моря (bis in die offene See) объявлена свободной „по отношенію къ торговлѣ" (in Bezug auf den Handel). Эта формула, какъ

Ангальтъ-Кётенъ, Ангальтъ-Дессау и Гамбургъ.

[184] Ратификованъ 23 декабря. N. R. ~~G.~~ V, 714

[185] Каковы были порядки судоходства на Эльбѣ въ XVII в., мы видѣли изъ переговоровъ, которые велись втеченіе 1669 г. между прибрежными владѣльцами. См. стр. 40-42. Они заимствованы изъ сочиненія анонимнаго автора „Die Elbzölle", изд. въ Лейпцигѣ въ 1860 г. Въ немъ можно найти исторію судоходства по Эльбѣ, на

мы уже замѣтили, означала, что къ судоходству будутъ допущены одни лишь суда прибрежныхъ государствъ. Пруссія стѣснялась высказать это прямо, какъ того желала Австрія, но вполнѣ согласилась съ нею въ пониманіи смысла приведенной статьи. ~~Однако~~, а ~~[illegible]~~ Свобода, предоставленная прибрежнымъ государствамъ, вмѣстѣ съ посторонними, была значительно стѣснена постановленіемъ, что судоходство внутреннее отъ одного прибрежнаго порта къ другому (Каботажъ) остается исключительнымъ правомъ прибрежныхъ (ст. 1).[187] Это была первая попытка ограничить начало свободы судоходства въ пользу однихъ прибрежныхъ, не отмѣняя его вполнѣ. Такая система была принята позднѣе на Дунаѣ, гдѣ и получила особенную извѣстность. — Право судоходства неприбрежныхъ было ограничено еще требованіемъ патента, который выдавался только подданнымъ одного изъ прибрежныхъ государствъ (ст. 4).

Работы по поддержанію рѣкъ въ судоходномъ состояніи и другія работы на пользу судоходства составляютъ заботу каждаго государства на части рѣки, находящейся въ его предѣлахъ (ст. 18)

Пошлины. Всѣ разнообразныя пошлины, взимавшіяся дотолѣ на Эльбѣ, замѣнены одной, которая взимается съ груза подъ именемъ „Elbzoll" и съ судовъ — подъ именемъ „Recognitionsgebühr" (ст. 7). Новая пошлина не можетъ быть отдана на откупъ цѣликомъ или частью (ibid.), а повышенія ея можетъ быть достигнуто не иначе, какъ съ общаго согласія[188] (ст. 13). Суда могутъ подлежать

---

которой мы здѣсь совсѣмъ не останавливались, такъ какъ она имѣетъ много сходства съ исторіей Рейна. Послѣдній можетъ служить типическимъ представителемъ Германскихъ рѣкъ.

[186] См. стр. 75-76.

[187] „... jedoch bleibt die Schiffahrt von einem Uferstaate zum andern (Cabotage) auf dem ganzen Strom ausschliessend den Unterthanen derselben vorbehalten".

[188] Сумма пошлинъ отъ Мельника до Гамбурга = 27 Groschen 6 sgr. за 100 ф.





осмотру для того, чтобъ удостовѣриться, вѣрно-ли онъ заявленъ и согласенъ-ли съ данными, показанными въ манифестѣ, который долженъ быть на каждомъ суднѣ (ст. 17).[189] О таможенныхъ пошлинахъ не говорится ничего; они, очевидно, остаются попрежнему въ полной зависимости отъ воли каждаго отдѣльнаго государства.[190]

Администрація судоходства точно также не установлена въ актѣ. Упоминается только о Ревизіонной Коммиссіи, которая составляется изъ делегатовъ всѣхъ прибрежныхъ государствъ и собирается отъ времени до времени съ цѣлью ознакомиться съ состояніемъ судоходства и предложить тѣ или иныя реформы на общее обсужденіе (ст. 30). Суды почти тѣ же, что по акту 1831 г. на Рейнѣ, только компетенція ихъ опредѣлена менѣе точно (ст. 25-26).

Таковы существенныя постановленія акта о судоходствѣ по Эльбѣ, распространеніе дѣйствія котораго на притоки Эльбы, орошающіе территорію нѣсколькихъ государствъ, предоставлено усмотрѣнію этихъ послѣднихъ (ст. 32). Актъ во многомъ отступаетъ отъ началъ Вѣнскаго Конгресса. Мы указали уже на особую систему свободы судоходства, которую онъ установилъ и которая не была предусмотрѣна в 1815 году. Въ постановленіяхъ акта 1821 г., кромѣ того, находимъ весьма мало указаній на существованіе рѣчной общины, установленной Вѣнскимъ Конгрессомъ, какъ одно изъ основаній, на которыхъ должно покоиться судоходство по такъ наз. международнымъ рѣкамъ.

Послѣ ряда дополнительныхъ договоровъ,[191] въ 1844 г.

---

[189] Саксонія, Данія, Ганновер и Мекленбургъ отказались, въ видѣ опыта, на шесть лѣтъ отъ выполненія своего права осмотра, исключая случай основательнаго подозрѣнія, по отношенію ко всѣмъ судамъ, осмотрѣннымъ въ тяжелыхъ Пруссіи (ст. 23). Отказъ былъ возобновленъ и въ догов. 1844 г. (§ 35).

[190] Актъ отмѣняетъ всѣ исключительныя привилегіи — гильдіи судовщиковъ и другія корпораціи (ст. 2), отмѣняетъ „Stapel und Zwangs-Umschlagrechte" навсегда, (~~ст.~~ 3), а также и Strandrecht (право на имущество послѣ кораблекрушенія), гдѣ оно еще удержалось (ст. 29). — Прежнія 35 бюро для сбора пошлинъ уни-

состоялось новое соглашеніе между всѣми прибрежными государствами.[192] Въ этомъ „Дополнительномъ актѣ" постановленія 1821 г. получили бо́льшее развитіе и большую опредѣленность.

Свобода судоходства точнѣе опредѣлена въ той ея формѣ, которая создана была актомъ 1821 года. „Дополнительный актъ" различаетъ 3 вида судоходства: 1) Судоходство отъ Сѣвернаго моря по направленію къ одному изъ портовъ Эльбы или обратно; этотъ видъ судоходства предоставленъ всѣмъ народамъ. 2) Судоходство между портовыми городами, принадлежащими различнымъ государствамъ при Эльбѣ; его въ правѣ производить суда всѣхъ прибрежныхъ государствъ. 3) Наконецъ, судоходство внутреннее въ тѣсномъ смыслѣ — отъ одного портового города къ другому, лежащему въ предѣлахъ того же государства, можетъ быть сохранено каждой прибрежной страной въ пользу однихъ лишь своихъ подданныхъ (§§ 2 и 3), если она этого желаетъ. — Постановленія относительно выдачи и отнятія патента, его предъявленія, выражены точнѣе (§§ 7–13) и назначенъ штрафъ за судоходство безъ патента или съ патентомъ, принадлежащимъ другому (§§ 14–16). Эти предписанія заимствованы изъ акта 1831 г., выработаннаго для Рейна, и дополнены.

Работы по прежнему предоставлены на попеченіе каждаго прибрежнаго государства, которое должно заботиться объ устраненіи препятствій, встрѣчаемыхъ судоходствомъ на его части рѣки (§§ 52–54). Въ пошлинахъ измѣненій не произошло, но Recognitionsgebühr отмѣненъ, такъ что остался одинъ лишь видъ — „Elbzoll" (§ 20). Многіе предметы изъяты отъ сбора Elbzoll или подлежатъ ему по пониженному тарифу. Эти предметы перечислены въ прибавленіи къ акту 1844 г. на таблицѣ, занимающей 31 страницу.

---

чтожены и создано 14 новыхъ (ст. 16)

[191] Договоры: 17 іюля 1828 г. между Пруссіей и Ангальтъ-Кётеномъ R. M. IV, 174; — 17 мая 1831 г. м. Пруссіей и Ангальтъ-Бернбургомъ R. M. IV, 321; — 29 авг. 1835 г. м. Пруссіей и Королев. Саксоніей R. M. IV, 423; — 13 мая 1843 г. м. Ганноверомъ и Даніей N. R. G. V, 292. Договоръ 30 авг. 1843 г. м. Пруссіей и 4 прибреж. государ. N. R. G. V, 530.

[192] 14 апр. 1844 г. N. R. G. VI, 388. — Въ томъ же году заклю-



Администрація не установлена и въ актѣ 1844 г. Ближайшее собраніе Ревизіонной Коммиссіи назначено черезъ 5 лѣтъ, а тамъ, въ свою очередь, будетъ назначено будущее собраніе (§ 48). Новый актъ постановляетъ, чтобы отъ времени до времени Эльба была изслѣдуема при посредствѣ экспертовъ отъ всѣхъ прибрежныхъ государствъ съ цѣлью опредѣлить состояніе рѣки, вліяніе предпринятыхъ для улучшенія ея судоходности мѣръ и разслѣдовать новыя препятствія (§ 56). Въ судахъ вводится болѣе быстрый процессъ, регулируется право помилованія (§§ 49–51). Полицейскія предписанія должны быть однообразны на всей Эльбѣ (§ 5); каждое государство издаетъ правила, придерживаясь основныхъ положеній, изложенныхъ въ актѣ о рѣчной полиціи въ статьяхъ 2–30.[193]

Въ 1851 г. 2 декабря пересмотрѣнъ актъ 1821 г., а черезъ 10 лѣтъ отмѣненъ навсегда взимавшаяся у устьевъ Эльбы пошлина (péage de Stade).[194] Послѣднимъ актомъ въ дѣлѣ судоходства была конвенція, заключенная между Пруссіей и Австріей 7го марта 1880 г. Чтеніе ея въ Германскомъ парламентѣ произвело цѣлую бурю и въ результатѣ не была принята. Въ этомъ проэктѣ предлагалось разсматривать транспорты, идущіе по рѣкѣ, безусловно такъ, какъ будто они идутъ сухимъ путемъ. Если бъ проэктъ былъ принятъ, онъ нанесъ бы большой ударъ свободѣ транзита, какъ она установилась со времени Вѣнскаго Конгресса: рѣка потеряла бы свою внѣземельность, которая въ этомъ отношеніи признана за нею статьей 115 Вѣнскаго Конгресса. Договора 1815 г.[195]

---

чены еще два конвенціи между всѣми прибрежными государствами: одинъ относительно рѣчной полиціи, другой — о Брунгаузенской пошлинѣ или péage de Stade. См. N. R. G. VI, 387 и 473.

[193] Конвенція 13 апр. 1844 г. N. R. G. VI, 463; R. M. V, 387.

[194] Кромѣ этихъ договоровъ 1851 и 1861 годовъ (R. M. VI, 695 и N. R. G. XVII p. 406–419), надо упомянуть еще договоръ 1853 г. 20 дек. между четырьмя прибрежными государствами (R. M. VII 285) и договоръ 1863 г. между всѣми прибрежными.

[195] относительно проэкта 1880 г. см. статью Engelhardt'а

Не останавливаясь на другихъ „международныхъ“ рѣкахъ Европы,[196] какови Маасъ, Одеръ, Варта, Везеръ, Эмсъ, Дуэро, Ньеманъ и Днѣстръ, мы скажемъ лишь нѣсколько словъ о Вислѣ и По, а затѣмъ подробнѣе остановимся на судьбѣ судоходства по Дунаю.

## Вислѣ.

Мы уже упоминали о двухъ договорахъ, которые Франція заключила въ 1807 г. въ Тильзитѣ съ Россіей и Пруссіей.[197] Въ нихъ постановлялось, что судоходство по Вислѣ не можетъ быть закрыто или затруднено установленіемъ какого-нибудь сбора, пошлинъ или налога. Во время засѣданій Вѣнскаго Конгресса между Россіей и Австріей заключена Конвенція,[198] въ силу которой судоходство на всѣхъ рѣкахъ и каналахъ на всемъ протяженіи прежняго Королевства Польскаго (до 1772 г.) должно быть свободно, такъ что не можетъ быть запрещено никому изъ жителей польскихъ провинцій, находящихся подъ властью Австріи или Россіи, пользоваться этою свободою (см. 24). „Для того, чтобы еще болѣе обезпечить эту свободу судоходства, устранить всѣ препятствія на будущее время, объ договаривающіяся стороны постановляютъ

---

[196] Указанія на международные акты, которыми регулировалось и регулируется судоходство по перечисленнымъ далѣе рѣкамъ, можно найти у Caretto-Dorgy въ соч. „Du droit int...“ и у Engelhardt'а „Du régime conventionnel...“ У послѣдняго они помѣщены въ приложеніяхъ на стр. 260 (Одеръ и Варта), 264 (Маасъ, Днѣстръ и Ньеманъ), 262–263 (Везеръ и Дуэро) и 264 (Эмсъ). Въ „Handbuch des Völkerrechts“ Holtzendorff'а можно найти краткое изложеніе исторіи судоходства по этимъ рѣкамъ, составленное Caretto-Dorgy.

[197] См. на стр. 67.

[198] 21 апр./3 мая 1815 г. N. R. II, p. 225.



всего одинъ разъ пошлинъ на судоходство, основанныхъ на вмѣстимости (jaugeage) судовъ или на вѣсѣ ихъ груза. Къ тѣмъ и другой спорнымъ будутъ назначены комиссары для опредѣленія размѣра пошлинъ, которая должна быть весьма умѣренной и предназначается только для поддержанія въ судоходномъ состояніи упомянутыхъ рѣкъ и каналовъ (см. 26). Установленныя такимъ образомъ пошлины могутъ быть повышены только съ общаго согласія, а при проведеніи новыхъ каналовъ, за судоходство по нимъ подданные обоихъ императоровъ подлежатъ равнымъ пошлинамъ, – взимаемыхъ въ этомъ отношеніи должна быть полная (ibid.). Транзитъ долженъ пользоваться неограниченной свободой, а пропускная пошлина должна быть какъ можно болѣе умѣренной и равной для всѣхъ (см. 23).[199]

Черезъ 3 года послѣ этого соглашенія, въ которомъ общность водныхъ путей признана съ замѣчательной послѣдовательностью, распространяясь даже на каналы, пригодные не только существующіе, но и тѣ, которые будутъ открываемы впередъ, – послѣ этого соглашенія Россія въ 1818 г. заключила два конвенціи съ Австріей – 5/17 августа и съ Пруссіей – 7/19 декабря, которыя распространяютъ начала Вѣнскаго Конгресса на обѣ эти между ними рѣки.[200] Это были послѣдніе договоры, гарантировавшіе свободу судоходства по Вислѣ.

---

[199] Договоръ, заключенный въ то же время между Россіей и Пруссіей, повторяетъ почти самыя опредѣленія. Къ нимъ, однако, есть лишняя статья, въ которой содержится оговорка на случаи времена войны, droits ouverts d'entrepôt, de transit, d'étape, de non-allégeance et autre de pareille nature, qui pourraient avoir cette concession à la liberté de la navigation des fleuves, rivières et canaux ci-dessus mentionnés dans toute leur étendue.“ (см. 25). N. R. II p. 248. – Комиссары должны были окончить возложенную на нихъ задачу не позже шести мѣсяцевъ.

[200] Договоръ Австро-Русскій – N. R. IV, 540; договоръ между Россіей и Пруссіей – N. R. IV, 582. Оба заключены въ Петербургѣ.

## §10.[201]

Венский Конгресс в ст. 96 своего заключительного Акта определил распространить провозглашенныя имъ начала свободы судоходства и на р. По, которая пересекала территорію Австріи, папскаго престола и герцогствъ Пармскаго и Модэнскаго. Комиссія для регулированія судоходства должна была собраться не позже шести мѣсяцевъ, но не собралась и р. По надолго осталась въ покоѣ. Въ 1834 г. между Австріей и Сардиніей заключена была конвенція,[202] въ которой выражено было намѣреніе взаимнаго регулированія судоходства. Слѣдующій актъ о судоходствѣ заключенъ въ нояб. 1847 г., но основаніемъ его положенъ въ конвенціи 3 іюня 1849 г. между Австріей и герцогствами Пармскимъ и Модэнскимъ; 12 февр. 1850 г. къ нимъ присоединился и папа.[203]

Актъ 1849 г. мѣшаетъ слишкомъ образцовой свободѣ судоходства въ томъ видѣ, какъ она была провозглашена Парижскимъ миромъ, гдѣ ещё не вполнѣ забылось знаменитыя слова бар. Штейнъ-Кохема, подавшія поводъ къ всѣмъ возможнымъ толкованіямъ и сильно ограничившія судоходство въ пользу прибрежныхъ государствъ. Вмѣсто словъ: „dans le rapport de commerce“ поставлено: „sous pavillon autrichien“, — ни въ какомъ отношеніи судоходство не могло быть затруднено или ограничено болѣе, чѣмъ оно было.[204] Въ этомъ договорѣ

[201] Относительно исторіи судоходства по р. По см. 19 бакъ. Caratheodory, Du droit int. p. 182 etc.; Wheaton Éléments t. I ch. IV p. 16; Calvo § 312; Caratheodory Das Stromgebietsrecht etc. bei Handbuch des Völkerr. Holtzendorff t. II 378 B. pp. 338.

[202] 4 декабря R. M. IV, 401, N. R. XIII, 198

[203] 1849 3 іюня между Австріей и Пармой R. M. VI 293 Тогда же — Австрія, Модена и Парма — R. G. I, 525; R. M. VI 393 Того же года, 6 авг. — между Австріей и Сардиніей R. G. I, 182 Въ 1850 г. присоединеніе папы — R. G. I, 532.

[204] см. I: La navigazione sul Po sarà libera ed estesa da qualunque aggravio, lungo il tratto complessivo del territorio degli Stati Segnatarj e fino al Adriatico



нѣтъ никакихъ оговорокъ въ пользу прибрежныхъ государствъ, какъ это сдѣлано на Эльбѣ относительно внутренняго судоходства. Черезъ 10 лѣтъ въ Цюрихскомъ договорѣ между Австріей, Франціей и Сардиніей[205] судоходство на р. По остается по прежнему свободнымъ (ст. 18), такъ какъ всѣ прежніе трактаты остаются въ силѣ. По трактату 1866 г., заключенному въ Вѣнѣ 3 октября, судно было единогласно Италіи, а По стала національной рѣкой, на которую начала Венскаго Конгресса не распространяются; нельзя не видѣть, что По осталась свободной для судоходства, сохранивъ за собой характеръ международной рѣки, несмотря на то, что лишилась ея признаковъ, которые выставлены Венскимъ Конгрессомъ, какъ отличительные для международныхъ рѣкъ. Великая рѣка Ломбардіи указываетъ путь, которымъ должны идти дальнѣйшія реформы въ духѣ свободы рѣчнаго судоходства. Какъ національная рѣка, По остается открытымъ для международнаго судоходства и тѣмъ самымъ даетъ знать, что наступила очередь провозгласить свободу судоходства на національныхъ рѣкахъ въ интересахъ того международнаго общенія, ради котораго провозглашена была свобода судоходства на тѣхъ назыв. международныхъ рѣкахъ, — „rendre facultatives les communications entre les peuples et les rendre toujours moins étrangers les uns aux autres.“[206]

(поставлена шаблонная формула — „tutto do mare“, подавшая поводъ къ злоупотребленію) e non potrà essere interdetta a chi si sia, salve però quelle discipline, che verranno presentamente, o in seguito, si stimino convenienti dai detti Stati fissati, e sempre nel senso il più favorevole allo sviluppo del commercio di tutte le nazioni.“ R. G. I, 525.

[205] Договоръ 1859 г. 19 ноября, см. 18. N. R. G. t. XV p. 2, 576.

[206] Выраженіе ст. 5 Парижскаго договора 1814 г. (Договоръ 1857 г. говоритъ о судоходствѣ „sul Po, sul Mincio et sui loro influenti“, тогда какъ свобода относится ко всему бассейну р. По).

## Рѣки Америки.

Начала свободнаго судоходства, провозглашенныя Вѣнскимъ Конгрессомъ, отозвались и въ Новомъ Свѣтѣ, гдѣ они получили болѣе послѣдовательное примѣненіе, хотя послѣднее и не было потребовано и гарантировано международнымъ правомъ, какъ на рѣкахъ Европы. Примѣненіе упомянутыхъ началъ произошло по иниціативѣ самихъ прибрежныхъ государствъ, которыя вовсе не были связаны постановленіями Вѣнскаго Конгресса. Это указываетъ только, что потребность, которой отвѣчали предписанія упомянутаго Собранія, была настоятельна и требовала удовлетворенія. Мы будемъ говорить, собственно, только о рѣкахъ Южной Америки, но не можемъ обойти молчаніемъ одну изъ Сѣверныхъ рѣкъ, вопросъ о судоходствѣ по которой возбудилъ весьма оживленные дебаты, отразившіе на себѣ вліяніе постановленій Вѣнскаго Конгресса. Я говорю о рѣкѣ Св. Лаврентія

### р. Св. Лаврентія.[207]

Въ 1828г. правительство Соединенныхъ Штатовъ потребовало отъ Англіи, въ рукахъ коей находились устья р. Св. Лаврентія, свободнаго пропуска въ море своимъ судамъ. Соединенные Штаты оказались въ томъ положеніи, въ какомъ въ концѣ прошлаго столѣтія находилась Англія по отношенію къ Испаніи на Миссисипи и Австрія по отношенію къ Голландіи на Шельдѣ. Повторилось тоже положеніе,—повторились тоже споры, которые привели къ тѣмъ же результатамъ.

Вашингтонскій кабинетъ опирается въ своихъ требованіяхъ не только на естественное право, какъ въ 1784г., но и на постановленія Вѣнскаго Конгресса; эти постановленія, въ обсужденіи которыхъ прими-

[207] Пособія: Caratheodory. Du droit int. стр. 139 и сл.—Engelhardt. Du régime conv. стр. 46; Wheaton Hist. t II стр. 195 и сл. Eco-Ele Éléments, часть 2я гл. IV. 19; Calvo Droit int. t I стр. 451 и сл. Cussy кн. I tit. 2, ch. 57 p. 143; Caratheodory въ „Handbuch des Völkerr." § 79 B стр. 337.



мала участіе сама Англія, являются де подтвержденіемъ требованій естественнаго права, выражая вмѣстѣ съ тѣмъ общественное мнѣніе Европы. Указано было, наконецъ, Англійскому правительству и на то обстоятельство, что всѣ подданные англійскихъ колоній, какими были до войны за независимость и граждане Соединенныхъ Штатовъ, имѣли право судоходства по р. Св. Лаврентія, право, которое добыто въ войнѣ 1756г. съ Франціей общими усиліями Англіи и ея колоній.— Правительство Великобританіи отказало Соединеннымъ Штатамъ въ ихъ требованіи и сдѣлало возраженія свои на ихъ аргументы. Право свободнаго прохода,—заявляетъ оно,—на которое ссылается Вашингтонскій кабинетъ, какъ на естественное право, разсматривалось во всѣ времена, какъ исключеніе, а не правило; что же касается постановленій Вѣнскаго Конгресса, то они имѣютъ въ виду однѣ лишь Германскія рѣки и не могутъ служить оправданіемъ и подтвержденіемъ доктринъ естественнаго права, такъ какъ они явились результатомъ взаимнаго соглашенія, основаннаго на общихъ интересахъ прибрежныхъ государствъ. Ссылка на договоръ 1756г., продолжаетъ свои возраженія Лондонскій кабинетъ, не имѣетъ никакого значенія, такъ какъ, еслибы даже право, о которомъ говоритъ правительство Соединенныхъ Штатовъ, и существовало никогда, то съ договоромъ 1783г., установившимъ независимость Сѣверо-Америк. колоній отъ Англіи и разграничившимъ ихъ владѣнія, это право, естественно, прекратилось.[208]

На эти возраженія Вашингтонскій Кабинетъ новыми аргументами и возраженіями. Онъ заявилъ, что рѣка Св. Лаврентія можетъ быть разсматриваема, какъ проливъ, соединяющій два моря, такъ какъ пять великихъ озеръ, на которыхъ Соединенные Штаты

[208] Такое поведеніе Англіи мало гармонировало съ тѣмъ, что въ то же самое время происходило въ Европѣ, гдѣ Англія считала возможнымъ добиться силою открытія устьевъ Рейна (нота лорда Wellington'а, представлен-

пользуются правомъ судоходства наравнѣ съ англичанами, предоставляютъ какъ бы морю; несправедливо было бы, поэтому, предоставить одному изъ двухъ государствъ право запретить судоходство по этому природой установленному естественному пути между двумя морями. Правительство Соед. Штатовъ заявляетъ, что оно не требуетъ ничего такого, чего само не предоставило бы другимъ въ подобныхъ случаяхъ; надо де разлучать между рѣками національными, на которыхъ распространяется одна власть, имѣющая право запретить другимъ судоходство, и рѣками, конецъ истоковъ и устья находятся въ различныхъ государствахъ; въ послѣднемъ случаѣ судоходство есть естественное право жителей верхней части рѣки. Что касается, наконецъ, Вѣнскаго Конгресса, то подписанные имъ договоры не доказываютъ вовсе, чтобы упомянутое право свободнаго прохода судовъ чрезъ устья было правомъ договорнымъ, установленнымъ по соглашенію, а не правомъ естественнымъ: часто является необходимость во избѣжаніе всякихъ пререканій точно формулировать начала естественнаго права и нормы права положительнаго, какъ это имѣло мѣсто, напримѣръ, относительно свободы судоходства по Океану и морямъ. При этомъ случаѣ были высказаны знаменитыя слова, ранѣе приводимыя защитниками свободы судоходства и указывающія на значеніе и вліяніе провозглашенныхъ на Вѣнскомъ Конгрессѣ началъ относительно рѣчного судоходства: „Les règlements établis par le Congrès de Vienne et d'autres stipulations semblables doivent être considérés comme un hommage que l'homme rend au grand législateur de l'univers, en affranchissant les neuves de certaines gênes à leur bon comment naturelles."[209]

---

ная Веронскому Конгрессу 27 ноября 1822 г.) и Шельдѣ (вслѣдствіе Антверпена и провозглашенія свободы судоходства на Шельдѣ 23 дек. 1832 г.). См. стр. 83 и 97.

[209] Clay въ письмѣ къ представителю Соединенныхъ Штатовъ въ Лондонѣ, Gallatin'у, 15 іюня 1826 г. — Wheat стр. 35.



Переговоры между Англіей и Соедин. Штатами, длившіеся цѣлыхъ 30 лѣтъ, закончились договоромъ 5-го іюня 1854 г., въ силу котораго судоходство по р. Св. Лаврентія было открыто впредь для судовъ обѣихъ державъ (R. M. VII. 338 стр. 4).

## Rio Grande.[210]

Изъ рѣкъ Центральной Америки обращаетъ на себя вниманіе Rio Grande или Rio bravo del Norte, впадающій въ Атлантическій океанъ. Договоръ 2-го февр. 1848 г. между Соед. Штатами и Мексикой установилъ естественную границу между обѣими странами. она шла по Rio Grande, Gila, притоку Колорадо, захватывая рѣки и низовья послѣдней. Въ договорѣ постановлялось, что судоходство по этимъ рѣкамъ будетъ свободно для подданныхъ обѣихъ республикъ, причемъ на Rio Grande и Gila не будетъ предпринимаемо безъ взаимнаго соглашенія никакихъ работъ, которыя могутъ остановить движеніе судовъ; не будетъ взимаемо, также, никакихъ пошлинъ съ судовъ и товаровъ, идущихъ по этимъ рѣкамъ, а въ случаѣ, если впослѣдствіи для покрытія издержекъ по содержанію и улучшенію этихъ водныхъ путей окажется нужнымъ взимать плавательный сборъ, то таковой можетъ быть установленъ не иначе, какъ съ общаго согласія договаривающихся сторонъ.

Въ 1853 г. Соединенные Штаты пріобрѣли отъ Мексики территорію Аризоны и Соноры, такъ что границы ихъ спустившись рѣкою Rio Gila до устья и захвативши въ свои предѣлы оба берега р. Gila и всѣ верховья Rio Grande. Новый договоръ въ Вашингтонѣ установилъ свободу судоходства на рѣкахъ, оставшихся общими между обѣими государствами, причемъ на нихъ оставленъ въ силѣ постановленія договора 1848 г. Рѣчная община, такимъ образомъ, не распространяется на все протяженіе рѣкъ данныхъ международной рѣки, а ограничивается лишь тѣмъ участкомъ, который находится во владѣніи обѣихъ прибрежныхъ государствъ, чѣмъ нарушается начало Вѣнскаго Конгресса

---

[210] Свѣдѣнія о Rio Grande заимствованы у Engelhardt'а въ Nouv. Revue Hist. 1889 p. 113–114. См. также Carathéodory въ Handbuch § 79 C. фр. 363. — Rec. VI p. 201–203, VII p. 292–295; N. Rec. 2me S. t. I p. 1 et suiv.

## Лаплата.[211]

Мы переходимъ теперь къ рѣкамъ Южной Америки. Въ мірѣ нѣтъ другой области, которая бы такъ богато одарена была природой естественными водными путями, какъ южная часть Новаго Свѣта. Здѣсь протекаетъ величайшая изъ рѣкъ міра, справедливо уподобляемая морю и доставляющая этой части свѣта вмѣстѣ съ своими притоками до ста тысячъ верстъ естественныхъ путей сообщенія. Эти водные пути имѣютъ особенно важное значеніе въ Америкѣ, гдѣ при отсутствіи желѣзныхъ дорогъ они являются почти единственными средствами сообщенія. Особенное значеніе рѣкъ для Южной Америки вмѣстѣ съ ихъ природными свойствами, дѣлающими возможнымъ ихъ уподобленіе открытому морю, было причиной того, что свобода судоходства признана здѣсь гораздо полнѣе и послѣдовательнѣе, чѣмъ въ Европѣ или Сѣверной части той же Америки. Безъ признанія этой свободы многія внутреннія государства были бы обречены на вѣчную зависимость отъ другихъ, приморскихъ и врядъ-ли могли бы устоять и сохранить свою самостоятельность. ~~[illegible]~~

Въ такомъ положеніи находилась одна изъ прибрежныхъ странъ Лаплаты — Парагвай. Лаплата, орошающая территорію Аргентинской республики, составляется, какъ извѣстно, изъ сліянія Параны и Парагвая, которыя орошаютъ и раздѣляютъ территоріи государствъ, лежащихъ далѣе къ сѣверу. Договоры 1829-1831 гг., создавшіе независимость Аргентинской республики и установившіе главныя основанія ея государственнаго права, постановили созвать Конгрессъ для регулированія важнѣйшихъ для вновь образовавшагося Союза вопросовъ. Первымъ въ ряду этихъ вопросовъ былъ вопросъ о судоходныхъ рѣкахъ, что свидѣтельствуетъ уже о томъ значеніи, какое имѣетъ судоходство въ этой части Новаго Свѣта.

---

211) De Brossard. Considérations hist. et polit. sur les





Правительство Buenos-Aires выразило притязаніе на полное и произвольное распоряженіе всею рѣкою. Парагвай, не входившій въ составъ Аргентинской Конфедераціи, потребовалъ участіе въ судоходствѣ по Паранѣ и Парагваю и нашелъ поддержку въ Бразиліи, которая владѣла верховьями Параны. Въ это самое время, когда Парагвай и Бразилія ищутъ себѣ выхода къ морю, Англія и Франція добиваются обратнаго, — доступа своимъ судамъ и товарамъ черезъ Лаплату въ упомянутыя страны.

Во главѣ Аргентинскаго Союза стоялъ генералъ Rosas, не соглашавшійся ни на какія уступки. Англія, отчаявшись въ успѣхѣ, заключила съ республикой договоръ (24 ноября 1849 г.), по которому судоходство на Паранѣ объявлено внутреннимъ. Франція не пошла на сдѣлки, и Національное Собраніе отказалось утвердить подобный договоръ, заключенный около того же времени адмираломъ Le Prédour'омъ. Черезъ два года съ небольшимъ послѣ этого правительство генерала Rosas'а пало. Побѣда при Monte Caseros, одержанная надъ войсками Rosas'а возставшимъ губернаторомъ одной изъ провинцій, генерала Urquiza, 3го февр. 1852 г., передала власть въ руки послѣдняго. Первымъ актомъ вновь утвердившагося правительства было провозглашеніе свободы судоходства. Это было однимъ изъ средствъ обезпечить за собой власть, которой Urquiza добился отчасти при помощи Бразиліи. Еще въ самомъ началѣ возстанія въ рядъ договоровъ, заключенныхъ въ Ріо Жанейро между Бразиліей и Urquiza, выговорена свобода судоходства по Уругваю (ст. 14) и рѣшено обратиться къ прибрежнымъ государствамъ Лаплаты съ цѣлью установить такую же свободу на Паранѣ и Парагваѣ (ст. 15).

---

républiques de la Plata liv. IV ch 7-10. Annuaire des deux mondes 1850-1859. — Carathéodory Du dr. int. p. 142 et suiv. — Engelhardt Du régime conv. p. 46. Calvo Droit intern. p 451-452 Carathéodory въ Handbuch des Völkerr. §79. C. p 203. Annuaire de droit intern. 8e an. 1886 p. 317 et suiv.

Добившись власти, Мадрида заключил 10го июля 1853г. съ Франціей договоръ,[212] которымъ установлена полная свобода судоходства по Ла-Платѣ. Эта свобода была затѣмъ подтверждена на Конгрессѣ въ Санъ-Хосе, гдѣ провозглашена была Конституція и вмѣстѣ съ нею санкціонированы общія начала свободы судоходства, съ оптимальной вѣдь нранкунтныхъ поправкъ. Первой статьей договора 1853г. Аргентинскій Союзъ предоставилъ свободу судоходства по Парана и Уругваю на всемъ протяженіи этихъ рѣкъ въ его владѣніяхъ; сю полдюжія торговыя суда всѣхъ народовъ съ единственнымъ затрудненіемъ — подчиненіемъ существующимъ правиламъ рѣчнаго судоходства или тѣмъ, которыя будутъ изданы въ будущемъ. Договоръ предвидитъ случай войны между прибрежными государствами и постановляетъ, что Парана и Уругвай должны оставаться и въ военное время свободными для торговыхъ судовъ всѣхъ народовъ, единственнымъ пунктомъ изъятія этого начала будетъ запрещеніе доставки военныхъ припасовъ (ст. 6).[213]

Декретъ 10 октября того же 1853г., изданный правительствомъ Уругвая, открылъ всѣ внутреннія рѣки этой страны всемірному судоходству. Парагвай, вслѣдъ очередь, допустилъ суда Франціи и Англіи до самой столицы своей, а въ 1855г. 2 апр. открылъ всѣ свои рѣки для судовъ Бразиліи, въ 1859г. 4 февр. — для судовъ Соединенныхъ Штатовъ. Годомъ ранѣе открыты были для судоходства водовой р. Парагвая, принадлежащія Боливіи. Такимъ образомъ свобода судоходства признана ~~была~~ на всемъ протяженіи Ла-Платы и ея притоковъ.

Поведеніе Бразиліи въ дѣлѣ освобожденія Ла-Платы, какъ позднѣе при освобожденіи судоходства на Амазонкѣ, весьма характерно. Бразилія все время энергически боролась за свободу судоходства, желая оградить ее однако въ пользу однихъ лишь прибрежныхъ; когда же по договору 1853г. допущены были

[212] Въ томъ году подобный же договоръ заключенъ былъ съ Англіей и съ Соедин. Штатами. R. M. VII, 259, 261.



къ судоходству и посторонніе государства, правительство Бразиліи открыто заявило свое недовольствіе, поддерживая протесты противъ упомянутаго договора и имѣясь даже возбудить противъ него правительство Уругвая. Бразилія открыто выразила свой протестъ, когда Боливія открыла свои рѣки всѣмъ народамъ. Во время войны противъ Парагвая въ 1864-69 гг. Бразилія пыталась захватить монополію судоходства на верхней Парана. Въ самомъ началѣ войны бразильскій адмиралъ Тамандаре рѣшился даже нарушить постановленіе договора 1853 относительно нейтралитета, запретивъ нейтральнымъ судамъ движеніе по Парана, черезъ тѣмъ какъ Парагваю предоставивъ имъ полную свободу.

Здѣсь Бразилія, однако, остановилась и отказалась отъ своей прежней политики въ дѣлѣ рѣчнаго судоходства. На представленія Англіи и Франціи по поводу нарушенія ея адмираломъ договора 1853г, Бразилія не только отмѣнила немедленно декретъ Тамандаре, но издала въ свою очередь другой декретъ, которымъ объявила свободу всѣхъ рѣкъ, ~~открытыхъ~~ впадающихъ у нашей ея границы. Это произошло 7го декабря 1866 года, а 31го іюля слѣдующаго 1867г. открыта была Амазонка, эта величайшая рѣка міра.

## Амазонка.[214]

Открытіе Амазонки для всемірнаго судоходства было одною изъ важнѣйшихъ преобразованій, которыя сдѣлало международное общеніе. Декретомъ 1867г., установившимъ свободу судоходства по Амазонкѣ, пришли въ общеніе между собою и съ другими странами всѣ народы, живущіе у водъ этой рѣки и ея притоковъ, а эти воды питаютъ кромѣ

[213] De Clercq. Rec. des traités de la France II, 377.

[214] Carathéodory de droit int. p. 149 et suiv. — Engelhardt du régime conv. p. 47. Annuaire de l'Inst. de Droit 1883-1885. Calvo Dr. Int. p. 455. Carathéodory in Handbuch des Völkerr. von Holtzendorff. II. p. 580.

Бразиліи, земли Новой Гренады, Венецуэлы, Эквадора, Перу и Боливіи.

Первый договоръ о свободѣ судоходства по Амазонкѣ относится къ 1851 году, когда она объявлена свободной для судовъ Перу и Бразиліи (23 октября). Послѣдняя вела себя и по отношенію къ Амазонкѣ такъ, какъ вела себя въ дѣлѣ о признаніи свободы судоходства на Лаплатѣ: она не хотѣла допустить на Амазонку, какъ въ свое время на Лаплату, судовъ неприбрежныхъ странъ. Такое поведеніе Бразиліи вызвало горячій протестъ со стороны наиболѣе заинтересованныхъ морскихъ державъ — Англіи, Франціи и Соединенныхъ Штатовъ. Вашингтонскій кабинетъ считалъ даже необходимымъ вынудить силой признаніе права судоходства. Представитель этого кабинета въ Лимѣ, Clay, обмѣнялся по этому поводу не одной депешой съ Министромъ Иностранныхъ Дѣлъ Перу.[215]

Въ числѣ протестующихъ державъ особенно странно видѣть Англію, которая въ это самое время всѣми возможными доводами отстаивала свои права на устьяхъ рѣки Св. Лаврентія, отказываясь открыть ихъ не только постороннимъ судамъ, но даже и судамъ прибрежныхъ Соединенныхъ Штатовъ. Это — одинъ изъ рѣдкихъ, но весьма любопытныхъ примѣровъ одновременной защиты двухъ совершенно противоположныхъ принциповъ; нигдѣ,

---

Pradier-Fodéré Traité de dr. intern. t II p 310 et suiv.

215) Узнавъ, что Перу открылъ Амазонку для бразильскихъ судовъ, Соединенные Штаты потребовали того же и для своихъ судовъ, основываясь на договорѣ 26 іюля 1851 г., которымъ они пріобрѣли право судоходства и торговли наравнѣ съ другими народами (Нота представителя Clay 31го дек. 1853 г.). Министръ Иностр. Дѣлъ отвѣчалъ, что право, которымъ пользуются бразильскія суда на Перуанской части Амазонки, вытекаетъ изъ спеціальнаго соглашенія съ Бразиліей, основаннаго на взаимныхъ уступкахъ обѣихъ странъ, между тѣмъ Соединенные Штаты, требуя себѣ этого права, не даютъ Перу никакихъ взаимныхъ





кромѣ Англіи, мы не встрѣтимъ ничего подобнаго. Другія государства, правда, переходили отъ одного начала къ другому, защищая, смотря по обстоятельствамъ, то то, то другое, но одновременно опираться на оба начала никто, кромѣ Англичанъ, не рѣшался.[216] Разновременная защита одного, потомъ другого начала въ дѣлѣ рѣчнаго судоходства встрѣчается часто, и трудно указать какое нибудь изъ европейскихъ государствъ, которое не имѣло бы за собой этого грѣха, — не измѣняло бы своихъ воззрѣній въ вопросѣ о свободѣ рѣчнаго судоходства, сообразуясь съ тѣмъ, что подсказывалъ эгоизмъ и плохо понятые, притомъ временные интересы страны. Если Франція наиболѣе крѣпко и послѣдовательно держалась начала свободы, о чемъ съ нѣсколько излишнимъ пристрастіемъ къ своей родинѣ съ гордостью заявляетъ Engelhardt, то эта послѣдовательность легко объясняется тѣмъ, что ея частные интересы, ея рѣки нигдѣ не были задѣты. Впрочемъ, въ дѣлѣ открытія устьевъ Рейна она не только отступилась отъ защищаемой ею широкой свободы судоходства, но даже поддерживала притязанія Голландіи по своему произволу распоряжаться устьями рѣки, которая почти всѣмъ своимъ теченіемъ принадлежала другимъ странамъ.[217]

---

услугъ. Перу, являясь однимъ изъ участниковъ въ пользованіи судоходствомъ по Амазонкѣ, не можетъ передать кому бы это ни было абсолютнаго права судоходства, которое принадлежитъ ему вмѣстѣ съ другимъ государствомъ; Перу и Бразилія являются какъ бы сособственниками упомянутаго права, которое, поэтому, не можетъ быть предоставлено третьему по волѣ одного владѣльца (Нота 16 янв. 1854 г.). — Договоръ 1851 г., отвѣчаетъ Clay, высказываетъ желаніе развить торговыя сношенія между Перу и Соед. Штатами на наиболѣе свободныхъ началахъ. По этому договору Перу имѣетъ право торговли во всѣхъ портахъ Соед. Штатовъ, не только морскихъ, но и рѣчныхъ, такъ что существуетъ полная взаимность между тѣмъ, что правительство Штатовъ требуетъ отъ Перу и тѣмъ, что оно ему предоставляетъ.

Бразилія держала себя въ вопросѣ о свободѣ судоходства довольно ровно, хотя была менѣе уступчива на Амазонкѣ, чѣмъ была требовательна, когда дѣло шло о судоходствѣ по Лаплатѣ. Въ томъ и другомъ случаѣ она, правда, отрицала за неприбрежными государствами право на участіе въ судоходствѣ, но, требуя для своихъ судовъ выхода по Лаплатѣ, какъ страна, прибрежная къ одному изъ притоковъ ея, она не признавала этого права за государствами, расположенными по притокамъ Амазонки. За послѣдними Бразилія признавала косвенное, несовершенное право, требующее согласія и подлежащее регламентаціи съ ея стороны; она не считала себя, такимъ образомъ, въ правѣ отказать имъ въ пропускѣ ихъ судовъ къ морю, между тѣмъ какъ за неприбрежными она не признавала рѣшительно никакихъ правъ на участіе въ судоходствѣ. Охраняя права прибрежныхъ и недопуская къ судоходству постороннія Амазонки морскія державы, Бразилія разсчитывала этимъ способомъ присвоить себѣ монополію рѣчной торговли, такъ какъ среди прибрежныхъ государствъ она занимаетъ первое мѣсто и можетъ опасаться конкурренціи однихъ только постороннихъ державъ. Положеніе Бразиліи на Амазонкѣ во многомъ напоминаетъ положеніе Австріи на Дунаѣ; поведеніе обѣихъ странъ аналогично: та и другая заботились о свободѣ судоходства, ограничивая ее, однако, въ пользу однихъ прибрежныхъ. Одинаковое поведеніе было слѣдствіемъ одинаковаго положенія, въ которомъ находились обѣ страны.

---

Если нѣкоторыя рѣки закрыты для перуанскихъ судовъ, (какъ, напр. Верхняя Калифорнія), то эти рѣки всѣмъ своимъ теченіемъ входятъ въ территорію С.Штатовъ. Право послѣднихъ на судоходство по Амазонкѣ не подлежитъ, поэтому, никакому спору, разъ къ нему допущено хоть одно бразильское судно. — Эти дебаты подробно изложены у Pradier-Fodéré на стр. 311-314 въ примѣчаніи.

216) Въ противорѣчіи съ поведеніемъ Англіи на рѣкѣ Св. Лаврентія находилось ея поведеніе на всѣхъ рѣкахъ Европы и на р.





Пока велись переговоры между Бразиліей и великими морскими державами, Боливія, „разсматривая рѣки Амазонку и Лаплату, равно и ихъ притоки, какъ пути или каналы, открытые природой для торговли всѣхъ народовъ", въ договорѣ съ Сѣверо-Американской Республикой отъ 13 мая 1858 г. приглашаетъ „торговыя суда Соединенныхъ Штатовъ и всѣхъ народовъ міра ходить свободно по всей той части этихъ каналовъ, которая принадлежитъ ей" (ст. 26).[218] Примѣру Боливіи, выразивъ сначала свой протестъ, послѣдовала затѣмъ и сама Бразилія, открывшая съ 1го сент. 1867 г. р. Амазонку судамъ и торговлѣ всѣхъ народовъ.[219] Въ слѣдующемъ году Перуанская республика декретомъ отъ 17 декабря заключила повѣсть объ открытіи Амазонки для всемірнаго судоходства, распространивъ дарованную уже свободу и на свою часть рѣки. Статья 1я декрета постановляетъ, что „судоходство по всѣмъ рѣкамъ Республики открыто торговымъ судамъ, какова бы ни была ихъ національность."

## Ориноко.

Чтобы покончить съ состояніемъ международнаго судоходства въ Новомъ Свѣтѣ, мы укажемъ еще только на конфликтъ между Англіей и Венецуэлой, происшедшій въ самое послѣднее время по поводу р. Ориноко и доселѣ еще не получившій рѣшенія. Дѣло идетъ объ одной изъ значительныхъ рѣкъ южной Америки, по объему воды въ 34 разъ

---

Миссисипи въ Америкѣ. О послѣднемъ замѣтилъ еще Phillimore. Commentar. upon intern. Law. 1871 vol. I § 170 p. 207 („— her conduct with respect to the navigation of St-Lawrence was inconsistent with her conduct with respect to the navigation of the Mississippi").

217) См. стр. 83. Ср. стр. 59-60 и 67.

218) Pradier-Fodéré Traité de droit int. 1885 t. II p. 310, 311. — Относительно рѣкъ южной Америки болѣе всего свѣдѣній можно получить въ книгѣ Pradier-Fodéré, который ~~[illegible]~~ съ большимъ интересомъ и подробнѣе останавливается на событіяхъ южной Америки.

превосходящую р. Сену. Ориноко вливается въ море двумя устьями — Vagre и Imataca —, изъ которыхъ одно вмѣстѣ съ четырьмя второстепенными рукавами принадлежитъ Англіи, другое — находится во владѣніи Венецуэлы. Послѣднее (Imataca) наиболѣе удобно для судоходства, и Англія стремится овладѣть и имъ. Она захватила уже лежащій въ этомъ устьѣ островъ и, раздвигая предѣлы Гвіяны на югъ, все ближе и ближе подвигается къ устью. Engelhardt сравниваетъ это постепенное движеніе по направленію къ устью Ориноко съ тѣмъ, что въ началѣ настоящаго столѣтія можно было видѣть на Дунаѣ, устья котораго въ 1829 г. очутились въ рукахъ Россіи. Онъ выражаетъ опасеніе, чтобъ и послѣдствія захвата не отразились на судоходствѣ по Ориноко, какъ они отразились на Дунаѣ, гдѣ движеніе должно было почти прекратиться.[220] Устья Шельды, Рейна и особенно рѣки Св. Лаврентія, такъ какъ дѣло идетъ о тѣхъ же собственникахъ, служатъ достаточно сильнымъ предостереженіемъ, которое заставляетъ опасаться за будущность судоходства по Ориноко. Между тѣмъ этотъ водный путь имѣетъ весьма важное значеніе, такъ какъ при посредствѣ естественнаго канала Caniquois и Rio Negro онъ находится въ сообщеніи съ Амазонкой. Венецуэла горячо протестовала противъ поведенія Англіи и заявляетъ, что готова подчиниться третейскому рѣшенію въ своемъ спорѣ съ Англіей.[221] Конфликтъ до сихъ поръ не улаженъ.

---

219) Тѣмъ же декретомъ открыты для всемірнаго судоходства и другія рѣки Бразиліи, протекающія по ея лишь территоріи, какъ Сан-Франциско и Токантинсъ.

220) Nouv. Revue Hist. 1889 p. 116–117.

221) Нота Diego Urbaneja отъ 20 февр. 1887 г. заявляетъ „à la face des nations civilisées que dans aucun temps et pour quelque motif que ce soit, il ne le reconnaîtra comme pouvant altérer dans leur moindre partie les droits qu'il tient de l'Espagne et sur lesquels il est d'ailleurs prêt à se soumettre à la décision d'une tierce puissance" (Engelhardt въ Nouv. Revue Hist. 89 loc. cit.)





## Время отъ Парижскаго Конгресса 1856 г. до Берлинской Конференціи 1885 г. (: Дунай :)[222]

Вѣнскій Конгрессъ 1815 г. началъ собою новую эру въ исторіи международнаго рѣчнаго судоходства, установивъ санкціонированныя междунар. правомъ начала, которыя должны были получить примѣненіе по отношенію къ цѣлому ряду рѣкъ, входящихъ въ одну группу такъ называемыхъ международныхъ. Все время послѣ 1815 г. было занято составленіемъ регламентовъ, болѣе или менѣе соотвѣтствовавшихъ началамъ Вѣнскаго Конгресса. Оставалась еще въ Европѣ одна рѣка изъ числа „международныхъ", къ которымъ эти начала не были и не могли быть примѣнены. Эта рѣка значительной своей частью входила въ составъ территоріи государства, которое не было причастно международному союзу, а потому предписанія Вѣнскаго Конгресса, относившіяся только къ послѣднему, не могли имѣть обязательной силы для упомянутой прибрежной страны. Турція продолжала пользоваться на Дунаѣ такою же свободой въ регулированіи его судоходства, какая принадлежала остальнымъ европейскимъ державамъ до Конгресса 1815 г. На Парижскомъ Конгрессѣ Оттоманская Имперія вступила въ международный союзъ, обязавшись вмѣстѣ съ тѣмъ признать всѣ выработанныя дотолѣ правовыя нормы, регулировавшія отношенія членовъ международнаго союза другъ къ другу. Актъ Вѣнскаго Конгресса сталъ, такимъ образомъ, обязателенъ для Турціи и долженъ былъ теперь получить примѣненіе на всемъ протяженіи Дуная. Это и было выражено въ ст. 15 Парижскаго

---

222) Библіографія Дуная — мы имѣемъ въ виду только вопросъ о судоходствѣ и то лишь правовую сторону этого вопроса — очень обширна. Мы укажемъ только новѣйшія монографіи. Изъ болѣе старыхъ приведемъ только Wurm'a „Vier Briefe über die freie Donauschiffahrt. Leipzig. 1855. Его-же „Fünf Briefe über die Freiheit der Flussschiffahrt Leipzig 1858 и Его-же Die Donauschiffahrtsfrage in ihrer Entwickelung vom Wiener Congr. Stuttgart 1858. — Mémoire sur la liberté

трактата.

Съ этого времени всѣ главныя событія исторіи рѣчного судоходства группируются вокругъ Дуная. Послѣдній становится центромъ, въ которомъ сосредоточивается вся борьба интересовъ и мнѣній. Другія „международныя" рѣки мало занимаютъ общественное мнѣніе Европы. Судоходство по нимъ регулировано болѣе или менѣе однообразно на началахъ, выработанныхъ Вѣнскимъ Конгрессомъ; все дальнѣйшее развитіе ограничивается пересмотромъ регламентовъ, причемъ рѣдко является, въ видѣ исключенія, какое нибудь нововведеніе, которое на время привлекаетъ на себя все вниманіе, какъ проектъ о приравненіи рѣчныхъ пиратскихъ судовъ на Дунаѣ къ сухопутнымъ, о которомъ мы уже

---

въ Данаѣ. Paris 1853.- Wheaton Hist. des progrès t. II p. 333 Caratheodory Droit intl. public. p. 120 et suiv. (1864.). До послѣдняго времени изслѣдована исторія судоходства на Дунаѣ у Calvo Droit int. t. I § 313 и слѣд. – Caratheodory v. Heinb. des Völkerr. Holtzendorff B. II. Die Donau 378 S. 336.

Масса монографій появилась въ самое послѣднее время вслѣдствіе конфликта, происшедшаго между Румыніей и Англіей послѣ Лондонской Конференціи 1883г., когда Румынское правительство обратилось къ наиболѣе видающимся представителямъ науки международ. права въ Германіи съ просьбой разрѣшить вопросъ спорный. На призывъ Румынскаго правительства откликнулись: Holtzendorff „Rumäniens Uferrechte" 1883, Dahn „Eine Lanze für Rumänien" 1883 и Jeffcken „La question du Danube" 1883. Появленіе этихъ монографій вызвало (кругомъ) цѣлый рядъ новыхъ: Jellinek „Oesterreich-Ungarn und Rumänien" 1884; Bunsen La question du Danube in Revue de dr. int. 1884, 551; Catellani Le navigazione fluviale 1884 (La questione del Danubio); Watrano-Valerian L'Autriche-Hongrie et la Roumanie dans la question du Danube. Jassy 1882. Levy (Armand) La Roumanie et la liberté du Danube 1881. d'Avril Question du Danube (Revue du Monde Latin 1884 t. II, p. 5); Skidower Die Donaufrage (Zeitschrift für das P. u. öff. R. 1884)



говорили, когда разсматривали исторію судоходства по Эльбѣ. На Дунаѣ, напротивъ, начала Вѣнскаго Конгресса примѣняются съ измѣненіями, которыя санкціонируются такими же международными Собраніями, какимъ было Собраніе 1815г. Регулированіемъ судоходства по Дунаю занялись не одни лишь прибрежныя государства, какъ это имѣетъ мѣсто на другихъ рѣкахъ, но тѣмъ принимаютъ участіе и державы посторонніе. Здѣсь создается совершенно особый режимъ рѣчного права, который не можетъ быть подведенъ подъ режимъ, установленный на другихъ рѣкахъ, и который можетъ быть названъ режимомъ 1815г.; правовая система судоходства, установившаяся на Дунаѣ, не имѣетъ другого примѣра и можетъ быть названа режимомъ Дунайскимъ. Созданіемъ этой системы и занятъ весь періодъ отъ Парижскаго Конгресса до Берлинской Конференціи, когда на очередь выступили еще новыя рѣки и временно отодвинули вопросъ о Дунайской системѣ, еще обладающій своего разрѣшенія въ будущемъ. Мы увидимъ далѣе, что существующая на Дунаѣ система не имѣетъ никакой прочности, лишена устойчивыхъ основъ и даже правовой санкціи. Мы должны будемъ ограничиться самымъ бѣглымъ очеркомъ того, какъ создалось на Дунаѣ современное оригинальное положеніе судоходства.

---

Судоходствомъ по Дунаю весьма много интересовался Engelhardt. Кромѣ двухъ извѣстныхъ намъ уже монографій „Du régime conventionnel" 1879 и историч. очерка въ Nouv. Revue Hist. за 1888–1889гг., Engelhardt помѣстилъ немало статей по поводу Дунайскаго судоходства въ разныхъ журналахъ:

1. „Les embouchures du Danube et la Commission instituée par le Congrès de Paris" въ Revue des deux Mondes, т. 83, 1870г.
2. „La liberté de la navigation fluviale" въ Revue de dr. int. 1879.
3. Discussion des derniers actes conventionnels, relatifs au régime des fleuves internationaux (см. 55 Берл. Конгр. и о пятидесятилѣтіи) d'Ibid. 1881, 187.
4. „L'Autriche-Hongrie et la question du Danube" въ Revue critique de législ. et jurisprud. за 1881г. стар. 66.
5. „La question du Danube" въ Revue de dr. intern. 1883, 5.

Дунай по своей исторіи принадлежитъ къ древнѣйшимъ рѣкамъ Европы. Объ этомъ можетъ свидѣтельствовать то разнообразіе народовъ, которое мы встрѣчаемъ по берегамъ этой рѣки. На ней нашли себѣ пріютъ всѣ три ватви европейскаго міра: романская, германская и славянская, а азіатскія расы послали своихъ представителей въ лицѣ Венгровъ и Турокъ. Живущіе по берегамъ Дуная народы большей частью — смѣшанной крови: кочевыя орды и завоеватели смѣняли другъ друга въ этихъ мѣстахъ не разъ, оставляя здѣсь обломки своихъ полчищъ и отрядовъ. Въ этомъ отношеніи прибрежное населеніе Дуная можно сравнить съ почвой Египта, образовавшейся изъ постепенныхъ наслоеній оставшагося послѣ наводненія ила, причемъ верхній, наиболѣе замѣтный слой оставленъ позднѣйшимъ по времени наводненіемъ.

Трудно указать какой нибудь народъ, который, побывавъ въ Европѣ, не остановился бы для отдыха у береговъ Дуная: Гунны, Готы, Герулы, Ломбарды, Авары, Мадьяры, Болгары, Печенѣги, Половцы (Куманы), Турки — всѣ останавливались отдыхать въ прекрасной Дунайской долинѣ и неохотно разставались съ нею, уступая лишь новымъ, болѣе сильнымъ народамъ. Со временъ Финикіи Дунай играетъ уже историческую роль, какъ одинъ изъ важнѣйшихъ водныхъ путей, по которому двигалась торговля и шли народы. Движеніе, шедшее отъ цивилизованныхъ народовъ востока къ варварскимъ племенамъ запада, т. е. вверхъ по теченію, принимаетъ съ конца XI в., съ эпохи крестовыхъ походовъ, обратное направленіе, которое со-

6. „Le droit fluvial conventionnel et le traité de Londres de 1883" въ Revue de droit int. 1884 p. 360

7. „Les Portes de Fer, étude politique, technique et commercial" въ Revue française I 1880.

8. „La question du D. après la Conférence de Londres" Revue de dr. int. 1883 p. 340

Всѣ источники относительно судоходства по Дунаю, начиная съ декрета 1792 г. собраны въ изданномъ Румынскимъ правительствомъ Сборникѣ „La question Danubienne" Actes et documents 1883. —





хранилось до послѣдняго времени. Торговля по Дунаю изъ рукъ Финикіянъ перешла къ Грекамъ, а отъ послѣднихъ — къ Римлянамъ. Мы видѣли, однако, что Дунайская торговля немало страдала отъ набѣговъ дикихъ придунайскихъ племенъ — Языговъ и Гетовъ,[223] видѣли, какія мѣры Римъ принималъ для ея защиты и какъ безсиленъ онъ былъ въ борьбѣ съ молодыми народами, пришедшими съ востока. Западная Имперія пала, уступивъ мѣсто новымъ, германскимъ государствамъ, возникшимъ на ея развалинахъ; восточная половина устояла, но принуждена была отодвинуть свои предѣлы далеко на югъ отъ Дуная, гдѣ втеченіе VIII—IX вв. организуются новыя государства. Съ установленіемъ послѣднихъ возобновляется торговое движеніе, прекратившееся было въ періодъ перекочевокъ народныхъ. Въ X в. Нижній Дунай становится однимъ изъ важнѣйшихъ центровъ торговли, куда стекаются товары изъ Греціи, Венгріи и Руси, такъ что великій князь Кіевскій, Святославъ, покидаетъ свою столицу на Днѣпрѣ, славившуюся по своей торговлѣ, и переселяется на Дунай, въ г. Переяславль, который считаетъ центромъ своего государства.

Съ принятіемъ Венграми въ началѣ XI в. христіанства (при королѣ Стефанѣ) исчезло послѣднее препятствіе, мѣшавшее сношеніямъ по Дунаю, который теперь становится важнѣйшимъ торговымъ путемъ между Западомъ и востокомъ. Крестовые походы, повѣдшіе къ сближенію Европы съ Азіей, упрочили это значеніе Дуная, какъ посредника въ торговлѣ запада съ Востокомъ. На берегахъ его возникаетъ много новыхъ городовъ, которые быстро развиваются, пріобрѣтаютъ извѣстность и богатѣютъ. Появленіе Турецкихъ ордъ полагаетъ конецъ процвѣтанію Дунайской торговли; этому способствуетъ также упадокъ Венеціи и открытіе новаго пути для торговли съ востокомъ. Втеченіе долгаго періода исторія Дуная сводится къ разсказамъ о войнахъ и разрушеніяхъ.

223) Жалобы Овидія изъ Томи въ его „Tristitia". См. стр. 12—13 примѣчанія 26 и 27. — Отдѣльныя указанія о положе-

На берегах Дуная водворяется сильная монархія Османовъ, распространяющая свою власть не весьма сильно и среднемъ его теченіи. Покоривъ половину Венгріи, Турки оказываютъ даже у стѣнъ Вѣны, что было въ концѣ XVII в., когда могущество Турціи начинаетъ падать, и она доходитъ, наконецъ, до того безсилія, въ какомъ мы видимъ ее въ настоящее время. Съ того же конца XVII в. начинаетъ ~~ред~~ подвигаться противъ Турціи со стороны Россіи и Австріи, которыя постепенно отодвигаютъ ~~границы~~ границы ея далѣе и далѣе къ югу. Въ договорахъ, слѣдующихъ за удачными походами, встрѣчаемъ постановленія о свободѣ судоходства. Такъ договоръ въ Пассаровичахъ 1718 г. открылъ австрійскимъ судамъ весь Дунай, находившійся еще во власти Турціи (см. 2). Съ этого времени, слѣдовательно, судоходство на Нижнемъ Дунаѣ вновь возрождается. Въ концѣ того же 18 вѣка въ подобномъ же мирномъ договорѣ, которымъ заключенъ съ Турціей императоромъ Іосифомъ II 24 февр. 1784 г., Австріи предоставлена на такого рода привилегія судоходства по Дунаю. Императорскимъ подданнымъ дано право свободнаго плаванія по рѣкамъ и морямъ Турціи, но лишь на нѣмецкихъ судахъ, съ нѣмецкимъ флагомъ и экипажемъ; они могутъ перевозить предметы торговли, за которые обязаны уплачивать только обыкновенную установленную пошлину, за ввозные и вывозные товары (см. 6). Что же касается транзита, то онъ свободенъ отъ всякихъ пошлинъ и не встрѣчаетъ на пути своемъ никакихъ препятствій; при переходѣ изъ рѣки въ море товары могутъ быть перегружаемы на другія суда, за что не взимается никакой пошлины (см. 6).

На верхнемъ Дунаѣ судоходство не встрѣчало рѣзкихъ преградъ, которыя на нижнемъ и среднемъ его теченіи созданы были завоеваніями Турокъ. Судоходство могло продолжаться на этой части спокойно, но оно не имѣло важнаго значенія, пока ему приходилось ограничиваться верховьями и не было возможности сообщаться съ моремъ. Къ судоходству по верхнему Дунаю относится договоръ, заключенный Австріей и Пруссіей 13 іюля 1779 г. Онъ весьма любопытенъ тѣмъ, что въ немъ впервые встрѣчаемся съ установленіемъ своего рода рѣчной общины. По договору Австріи уступлена часть Баварской территоріи, ограниченная Дунаемъ, Инномъ и Зальцей, но при этомъ оговорено, что упомянутыя рѣки, поскольку онѣ касаются уступленной территоріи, будутъ находиться въ общемъ обладаніи обоихъ договаривающихся сторонъ; притомъ ни одна изъ сторонъ не можетъ препятствовать естественному теченію упомянутыхъ рѣкъ, не можетъ мѣшать свободѣ судоходства или свободѣ транспорта подданныхъ, товаровъ и продуктовъ другой стороны; запрещено впредь устанавливать новые рѣчные сборы или пошлины подъ какимъ бы то ни было названіемъ.[224] Черезъ пять лѣтъ Австріи, получивъ отъ Турціи упомянутую уже привилегію судоходства, заключила съ Баваріей 21 авг. 1784 г. новый договоръ, гарантировавшій свободу судоходства на верхнемъ Дунаѣ.[225] Такимъ образомъ, съ конца XVIII вѣка на всемъ протяженіи Дуная устанавливается свободное судоходство, которымъ пользуется, однако, исключительно почти одна Австріи.

Вѣнскій Конгрессъ, оказавшій такое огромное вліяніе на дѣло судоходства не только въ Европѣ, но и на рѣкахъ Новаго Свѣта, не могъ остаться безъ воздѣйствія и на судоходство по Дунаю. Дѣйствительно, черезъ годъ послѣ того, какъ провозглашены Вѣнскимъ Конгрессомъ новыя начала судоходства по „международнымъ“ рѣкамъ, Австріи и Баваріи заключаютъ между собою договоръ, по которому эти начала получаютъ примѣненіе къ той части Дуная, которая протекала по ихъ территоріи.[226] Начала 1815 г. не были

---

[224] см. б. дог. 1779 г. Rec. II стр. 641.

[225] см. ч. дог. 1784 г. Rec. III стр. 755.

[226] см. д. дог. 1816 г. 14 апр. N. Rec. III, 15.

---

нія судоходства на Дунаѣ сдѣланы въ нашемъ очеркѣ на стр. 11 (Эссенъ), 12-13 (Рюлль), 20, 23, 55 и въ примѣч. 115 на стр. 62-63 (Мемуары г. Рибека 23 Вандэля VI г.).

примѣнены, какъ мы уже замѣтили, ко всему теченію Дуная, такъ какъ нижняя часть его принадлежала государству, стоявшему въ то время внѣ международнаго союза; предписанія Вѣнскаго Конгресса не были обязательны для Турціи.

Между тѣмъ втеченіе первой четверти настоящаго столѣтія на низовьяхъ Дуная утверждается новое государство, вытѣснившее оттуда Турцію рядомъ удачныхъ войнъ. Этой новой прибрежной страной была Россія, которой съ этого момента суждено играть выдающуюся роль въ дѣлѣ судоходства по Дунаю. По Букарештскому договору 1812 г. владѣнія Россіи на югѣ простираются уже до береговъ Дуная, причемъ судоходство по части Дуная, служащей границей между Россіей и Турціей, предоставлено обѣимъ прибрежнымъ странамъ; русскія военныя суда могутъ двигаться по Дунаю вплоть до устьевъ р. Прута.[227] Аккерманскій договоръ 1826 года передаетъ въ руки Россіи Килійскій и Сулинскій рукава,[228] а договоръ въ Адріанополѣ 14 сент. 1829 г., предоставивъ Россіи Георгіевское устье, сдѣлалъ ее единственнымъ собственникомъ всѣхъ устьевъ Дуная. Владѣнія Турціи были отодвинуты къ югу отъ Георгіевскаго устья; на разстояніе двухчасоваго пути отъ рѣки весь правый берегъ Георгіевскаго устья долженъ былъ оставаться пустыннымъ, безъ населенія.[229]

Послѣ Адріанопольскаго мира Россія очутилась, такимъ образомъ, по отношенію къ Дунаю въ томъ самомъ положеніи, въ какомъ въ то самое

---

227) ст. 4 дог. 1812 г. – Rec. Man. II, стр. 393

228) Дунай впадаетъ въ Черное море тремя устьями: сѣверное носитъ названіе Килійскаго и распадается, въ свою очередь, на множество второстепенныхъ рукавовъ, изъ которыхъ наиболѣе удобнымъ для судоходства считается Очаковскій; южное устье извѣстно подъ названіемъ устья Св. Георгія, а среднее, по которому движется все современное судоходство, носитъ названіе Сулинскаго (г. Сулина расположенъ на правомъ берегу этого устья возлѣ моря). Развѣтвленіе Дуная начинается ниже Галаца, невда-





время Голландія занимала на Рейнѣ и Англія на рѣкѣ Св. Лаврентія. Послѣдняя изъ упомянутыхъ державъ опасалась, что Россія послѣдуетъ примѣру всѣхъ другихъ странъ, которыя когда нибудь имѣли въ своихъ рукахъ господство надъ устьями судоходной рѣки и не будетъ пропускать черезъ устья Дуная постороннихъ судовъ. Черезъ мѣсяцъ послѣ Адріанопольскаго мира, въ нотѣ 31 октября 1829 г. лордъ Aberdeen энергически протестуетъ противъ захвата Россіей устьевъ Дуная; но протестъ не повелъ ни къ чему, и свобода судоходства по Дунаю становится въ зависимость отъ доброй воли державы, захватившей въ свои руки устья. Примѣръ Англіи на рѣкѣ Св. Лаврентія не увлекъ Россію, которая провозгласила на Дунаѣ свободу судоходства, дѣлая, впрочемъ, на практикѣ частыя отступленія отъ этого начала.[230]

Въ это время австрійское судоходство получаетъ правильную организацію и сильно развивается, благодаря изслѣдованію русла, предпринятому графомъ Сечени, которое указало на преувеличенный страхъ передъ такъ назыв. Желѣзными Воротами. До 1830 г. австрійскій флагъ только изрѣдка показывался ниже Воротъ, теперь установляется даже пароходное сообщеніе.[231] Дружественныя отношенія, установившіяся между реакціонными дворами Вѣны и СПбурга повели къ заключенію договора о судоходствѣ 13/25 іюля 1840 г., замѣчательнаго по своему соотвѣтствію началамъ Вѣнскаго Конгресса.[232]

---

лекѣ отъ г. Измаила, который лежитъ на лѣвомъ берегу Килійскаго устья у самаго его начала; нѣсколько ниже послѣ отдѣленія Килійскаго устья остальныя воды Дуная вновь раздѣляются у г. Тульчи и текутъ по гирламъ Сулины и Св. Георгія. Килійское устье занимаетъ первое мѣсто по обилію воды: черезъ него вливается въ море 2/3 всего объема Дунайскихъ водъ. Объемъ Дуная у Галаца представляетъ 9220 □ метровъ воды въ секунду; изъ нихъ въ Килійское устье протекаетъ 5800, въ устье св. Георгія – 2800, въ Сулинское – всего 800 □ м. Ширина послѣдняго составляетъ 70-80 метр., а вся длина равна 88 километрамъ.

229) ст. 3. Rec. Man. IV стр. 222.

230) Wurm. Vier Briefe über die freie Donaufschiff. стр. 28.

Австрій и Россія, воодушевленныя благимъ обезпечить, развить и расширить торговыя сношенія, давъ судоходству по Дунаю большее развитіе, и убѣжденныя въ томъ, что этой цѣли не могутъ достигнуть лучше, чѣмъ примѣнивъ къ этой рѣкѣ тѣ самыя начала, которыя Вѣнскій Конгрессъ установилъ ради свободы судоходства на рѣкахъ, отдѣляющихъ или орошающихъ различныя страны, рѣшили съ общаго согласія регулировать въ специальной конвенціи все, что имѣетъ отношеніе къ этому предмету наблюденія.

Судоходство на всемъ протяженіи Дуная, примыкающаго договаривающимся сторонамъ, объявлено свободнымъ; по отношенію къ торговлѣ ему не можетъ быть поставлено никакихъ препятствій, она не можетъ быть запрещена никому, равно и подлежать какой бы то ни было пошлинѣ (см. 1). Эта свобода на русской части Дуная признана за Австріей и за всѣми народами, имѣющими право судоходства по Черному морю и находящимися въ мирѣ съ Россіей,[233] а русскія торговыя суда могутъ свободно плавать на всемъ протяженіи Дуная, гдѣ онъ омываетъ владѣнія его императорскаго и королевско-апостолическаго величества, не подлежа никакимъ пошлинамъ за судоходство. — Работы по очисткѣ Сулинскаго рукава беретъ на себя Россія (см. 5); она обязуется поддержать маяки и освѣщать его съ 1го марта до декабря (см. 6). Въ вознагражденіе издержекъ своихъ Россія получаетъ право взимать съ каждаго входящаго и выходящаго судна опредѣленную, нелимитированную пошлину. Суда не могутъ быть подвергаемы при входѣ или выходѣ изъ устьевъ или въ какомъ-бы то ни было другомъ мѣстѣ осмотру, и могутъ

[231] Въ это время учредился „Императорско-королевское привилегированное Общество Пароходства, которое въ сдѣлавшемся впослѣдствіи препятственнымъ для проводимаго свободы судоходства на австрійской части Дуная по договорамъ статьи Парижскаго 1856г. см. 2 не могла быть приведена въ исполненіе, такъ какъ обществу дана была привилегія до 17 сент. 1860г.“

[232] N. R. G. I стр. 109.

[233] Les navires marchands autrichiens, ainsi que ceux



могутъ быть останавливаемы только на время, необходимое для полученія „patente de santé“ (см. 4). Договоръ 1840г. содержитъ нѣкоторыя постановленія относительно карантина. Санитарныя мѣры не должны мѣшать свободѣ судоходства (см. 3), а судоходство установленнаго Россіей съ 1836 года карантина насколько облегчено по отношенію къ австрійскимъ пароходамъ (см. 8).

Договоръ былъ заключенъ на 10 лѣтъ, но по истеченіи этого срока вновь продленъ[234] около того времени Австрія заключила новый договоръ о судоходствѣ съ Баваріей (2 дек. 1857г.), къ которому въ 1855 г. присоединились и Вюртембергъ.[235] Этотъ договоръ 1857г. провозглашаетъ полную свободу судоходства по Дунаю и его притокамъ на территоріи договаривающихся государствъ для судовъ всѣхъ націй[236] (см. 1). Эта полная свобода, однако, въ томъ не стѣснена ограничивается тѣмъ, что судоходство мѣрою портами договаривающихся странъ предоставлено только[sic] подданнымъ, а въ карантинахъ — собственнымъ подданнымъ,[237] какъ это мы видѣли уже на Сербіи въ актѣ 1844г. Для практики судоходства, кромѣ того, необходимо получить разрѣшеніе отъ одного изъ прибрежныхъ государствъ (см. 5).

Работы договора 1857г. возлагаетъ на каждое прибрежное государство, которое взимаетъ съ судовъ дол-

[234] По договору 13 ноября 1860г. R. A. VII, 433 (см. 9).

[235] Въ промежуткѣ между 1857 и 1855 гг. заключенъ договоръ о судоходствѣ между Россіей и Баваріей 30го іюня 1853г. Rec. Mar. VII, 245.

[236] Die Schiffahrt an der Donau und ihren Nebenflüssen soll von den Punkten, wo dieser Strom und seine Nebenflüsse schiffbar werden, durch das ganze Gebiet der contrahierenden Staaten für Schiffe aller Nationen

de toute autre nation, ayant le droit de naviguer dans la mer Noire, et qui est en paix avec la Russie pourront entrer librement dans les embouchures navigables du Danube, le remonter, le descendre et en sortir etc. — De la même manière les bâtiments marchands russes pourront librement remonter et descendre le Danube etc.

но наблюдать за тем, чтобъ рака не была загромождена и судоходство не встречало препятствій на ней в виде мельницъ, плотинъ и т. п. (ст. 13). На часть, составляющую границу между двумя государствами, работы предпринимаются съ общаго согласія, почему прибрежныя правительства одной изъ сихъ частей должны сообщать другъ другу проэкты будущихъ работъ, которые считаются одобренными, если нет. отвѣта врученъ въ теченіе шести мѣсяцевъ (там-же). Для изслѣдованія Дуная и его притоковъ будетъ назначена Комиссія изъ экспертовъ, отчетъ которой послужитъ основаніемъ для соглашеній относительно нужныхъ работъ; подобныя изслѣдованія должны производиться черезъ каждые три года, причемъ послѣ каждаго такого изслѣдованія в Вѣнѣ собирается Венгерская Комиссія изъ делегатовъ договаривающихся странъ; ея предложенія подлежатъ одобренію правительствъ (ст. 13).

Пошлины. Всѣ рѣчныя пошлины на Дунаѣ до границъ Венгріи на соотвѣтственныхъ притокахъ его отмѣняются; на части Дуная, проходящей по Венгріи и соотвѣтственныхъ притокахъ рѣчныя пошлины будутъ по возможности уменьшены и понижены, сборъ ихъ ограниченъ немногими пунктами и будетъ производимъ независимо отъ національности судна, груза, а равно и отъ мѣста назначенія послѣдняго (ст. 7). Это касается только средняго Дуная, но Австрія обязывается содѣйствовать, чтобы государства, которымъ принадлежатъ эти части Дуная, предоставили всѣмъ судамъ, идущимъ съ верхняго Дуная, вплоть до самаго моря такія привилегіи, которыми пользуются австрійскія суда и товары (ст. 16). Такимъ образомъ весь Дунай вмѣстѣ съ притоками представляетъ въ отношеніи судоходства три различныя системы, которыя замѣнили бы прежнее безконечное разнообразіе мѣстныхъ обычаевъ безъ исключенія „Stapel-, Niederlags-, Umschlags- и Vorkaufsrechte," хорошо знакомыхъ намъ по исторіи судоходства по Рейну (ст. 4). Отмѣненныя такія пошлины

frei sein" (ст. 1).

[237] Однако, иностраннымъ судамъ дано право большаго каботажа (между портами различныхъ государствъ) а всѣмъ прибрежными – право малаго каботажа (между портами одного и того же прибрежнаго государства), как дополненіе къ тѣмъ рейсамъ, которые предоставлены имъ: „... doch soll fremden Schiffen, gehörig ihren Flaggen einmalige Fahrten in der Fahrt aus einem jenseits des Flussgebietes der contrahierenden Staaten gelegenen Orte, oder auf der Rückfahrt dahin begriffen sind, gestattet sein, auch Güter von dem einen dieser Staaten in den andern zu verbringen" и далѣе, относительно малаго каботажа: „... wenn sie (суда всѣхъ прибрежныхъ странъ) gelegentlich gröstenteils vom eigenen Lande aus oder dahin zurückgehender Fahrten das Gebiet des andern Staates ganz oder theilweise durchfahren, in der Richtung ihrer Fahrt auch zwischen den Uferplätzen letzteren Gebietes Personen und Waaren befördern."

[238] „... wird in den contrahierenden Staaten die erforderliche Anzahl von Flusspolizei-Gerichten bestellt



чительныя привилегіи на судоходство, равно и другія привилегіи, которыя въ разныя поры давались разными государствами или другими товариществами и лицами съ тѣмъ, чтобъ и впредь никому не были предоставляемы (ст. 2). Исключеніе сдѣлано только для почтовой регаліи и для перевоза съ одного берега рѣки на другой (ibid.). Была статья выдала оговорку въ сепаратномъ постановленіи къ ней, по которому до истеченія срока монополіи, предоставленной и гарантированной Обществу пароходства (17 сент. 1850 г.), Баваріи можетъ не допускать на свою гавань австрійскихъ пароходовъ или войти въ соглашеніе съ Обществомъ и заключить договоръ о взаимной свободѣ пароходства; во всякомъ случаѣ Австріи не имѣетъ права продлить монополію далѣе указаннаго срока.

Администрація и суды указаны только въ общихъ чертахъ ихъ организаціи, которая должна быть регулирована въ ближайшее время (ст. 10). [238] Относительно полиціи судоходства договаривающіяся государства издадутъ единые основные положенія, на основаніи которыхъ будутъ изданы законы однообразныя предписанія во всѣхъ государствахъ (ст. 3).

Мы остановились и изложили нѣсколько подробнѣе постановленія договора 1857г., такъ какъ изложенныя начала до сихъ поръ регулируютъ судоходство на верхней части Дуная. Въ 1855г. къ конвенціи присоединился, какъ мы уже говорили, и Вюртембергъ, а черезъ два года изданъ актъ, который долженъ былъ дѣйствовать на всемъ протяженіи Дуная, но былъ отвергнутъ международной конференціей въ Парижѣ и остался дѣйствующимъ только на верхнемъ Дунаѣ. Этотъ актъ, къ которому мы еще вернемся, есть ничто иное, какъ дополненный договоръ 1857г., на которомъ, поэтому мы и считали нужнымъ остановиться нѣсколько дольше. Этотъ договоръ былъ первой попыткой объединить весь Дунай и сдѣлать изъ него одинъ непрерывный путь для торговли, что ему удалось въ большей мѣрѣ, чѣмъ послѣдующимъ международнымъ соглашеніямъ. Не только Дунай, но и всѣ его притоки и даже сообщающіеся съ нимъ каналы[239] должны были объединиться въ одномъ регламентѣ, установленномъ съ общаго согласія всѣхъ прибрежныхъ. Объединенія не было достигнуто, но важна уже самая мысль.

---

und deren Wirkungskreis, Verfahren und die Rechtswirkung ihrer Entscheidungen näher normirt werden" (ст. 10.)

239) „Unter den Nebenflüssen der Donau, заявляетъ ст. 15 дог. 1857г., sind im gegenwärtigen Vertrage sowohl die natürlichen, als die künstlichen Wasserstrassen zu verstehen, welche, sei es unmittelbar oder mittelbar, in diesen Strom, oder in einen seiner Nebenflüsse gelangen". Подъ именемъ Дуная и его притоковъ, однимъ словомъ, договоръ понимаетъ весь бассейнъ этой рѣки; онъ не дѣлаетъ различія между притоками „международными" и національными, какъ это видимъ во всѣхъ договорахъ, основанныхъ на началахъ Вѣнскаго Конгресса. — Кромѣ этой ст. 15 заслуживаетъ вниманіе по своей точности ст. 8, опредѣляющая, какіе сборы не входятъ подъ названіе рѣчной пошлины, а потому могутъ быть взимаемы: а) ввозныя, вывозныя и транзитныя по-



Въ то время, какъ судоходство на верхнемъ Дунаѣ принимаетъ болѣе оживленный характеръ, нижній Дунай постепенно теряетъ свой характеръ свободной судоходной рѣки. Договоръ 1840г. остался на бумагѣ[240]; его главныя обязательства — очистка Сулинскаго рукава (ст. 5) и отмѣна рѣчныхъ пошлинъ (ст. 1) не были выполнены Россіей. Между тѣмъ какъ глубина Сулинскаго гирла при переходѣ послѣдняго въ руки Россіи равнялась 16 футамъ, въ 1844г. она уже была не болѣе 11 фут., въ 1850г. равнялась 9 футамъ, а передъ началомъ Восточной войны глубина его была всего въ одну сажень (7½ фут.): Россія не производила никакихъ работъ по очисткѣ гирла, которое мало по малу заносилось пескомъ и стало, наконецъ, негоднымъ для судоходства. Смѣлыя суда, отваживавшіяся пускаться въ устья Дуная, нерѣдко платились за свою отвагу крушеніемъ. Сравнительно рѣдко можно было встрѣтить какое нибудь судно въ устьяхъ этой рѣки, гдѣ судоходство процвѣтало изстари; посѣщенію ихъ сверхъ физическихъ, природныхъ препятствій мѣшали еще высокія пошлины и суровыя карантинныя мѣры. Договоръ 1840г. отмѣнилъ рѣчныя пошлины, но послѣднія продолжались, только взиманіе ихъ производилось подъ какимъ нибудь предлогомъ. Издержки по судоходству поднялись до суммы 3408 fr. 70 cent. за судно въ 170 тоннъ, т.е. составляли болѣе 20 fr. за тонну, и фрахтъ изъ Одессы въ Галацъ превосходилъ на 22 fr. (за тонну) такой же фрахтъ изъ Одессы въ Константинополь, хотя разстоянія въ томъ и другомъ случаѣ равны. Благодаря карантину въ 1853г. одно англійское судно должно было оставаться въ Галацѣ втеченіе 65 дней и

---

шлины, уплачиваемыя по общимъ таможеннымъ законамъ (если транзитъ идетъ все время по рѣкѣ, онъ свободенъ отъ пошлинъ); b) пошлины на потребленіе (Verbrauchsabgaben), но онѣ должны падать на товары независимо отъ мѣста ихъ происхожденія); c) сборы за пользованіе различными приспособленіями въ гаваняхъ (васы, магазины и пр.). „Doch sind diese Gebühren ohne Rücksicht auf die Herkunft des Schiffers, des Schiffes oder der Ladung gleichmässig nach

уплатить 820 паспортов судоходства. Судоходство по Дунаю стало невозможным.[241] Чтобы освободиться отъ зависимости со стороны Россіи, Австрія задумала воспользоваться нейтральностью Георгіевскимъ устьемъ, на долгъ была отказаться отъ своего замысла вследствіе грамотности прудконовъ, которое встретило бы выполненіе его на практикѣ. Она старалась тогда найти для своихъ товаровъ сухопутную дорогу черезъ Добруджу, т.е. прибегала въ 1856. къ тому средству, къ которому приходилось прибегать только турецкая въ первой средней вѣковъ.[242]

Вѣнскій Конгрессъ 1855 г.

Таково было положеніе судоходства на нижнемъ Дунаѣ, когда вспыхнула Крымская война. Враждебное отношеніе, въ которое стала по отношенію къ Россіи недавно спасенная ею Австрія, въ значительной степени объясняется поведеніемъ Россіи на Дунаѣ. Всѣ требованія, предъявленныя къ ней со стороны Австріи и Англіи, остались безъ послѣдствій. Уже въ началѣ войны выяснилось, что однимъ изъ требованій сою-

---

bestimmten, öffentlich kündgemachten Tarifen und nur für wirklich bewilligte gebilligte Anlehen und wirklich gebaute Arbeiten einzuheben, für bereits bestehende Einrichtungen dieser Art über das gegenwärtige Ausmass nicht zu erhöhen und bei neu errichteten nicht höher zu bestimmen, als zur Deckung der Zinsen des Anlagskapitals und der Unterhaltungskosten erforderlich ist; д) сборы на каналахъ, регулированіе коихъ предоставлено на усмотрѣніе каждаго правительства, но размѣръ сборовъ не можетъ быть выше суммы процентовъ на затраченный капиталъ и издержекъ на содержаніе каналовъ.

[240] Cabellani. La navig. fluv. cp. 53.

[241] Jeffcken. La question du Danube cp. 7.

[242] Nouv. Revue Hist. 1889 p. 120. — Въ 1855 г. составилось общество изъ представителей Англіи, Франціи и Австріи, получившее отъ турецкаго правительства (при официальномъ посредничествѣ посольствъ) концессію на прорытіе морскаго канала, которымъ



ло бы будетъ измѣненіе того положенія, которое создано было Россіей на устьяхъ Дуная. Въ депешѣ къ барону Вимпфену отъ 23 іюля 1854 г. Дюэнъ де Луисъ заявляетъ, что „безконтрольное владѣніе главнымъ устьемъ служило для судоходства злой волей великой рѣки нравственнымъ и матеріальнымъ препятствіемъ, вредящимъ торговлѣ всѣхъ народовъ". Съ нимъ, очевидно, согласились представители другихъ союзныхъ державъ и въ нотѣ 8 сент. того же года, имѣвшей задачей измѣненіе „гарантій пункта" (les quatre points), они уже открыто выражаютъ свое убѣжденіе, что отношеній между Россіей и Турціей не могутъ стать на прочную основу, пока Россія не согласится уступокъ по гарантіямъ пунктамъ; на первомъ мѣстѣ поставленъ отказъ въ будущемъ отъ протектората надъ балканскими княжествами, а вторымъ пунктомъ является примѣненіе къ Дунаю началъ Вѣнскаго Конгресса относительно судоходства. Этотъ пунктъ былъ безъ измѣненій для установленія отношеній между Россіей и Турціей „на прочной основѣ": именемъ Турціи, какъ это практикуется данныхъ, прикрываясь интересами западныхъ державъ, которыя рѣшились „не обсуждать и не принимать во вниманіе никакого предложенія со стороны Стерлбургскаго кабинета, которое не будетъ заключать полнаго присоединенія къ началамъ, установленнымъ на Вѣн. Конгр."[243]

Россія согласилась принять требованія пунк. 8го акта, какъ основаніе для переговоровъ.[244] По этому поводу лордъ Кларендонъ, касаясь втораго пункта, писалъ представителю Англіи Westmoreland'y:[245] „Съ нимъ только общій договоръ долженъ бы обезпечить установленіе независимой власти, которая имѣла бы право и возможность устранить всѣ препятствія, которыя Россія должна поэтому ставила свободѣ судоходства по Сулинскому устью или которыя могутъ возникнуть впослѣдствіи. Необходимо, что-

---

должно былъ, какъ выражались тогда, одинмъ ударомъ покончить съ затрудненіями, вызываемыми изъ природы мѣстности и злой волей Россіи (Ibid.)

[243] N. R. G. t XV pp. 544-546.

[244] Jeffcken. La question du D. p. 9.

бы Россія отказалась отъ правъ, которыми она пользовалась до сихъ поръ и которыя оказались предосудительными для свободы судоходства." Эти соображенія англійскаго кабинета воспроизведены въ меморандумѣ 28 декабря 1854 г., въ которомъ Австрія, Франція и Англія рочнае формулируютъ требованія, изложенныя уже въ нотѣ 8го августа. Второй пунктъ, относящійся къ Дунаю, изложенъ такимъ образомъ: „Для того, чтобы предоставить свободѣ судоходства по Дунаю все развитіе, на которое она способно, слѣдовало бы изъять изъ-подъ территоріальной юрисдикціи, существующей въ силу ст. 3 Адріанопольскаго договора, все теченіе нижняго Дуная, начиная съ того мѣста, гдѣ эта рѣка становится общей между обоими прибрежными государствами (Россіи и Турціи). Во всякомъ случаѣ, свободное судоходство по Дунаю не можетъ быть обезпечено, если оно не будетъ поставлено подъ контроль синдикальной власти, облеченной необходимыми полномочіями для устраненія препятствій, которыя существуютъ или могутъ позднѣе возникнуть въ устьяхъ этой рѣки."[246]

Les quatre points, принятые Петербургскимъ кабинетомъ, послужили основаніемъ для переговоровъ и обсужденій на Конференціи, открытой въ Вѣнѣ 15го марта 1855 г. подъ предсѣдательствомъ Buol-Schauenstein'a. Пунктъ, относящійся къ судоходству по Дунаю, былъ обсуждаемъ въ 4мъ засѣданіи Конференціи, имѣвшемъ мѣсто 21го марта. Баронъ Prokesch-Osten отъ имени Австрійскаго правительства предложилъ слѣдующую редакцію:

1. Принципы Вѣнскаго Конгресса будутъ примѣнены къ нижнему теченію Дуная, начиная съ того мѣста, гдѣ эта рѣка становится общей между Австріей и Оттоманской имперіей вплоть до моря.[247]

2. Примѣненіе началъ Вѣнскаго Конгресса должно быть въ смыслѣ облегченія торговли и судоходства; никакого сбора, основаннаго на одномъ фактѣ судоходства, и никакой пошлины съ товаровъ, находящихся на суднѣ, взимаемо не будетъ. Таможенныя и карантинныя предупредительныя мѣры должны быть ограничены лишь строго необходимымъ и согласованы съ требованіями свободнаго судоходства. Привилегіи, основанныя на прежнихъ договорахъ и капитуляціяхъ съ прибрежными государствами той части рѣки, о которой идетъ рѣчь, останутся неприкосновенными.[248]

3. Для покрытія издержекъ по очисткѣ рукава съ судовъ, идущихъ по нижнему Дунаю, можетъ быть взимаемъ извѣстный сборъ по опредѣленной таксѣ съ условіемъ, однако, чтобы въ этомъ отношеніи, какъ и во всѣхъ другихъ, суда всѣхъ націй пользовались полнымъ равенствомъ.

4. Делегаты отъ державъ займутся изслѣдованіемъ препятствій, встрѣчаемыхъ судоходствомъ на нижнемъ Дунаѣ, и укажутъ необходимыя работы. Дѣйствуя въ качествѣ европейскаго Синдиката, эти делегаты установятъ основанія будущаго рѣчнаго законодательства,[249] которыя, получивъ санкцію со стороны договаривающихся державъ, будутъ имѣть на будущее время силу закона. — Каждая изъ договаривающихся державъ будетъ имѣть право держать въ устьяхъ Дуная 1-2 военныхъ судна.

5. Европейскій Синдикатъ, какъ исполнительная власть, будетъ составленъ изъ делегатовъ прибрежныхъ государствъ; онъ будетъ постояненъ и получитъ названіе „Коммиссіи судоходства по Нижнему Дунаю."[250] Коммиссіи даны будутъ необходимыя полномочія для безпрепятственнаго и скораго выполненія возложенной на нее задачи.

---

[244] Нота 28 ноября 1854 г.

[246] N. R. G. t XV p. 547

[247] Объ остальной части Дуная въ проэкти не говорилось потому, что судоходство по ней уже было регулировано на началахъ Вѣнскаго Конгресса въ договорѣ 1851 г., постановленія котораго были изложены нами выше.

[248] Сохраненіе выговоренныхъ въ прежнихъ договорахъ привилегій, находятся въ явномъ противорѣчіи съ установляемой свободой судоходства и свидѣтельствуетъ объ австрійскомъ происхожденіи проэкта, такъ какъ всѣ привилегіи установлены были въ пользу Австріи.

6. Для облегченія и обезпеченія дѣятельности Постоянной Коммиссіи Россія согласится не возстановлять впредь карантинной линіи на Сулинскомъ рукавѣ, а равно не оставлять и не воздвигать впредь никакихъ военныхъ сооруженій, которыя могли бы мѣшать судоходству. Сверхъ того, Россія заявляетъ о своемъ желаніи разсматривать острова, составляющіе дельту Дуная, какъ нейтральную страну, сохраняя, впрочемъ, за собой юрисдикцію надъ своими подданными.

Такого желанія у Россіи вовсе не было. Россія, замѣтилъ въ отвѣтъ Prokesch'у Горчаковъ, никогда не оспаривала за другими державами права на судоходство по Дунаю, что же касается затрудненій, созданныхъ для него природой, — о затрудненіяхъ, созданныхъ правительственными распоряженіями умалчивалось —, то Россія была намѣрена и теперь намѣрена сдѣлать все, что возможно, для уничтоженія этихъ затрудненій, поскольку это допуститъ природа. На это замѣчаніе авторъ проэкта отвѣтилъ, что онъ далекъ отъ мысли усомниться въ добрыхъ намѣреніяхъ русскаго Императорскаго правительства, но что, съ другой стороны, безспорно и то, что результаты не оказались въ полномъ согласіи съ этими добрыми намѣреніями. Послѣ этого деликатнаго обмана мыслей, приступлено къ обсужденію проэкта. Споры были вызваны 4-мъ параграфомъ проэкта,[251] который говоритъ о Европейскомъ „Синдикатѣ". Представитель Россіи заявилъ, что этотъ терминъ не употреблялся еще въ международномъ правѣ и что задача этого учрежденія должна быть чисто научной

---

249) „для Прибрежной Исполнительной Коммиссіи" прибавлено послѣ этихъ словъ въ одномъ изъ слѣдующихъ засѣданій.

250) „Европейскій Синдикатъ" и „Коммиссія судоходства по Нижнему Дунаю" замѣнены при обсужденіи проэкта терминомъ: „Прибрежная Коммиссія".

251) Въ 5-мъ засѣданіи (23 марта) во 2-мъ параграфѣ сдѣлана прибавка относительно договоровъ: сохранены лишь тѣ изъ нихъ, которые не находятся въ противорѣчіи съ началомъ свободы судоходства. Прибавка сдѣлано вслѣдствіе замѣчанія представителя Ан-



и технической, на что баронъ Вольдиспау возразилъ, что ея нельзя лишить политическаго характера въ виду того, что полное противорѣчіе между добрыми намѣреніями Россіи и полученными результатами оправдываетъ даже нѣкоторую излишнюю предосторожность. Терминъ „Европейскаго Синдиката" рѣшено замѣнить другимъ — „Европейской Коммиссіи"; послѣдняя будетъ распущена только съ общаго согласія договаривающихся сторонъ. Постоянная „Коммиссія судоходства на Нижнемъ Дунаѣ" получила названіе „Прибрежной Коммиссіи".

Созданіе двухъ коммиссій на одной рѣкѣ было нововведеніемъ, которому пришлось потомъ играть важную роль во всемъ дальнѣйшемъ развитіи Дунайскаго судоходства. „Европейская Коммиссія" должна была состоять изъ представителей договаривавшихся государствъ, что же касается „Прибрежной Коммиссіи", то само ея названіе указывало на составъ ея. Тѣмъ не менѣе лордъ John Roussell выразилъ желаніе своего правительства быть представленнымъ и въ этой Коммиссіи, въ виду значенія тѣхъ интересовъ, которые Англія имѣетъ на Дунаѣ; этому всѣми силами противились представители Австріи, и Англія не была допущена. Но Австрія противилась не только участію Англіи въ Прибрежной Коммиссіи, она не желала допустить въ нее и прибрежной Баваріи, объ участіи которой сдѣлала запросъ Россія, подъ тѣмъ предлогомъ, что дѣло идетъ о регулированіи судоходства лишь на Нижнемъ Дунаѣ.

## Парижскій Конгрессъ 1856 г.

Вѣнская Конференція не привела къ соглашенію, и война возгорѣлась съ большею еще силой. Ходъ войны

---

гліи, лорда Roussell'я, что на основаніи нѣкоторыхъ прежнихъ договоровъ Россія ставитъ препятствія турецкой торговлѣ. Шестой пунктъ проэкта встрѣтилъ особенно упорное сопротивленіе со стороны представителей Россіи. Горчаковъ заявилъ, что онъ никогда не согласится на комбинацію, которая имѣетъ видъ косвенной экспропріаціи; онъ не можетъ согласиться даже на дарованіе членамъ Постоянной Коммиссіи привилегіи внѣземельности, такъ какъ это значило бы приравнять Россію къ нехристіанскимъ государствамъ востока.

сдѣлалъ Россію уступчивѣе, союзниковъ болѣе требовательными. Въ прелиминарныхъ условіяхъ 1856 г. къ 4-мъ пунктамъ меморандума прибавленъ еще одинъ, предоставляющій союзникамъ право требовать отъ Россіи и другихъ гарантій. Второй пунктъ въ прелиминарномъ проэктѣ формулированъ такъ: „Свобода Дуная и его устьевъ будетъ должнымъ образомъ обезпечена европейскими учрежденіями, въ коихъ договаривающіяся державы будутъ представлены наравнѣ, исключая особеннаго положенія прибрежныхъ, которое будетъ регулировано по началамъ, установленнымъ относительно рѣчнаго судоходства въ актѣ Вѣнскаго Конгресса. Каждая изъ договаривающихся державъ будетъ имѣть право держать одно или два легкихъ военныхъ судна въ устьяхъ рѣки съ цѣлью обезпечить выполненіе предписаній, относящихся къ судоходству по Дунаю."

25 февр. 1856 г. открылся Парижскій Конгрессъ. Вопросъ о судоходствѣ по Дунаю обсуждался въ засѣданіяхъ 6-го, 12-го и 18-го марта (prot. 5, 8 и 10). Прежде всего поднятъ вопросъ о двухъ Коммиссіяхъ, о которыхъ рѣчь шла на Вѣнской Конференціи. Вновь поднятъ вопросъ объ участіи въ Прибрежной Коммиссіи делегата отъ Баваріи. Графъ Buol-Schauenstein повторяетъ заявленіе Prokesch-Osten'а на Вѣнской конференціи, что дѣло идетъ объ одномъ Нижнемъ Дунаѣ, на что представитель Франціи графъ Валевскій (Walewski) возражаетъ, что Конгрессъ занятъ общимъ вопросомъ о судоходствѣ по всей рѣкѣ, какъ это видно изъ документа, служащаго основаніемъ для переговоровъ, а разъ признано, что Исполнительная Коммиссія должна быть составлена изъ прибрежныхъ государствъ, исключить изъ нея Баваріи невозможно.

Въ слѣдующемъ засѣданіи продолжается обсужденіе того же вопроса. Графъ Buol заявляетъ, что Вѣнскій Конгрессъ выставилъ, какъ основное начало, что одни лишь прибрежныя государства призваны къ составленію регламента рѣчнаго судоходства и къ надзору за выполненіемъ его предписаній, между тѣмъ Европейская Коммиссія, которой поручено составленіе регламента, обязательно приводимаго въ исполненіе Прибрежной, состоитъ и изъ делегатовъ неприбрежныхъ странъ; въ виду этого, чтобъ оставаться вѣрнымъ буквѣ и духу Вѣнскаго Конгресса, обѣ Коммиссіи должно ограничить Нижнимъ



Дунаемъ и его устьями. Графъ Валевскій повторяетъ вновь свое возраженіе, что основанія для переговоровъ, принятыя всѣми договаривающимися державами, говорятъ о свободѣ судоходства на всемъ Дунаѣ, а Clarendon прибавляетъ, что въ противномъ случаѣ Австрія, оставаясь одна во владѣніи верхнимъ Дунаемъ и участвуя въ судоходствѣ на Нижнемъ, очутилась бы въ гораздо болѣе выгодномъ положеніи, чѣмъ всѣ прочія прибрежныя государства, а этого Конгрессъ санкціонировать не можетъ. Представители Австріи, не зная, что возразить, приводятъ заявленіе Горчакова о „добрыхъ намѣреніяхъ", надъ которыми они же сами издѣвались на Вѣнскомъ Конгрессѣ. Всѣ добрыя намѣренія ихъ правительства улучшить положеніе торговли и судоходства по Дунаю разбивались де о цѣлый рядъ прежнихъ обязательствъ и пріобрѣтенныхъ правъ, съ которыми ему необходимо было считаться; во всякомъ случаѣ оно не можетъ признать за упомянутыми Коммиссіями никакого авторитета по отношенію къ верхнему Дунаю. Видя неуступчивость австрійскихъ делегатовъ, гр. Валевскій заявляетъ, что необходимо различать въ вопросѣ двѣ стороны: Конгрессъ долженъ заботиться, съ одной стороны, о свободѣ судоходства по началамъ Вѣнскаго Конгресса на всемъ протяженіи Дуная, а съ другой — объ удаленіи препятствій, которыя на нижней его части и въ устьяхъ мѣшаютъ торговому движенію; будущимъ Коммиссіямъ будетъ поручена только эта задача, но тѣмъ не менѣе весьма важно согласиться относительно развитія общихъ началъ, чтобъ тѣмъ завершить дѣло обезпеченія свободы судоходства по Дунаю.

Получивъ инструкціи отъ своего двора, графъ Buol объявляетъ, наконецъ, въ засѣданіи 18-го марта, что Австрія присоединяется къ полному примѣненію началъ, установленныхъ актомъ Вѣнскаго Конгресса, къ Верхнему, какъ и къ Нижнему Дунаю, подъ условіемъ, однако, что эта мѣра будетъ согласована съ прежними обязательствами, принятыми bona fide со стороны прибрежныхъ государствъ." Въ результатѣ обсужденій получилось пять статей, которыя и внесены въ Парижскій трактатъ 30-го марта 1856 г., составляя его стт. 15–19.

## Парижскій трактатъ 1856г.

Къ Дунаю и его устьямъ примѣняются начала Вѣнскаго Конгресса относительно свободы судоходства и ставятся подъ гарантію великихъ державъ.[252] Никакой пошлины, основанной единственно на фактѣ судоходства, и никакого сбора съ товаровъ, находящихся на суднѣ взимаемо не будетъ. Регламенты карантинный и рѣчной полиціи должны быть составлены въ смыслѣ наиболѣе благопріятномъ для движенія судовъ. Кромѣ этихъ регламентовъ свободѣ судоходства не будетъ поставлено никакихъ затрудненій (ст. 15).

Учреждается Коммиссія изъ представителей Франціи, Австріи, Великобританіи, Пруссіи, Россіи, Сардиніи и Турціи. На нее возлагается забота очистить устья Дуная, начиная съ Исакчи, равно и прилегающія части моря, отъ песковъ и другихъ мѣшающихъ судоходству преградъ.[253] Для покрытія издержекъ по этимъ работамъ съ судовъ можетъ быть взимаема опредѣленная пошлина, установленная Коммиссіей по большинству голосовъ, съ непремѣннымъ условіемъ, однако, чтобы флаги всѣхъ націй пользовались въ этомъ отношеніи, какъ и во всѣхъ остальныхъ, полнымъ равенствомъ (ст. 16)

Другая Коммиссія будетъ составлена изъ делегатовъ Австріи, Баваріи, Высокой Порты и Вюртемберга, къ которымъ присоединятся еще Коммиссары трехъ Дунайскихъ княжествъ, назначенные съ одобренія Порты. Эта Коммиссія, которая будетъ постоянной, 1.) выработаетъ регламентъ судоходства и рѣчной полиціи 2.) устранитъ всѣ препятствія какого бы то ни было характера, мѣшающія примѣненію къ Дунаю постановленій Вѣнскаго договора, 3) будетъ распоряжаться относительно необходимыхъ работъ на всемъ теченіи рѣки и 4) будетъ заботиться послѣ распущенія Европейской Коммиссіи о сохраненіи судоходности устьевъ Дуная и прилегающихъ къ нимъ частей моря (ст. 17)

Европейская Коммиссія выполнитъ свою зада-

---

252) „... Elles (les puissances contractantes) déclarent, que cette disposition fait désormais partie du droit public de l'Europe





чу, а Прибрежная окончитъ свои работы, указанныя въ двухъ первыхъ пунктахъ, втеченіе двухъ лѣтъ. Европейская Коммиссія будетъ тогда распущена и Прибрежная войдетъ во всѣ полномочія послѣдней (ст. 18)[254]

Чтобы обезпечить выполненіе постановленій регламентовъ, которые будутъ изданы на основаніи вышеизложенныхъ началъ по общему соглашенію, каждая изъ договаривающихся державъ имѣетъ право держать у устьевъ Дуная легкія суда во всякое время (ст. 19.)

Таковы были постановленія Парижскаго трактата, со времени котораго судоходство по Дунаю становится подъ защиту международнаго права. Въ нихъ можно замѣтить нѣкоторыя отступленія отъ началъ Вѣнскаго Конгресса. Созданіе Европейской Коммиссіи было совершенно новымъ дѣломъ, но оно было мотивировано особымъ положеніемъ, въ которомъ находились устья Дуная, и притомъ существованіе этой Коммиссіи было ограничено самымъ короткимъ срокомъ. Послѣдующіе договоры дали, однако, этому новому учрежденію совершенно иной характеръ. Право, предоставленное великимъ державамъ, держать у устьевъ Дуная стаціонерки было тоже нововведеніемъ; оно объясняется политическими соображеніями и отсутствіемъ у устьевъ рѣки правильно организованной власти. Эти два отступленія были въ сторону большаго контроля со стороны международнаго союза и относились только къ устьямъ, которыми владѣла Турція, а для послѣдней, какъ страны нехристіанской, могло быть сдѣлано исключеніе въ смыслѣ требованія большихъ гарантій. Но было сдѣлано одно упущеніе въ другую сторону: договоръ говорилъ о „Дунаѣ и его устьяхъ", нигдѣ ни словомъ не упоминая о притокахъ. Объ этомъ упу-

---

et la prennent sous leur garantie" (ст. 1.)

253) Европейская Коммиссія, которая по проэкту 21 и 23 марта 1855г. должна была установить основанія для регламента судоходства и рѣчной полиціи, сведена теперь къ роли учрежденія, котораго задача ограничена очисткой устьевъ. Такая перемѣна объясняется тѣмъ, что Россія перестала уже быть прибрежной страной Дуная и Австрія старается съ тѣхъ

щени немногими только два года спустя во время Парижской Конференции 1856г.

При перечислении членов прибрежной Комиссии (ст. 17) мы не встретили в числе делегатов прибрежных стран представителя России. Последняя по договору 1856г. перестала быть прибрежной страной Дуная, согласившись, как выражались договоры, на исправление (rectification) своей южной границы. У ней отняты были устья Дуная, которыми она стала неумело распоряжалась, и значительная часть Бессарабии по дуге Ялпуха, - все это с целью „лучше обеспечить свободу судоходства по Дунаю", как об этом прямо заявляет Генер. договора. С этой же целью отчасти нейтрализовано Черное море и ограничены морские силы России.

## Парижская Конференция 1858г. и Акт о судоходстве по Дунаю 1857г.

Согласно статьи 17 Парижского трактата 1856г. Прибрежная Комиссия должна была выработать регламент речного судоходства и представить его на пяти, или в течение двух года на Конференцию Великих держав (ст. 18). Регламент был выработан еще в 1857г., но Австрия медлила его сообщением, ожидая окончания работ Европейской Комиссии, упразднения которой она теперь, после удаления России от устьев Дуная, добивается с такой же настойчивостью, с какой прежде хлопотала об ее учреждении. После заявлений, сделанных на 14-м заседании Конференции 1858г., гр. Валевским, на-

---

всеми силами устранить европейский Контроль.

254) „... les puissances signataires réunies en conférence, informées de ce fait, prononceront, après en avoir pris acte, la dissolution de la commission européenne, et dès lors la commission riveraine permanente pourra être saisie pour tout ce qui doit la commission riveraine avec les mêmes pouvoirs" (ст. 18). В протоколе Парижской 21 марта 1856г., когда Россия еще была прибрежной страной, державам предоставлена санкция регламентов, сведенных



помянувшимся делегатами Австрии и Турции постановлениях 17 и 18 статей Парижского трактата, регламент был представлен. Постановления его напоминали во многом договоры 1857г. между Австрией и Баварией, содержали, однако, много отступлений этого в сторону, неблагоприятную для свободы судоходства.

Регламент 1857г. говорит только о Дунае с того места, где он становится судоходным выше в Черное Море, не упоминая ни словом о приплавке, о которой так подробно говорилось в договоре 1857г. Настоящий, ограниченным таким образом, пространство судоходство вполне свободно, но только по отношению к торговле (ст. 1). Это значит, что речное судоходство в тесном смысле, от одного дунайского порта к другому, принадлежит только прибрежным государствам (ст. 8); последние пользуются правами полного равенства на всем протяжении Дуная, так что суда их допущены и к внутреннему судоходству между пунктами одного и того же государства, чего не было в договоре 1857г. (ibid.). Иностранным судам дано лишь право судоходства между открытым морем и любым из дунайских портов, но к речному судоходству в тесном смысле они не допущены (ст. 5). Чтобы быть допущенным к последнему, необходимо было, чтобы судно принадлежало к собственности кому нибудь из подданных прибрежной страны или обществу, подчиненному законам этой страны, имело патент (ст. 14)[255] и находилось в руках капитана, получившего патент от прибрежного государства (ст. 15)[256] — ст. 11. — Это касается самих прибрежных стран, что они

---

après avoir été sanctionnées par les puissances contractantes auront pour l'avenir force de loi" (prot. 4, засед. 21 мар. 54 протк.).

255) ст. 14 постановляет, что такой патент выдается прибрежным правительством „après qu'un examen spécial aura constaté et cet attribut à la conviction que celui-ci possède les qualités nécessaires pour cette navigation".

пользуются полной равноправностью, как что все права, кои будут предоставлены одному прибрежному народу по отношению к судоходству, должны быть предоставлены и всем остальным (ст. 10) [257]

Работы. Каждое прибрежное государство обязано привести в исполнение все те работы, которыя будут признаны необходимыми Прибрежной Комиссией (ст. 36). Кроме этих обязательных работ, прибрежным правительства обязываются по возможности заботиться об улучшении судоходности реки на принадлежащей им части (ст. 39). Прибрежная Комиссия поручит экспертам исследовать русло Дуная вверх от Исакчи с целью узнать и указать отдельныя то судоходныя работы, необходимыя для устранения упомянутых препятствий, восстановляемыя судоходством на те-кущ (ст. 37). Работы на Дунае ниже от Исакчи производятся согласно статьям 17 и 18 Парижск. трактата.

Пошлины. Никакой пошлины, основанной на одном фактe судоходства, взимаемо на Дунае не будет, и товары, пока находятся на судне, никакому обложению не подвергаются; отменяются поэтому все речныя пошлины, на взимание коих не дано специальнаго согласия в договоре,

---

влечет за собой потерю своего флага, если судно переходит в собственность подданного другого государства или перестает удовлетворять необходимым условиям (ст. 15)

[256] Выдается патент, говорится ст. 16, только лицам испытанным, с хорошим поведением, сдавшим специальный экзамен. Он теряет силу только в том случае, когда владелец его перестает быть подданным выдавшаго его государства и берет от него, когда владелец его перестает быть подданным выдавшаго его государства, если это не будет сочтено этим нужным.

[257] Одним из немаловажных стеснений свободы судоходства было постановление ст. 33., по которой суда обязаны принимать лоцманов, учреждаемых каждым государством в местах, где это окажется необходимым. Прибрежная Комиссия должна пересмотреть существующия постановления об учреждении лоцманов.



принадлежат ли эти пошлины в собственность государства, общинам, корпорациям или частным лицам (ст. 19). Не входят в категорию отменяемых пошлин: 1) таможенныя пошлины за вино, виски и бренди; 2) налоги на потребление, на подр условным весом для товаров, идущих вода с товарами, идущими сухим путем; 3) сборы за пользование речными приспособлениями (ст. 20), 4) сборы на покрытие издержек по работам, приводимым в исполнение распоряжению Европейской Комиссии и другим работам на пользу речного судоходства — подр условием, чтобы сумма сбора не превышала издержек (ст. 21). [258] Отменяются все остатки средневековых droits d'étape, не считая карантинных (ст. 3) и не допускается строить на реке мельницы и другия [259] постройки, мешающия судоходству (ст. 40). Навсегда отменяются все исключительныя привилегии (ст. 2), но права пароходства будут даваемо по особым концессиям (ст. 13), почтовые пароходства подчиняются существующим для них местным законам (ст. 4), а переправа с одного берега на другой остается по прежнему привилегией, которой распоряжается государство (ст. 2).

Администрация в акте не определена, она остается в руках каждого прибрежного государства. Прибрежная Комиссия, однако, будет наблюдать за исполнением и соблюдением постановлений регламента; ее полномочия будут точно определены последующим соглашением (ст. 44). О нарушениях постановлений регламента [260] и о трибуналах, призванных решать споры и постановлять приговоры по этим нарушениям, мы не находим в акте 1857 г. никакого упоминания. Говоря об об-

---

[258] См. 20 статью 5 статьи договора 1857 г., из которой, однако, выпущена четвертая категория сборов, а именно сборы, взимаемые за судоходство по каналам. (См. стр. 234-236 примечание 239.)

[259] „les traits de cette nature, tels qu'entrée et sortie de rivière, de ville, d'étables sur le rivage" (ст. 21)

[260] Все случаи, непредвидимые в регламенте, решаются по существующим в данной стране законам (ст. 34).

ко о нарушеніи таможенныхъ предписаній, которое разсматривается по законамъ страны, гдѣ оно совершено (ст. 27).

Актъ содержитъ подробныя постановленія относительно карантина. Регламенты карантинныхъ учрежденій должны быть составлены такимъ образомъ, чтобъ достигать своей цѣли, не затрудняя безполезно судоходства (ст. 28). Идущія по Дунаю суда не могутъ быть подвергаемы карантинному надзору, если втеченіе года не было заразительной болѣзни въ Турціи или въ другихъ прибрежныхъ странахъ (ст. 30). Правительства постараются въ будущемъ по возможности упростить систему карантиннаго надзора на Дунаѣ (ст. 31).

Не подвергая разбору постановленія этого акта, мы ограничимся тѣми замѣчаніями, которыя онъ вызвалъ на Парижской Конференціи 1858 г. со стороны представителя Англіи, лорда Cowley (protoc. № 18 засѣданія 16 августа). — Актъ 1857 г., замѣчаетъ лордъ Cowley, составленъ въ духѣ, болѣе исключительномъ и болѣе благопріятномъ для прибрежныхъ государствъ, чѣмъ этого требуетъ Вѣнскій Конгрессъ; онъ, сверхъ того, не упоминаетъ вовсе о притокахъ Дуная. Cowley желаетъ, чтобы этотъ пробѣлъ былъ пополненъ. Ст. 1 и 8 должны быть отмѣнены и измѣнены и тогда ст. 5 сама собой уничтожится[261]; ст. 8 находится въ противорѣчіи съ прелиминарнымъ договоромъ 1856 г.[262], съ постановленіями Парижскаго трактата 56 г.[263] и началами Вѣнскаго Конгресса 1815 г.; она создаетъ монополію для прибрежныхъ государствъ, а потому должна быть отмѣнена, а съ нею вмѣстѣ всѣ постановленія о патентахъ (ст. 11–18)[264] созданныя для охраненія этой монополіи. Указаны

[261] См. эти статьи на стр. 147.

[262] Онъ постановлялъ: „que la liberté du Danube et de ses embouchures sera efficacement assurée par des institutions européennes, dans lesquelles les puissances contractantes seront également représentées"

[263] ст. 15 — судоходству не будетъ поставлено никакихъ затрудненій, кромѣ полицейскихъ и карантинныхъ мѣръ; ст. 16 — флаги всѣхъ націй пользуются полнымъ равенствомъ.

[264] См. примѣч. 255 и 256 на стр. 147 и 148.





были и другія отступленія.[265]

Замѣчанія лорда Cowley вызвали единодушное одобреніе всѣхъ членовъ Конференціи, кромѣ делегата Турціи;[266] всѣ потребовали соотвѣтственныхъ измѣненій въ постановленіяхъ регламента. Тогда представитель Австріи, баронъ Hübner беретъ на себя защиту акта 1857 г. и пытается доказать его полное соотвѣтствіе съ началами Вѣнскаго Конгресса и съ постановленіями Парижскаго трактата. Онъ ссылается на знаменитое мѣсто въ протоколѣ Рѣчной Коммиссіи 1815 г.,[267] которое свидѣтельствуетъ, что Парижскій миръ 1814 г., послужившій основаніемъ для постановленій Вѣнскаго Конгресса, вовсе не думалъ „предоставить всякому подданному неприбрежнаго государства право на судоходство, равное праву подданныхъ прибрежныхъ государствъ." Трактатъ 1856 г. только

[265] Въ ст. 45, говорящей о сохраненіи въ силѣ прежнихъ договоровъ ~~для~~ по отношенію ко всему тому, что не регулировано въ новомъ актѣ, замѣчено отсутствіе прибавки Парижскаго ~~трактата~~ Конгресса: „pourvu qu'il ne s'y trouve rien incompatible avec les principes de libre navigation établis par le traité de Vienne". — ст. 33 о лоцманахъ противорѣчитъ свободѣ судоходства. — Относительно карантина л. Cowley предлагаетъ признать презумпцію здоровья: суда могутъ быть задержаны только тогда, если на документѣ судна показано существованіе заразительной болѣзни въ томъ портѣ, откуда судно вышло. — Geffcken указываетъ еще на ст. 22, дѣлавшую невозможнымъ транзитъ всѣхъ товаровъ, запрещенныхъ къ ввозу въ данномъ прибрежномъ государствѣ, и на ст. 21 и 36, допускавшія пошлину на самый фактъ судоходства (La question du Danube стр. 14–15)

[266] Валевскій замѣтилъ, что ему приходится настаивать на примѣненіе начала свободы судоходства и къ притокамъ Дуная тѣмъ болѣе, что былъ прецедентъ, когда Австрія потребовала отъ французскаго правительства отказаться отъ привилегіи на эксплоатацію Серета, пріобрѣтенную отъ Молдавіи. Представитель Россіи выражаетъ желаніе, чтобы на Дунаѣ допущены были пилоты всѣхъ націй подъ условіемъ ~~чтобы~~ подчиняться предписаніямъ, изданнымъ для мѣстныхъ пилотовъ.

распространяется на Дунай тоже начала Венского Конгресса, не отменяя вовсе разницы между прибрежными и посторонними государствами; новое положение было создано только на устьях. Бар. Нивчеч удивляется напрасно, говорит он, что 8 регламента, сохраняющая ручной Кагульский в пользу одних прибрежных гирлом рукав, это, говорит он, вполне согласно с началами Венского Конгресса, тому доказательством может служить новые акты на Рейне и Эльбе. Странным кажется вообще бар. Нивчеч у вмешательство посторонних держав в дело регламентации судоходства: на Рейне и Эльбе прибрежная Комиссия неоднократно изменяла постановления регламента, замечает он, но никогда, сколько ему известно, неприбрежные державы не требовали и они, конечно, никогда прибрежных государств не признавали за ними права вмешиваться в эти работы.

После некоторых замечаний со стороны других делегатов[268] бар. Нивчеч заявляет, что вручит протоколы Конференции своему правительству, отвлекая которого он может представить через несколько месяцев, когда Европейская Комиссия окончит уже свои работы и полномочия ея будут перенесены на Постоянную комиссию из прибрежных делегатов. Членам конференции выражается надежду, что проект Австрийского правительства может быть сообщен им ранее, так как Европейская Комиссия не может еще очень скоро окончить свои занятия. Здесь мною высказались уже противоположные стремления Австрии, с одной стороны, и остальных великих держав — с другой; первая желает возможно скорее устранить Контроль Европейской Комиссии, а эти желают

[267] Это мнение приведено нами выше, при изложении истории Венского Конгресса, на стр. 75-76. — Здесь мною сказался почти вредно, который нанес делу свободного судоходства свой редакцией бар. Нивчеч.

[268] Лорд Совлей замечает, через прочтя, что барон Нивчеч умолчал о новейшем акте, применившем начала Венского Конгресса; указывал на акты Рейнский и Эльбский, они не упомянул об акте 1849 г., регулирующем судоходство



старающейся профилить ея существование.

Во результате, акты 1857 г. не могли быть приведены в исполнение без согласия держав, подписавших Парижский трактат. Делегаты Австрии и Турции настаивают на правах суверенитета прибрежных государств, но наконец соглашаются не вводить акта и удержать существующий порядок, пока между державами не произойдет соглашения на этот счет.

## Парижская Конференция 1866 г.

### Публичный акт Европейской Комиссии 2 ноября 1865 г.

Печальная участь, постигшая акты 1857 г., не повторилась на трудах другой Комиссии, сосредоточившей свою деятельность на устьях Дуная. Возложенная на нее обязанность очистки Сулинского устья была исполнена даже несколько лучше: при начале работ глубина устья была не более 7½ фут., в 1859 г. она достигла уже 9¾ ф., в 60-м — 11 ф., в 61 г. — 16½ ф., в 1863 г. глубина устья равнялась уже 17½ фут. Соответственно этому уменьшилось и число кораблекрушений, процентное отношение с 0,81 пали до 0,21 %.[269] Судоходство вновь оживилось на этой части Дуная и надо было регулировать его правовыми нормами.[270] Из этой нужды составлен был Европейской Комиссией Публичный акт 2 ноября 1865 г., установивший общие начала для судоходства по устьям Дуная. Он был санкционирован делегатами великих держав, собравшимися на Конференцию в Париже, где также имел тому назад отвергнутый был акт Прибрежной Комиссии 1857 г.

Акт 2 ноября 1865 г. состоит из 3 пунктов. Первый пункт относится к материальным условиям судоходства и определяет обязанности, лежащие на Европейской Комиссии или той власти, которая наследует

по р. Пр. Сам же договора актов о судоходстве по Рейну, Эльбе, по ир того, что не было еще сделано никаких возражений против них со стороны великих держав, не следует, что они постановлений согласны с началами Венск. Конгресса.

ся полномочія. Европ. Коммиссія или будущая власть, безъ всякаго посторонняго вмѣшательства, будетъ распоряжаться всѣми работами и учрежденіями, созданными въ исполненіе статьи 16 Парижскаго трактата 1856 г. Послѣднія не могутъ быть отвращены отъ своего назначенія и будутъ служить исключительно только на пользу Дунайскаго судоходства; они поставлены подъ гарантію и охрану международнаго права (ст. 1).[271] Европейская Коммиссія или соотвѣтствующая ей власть будетъ указывать всѣ необходимыя для улучшенія судоходства работы (ст. 2), причемъ можетъ заняться улучшеніемъ судоходности на рукавѣ Св. Георгія (ст. 3); она будетъ пользоваться, какъ до сихъ поръ, помощью и содѣйствіемъ Порты, которая должна слѣдить за тѣмъ, чтобъ берега Дуная не были застраиваемы какими бы то ни было постройками (ст. 4).

Титулъ второй опредѣляетъ административный режимъ. За исполненіемъ регламентовъ слѣдятъ Главный Инспекторъ и Капитанъ Сулинскаго порта, которые произносятъ свои приговоры отъ имени султана; они могутъ быть смѣщены только вслѣдствіе какого нибудь правонарушенія съ ихъ стороны, но необходимо для этого соглашеніе между Турціей и Европ. Коммиссіей; ихъ власть равна по отношенію ко всѣмъ флагамъ безъ исключенія. Стоящія у устьевъ военныя суда державъ имѣютъ право надзора лишь за своими національными судами (§1). За право судоходства по Сулинскому устью взимается пошлина, размѣръ которой будетъ опредѣленъ соотвѣтственно за-

---

269) Geffcken. La question du D. стр. 18.

270) Для регулированія судоходства по нижнему Дунаю были издаваемы временныя правила; такихъ актовъ издано за время отъ 1858 до 1863 г. всего девять. Всѣ они были отмѣнены актомъ о судоходствѣ и рѣчной полиціи 1864 г., вошедшимъ въ дѣйствіе съ 1 марта 1865 г. Послѣдній содержитъ 110 статей, размѣщенныхъ въ 6 титулахъ, подраздѣленныхъ на главы. Рѣчь идетъ здѣсь о полиціи рейда и порта Сулины (tit. I), о рѣчной полиціи (tit. II: правила





тратамъ 1) на уплату займовъ, 2) на покрытіе издержекъ по администраціи и поддержанію работъ 3) погашеніемъ суммъ, занятыхъ Европ. Коммиссіей у Турціи (§2). Въ этомъ же титулѣ подробно опредѣлены карантинныя мѣры. Верховный Совѣтъ Здравія, засѣдающій въ Константинополѣ и имѣющій делегатовъ отъ иностранныхъ миссій издастъ правила, въ основаніе коихъ будутъ приняты слѣдующія начала: суда, спускающіяся по Дунаю освобождаются отъ всякаго санитарнаго контроля; контроль не будетъ производиться и надъ судами, идущими съ моря, пока на востокѣ не появится эпидемія, они должны лишь представить свой патентъ о здравіи; если же эпидемія на востокѣ показалась, въ Сулинѣ можетъ быть установленъ карантинъ, но затѣмъ суда могутъ уже свободно двигаться вверхъ по рѣкѣ, если зараза не распространилась и въ Турціи; въ послѣднемъ случаѣ будутъ установлены карантинъ въ мѣстахъ, гдѣ это окажется нужнымъ (ст. 18-20).

Титулъ III акта 1865 г. говоритъ о Нейтралитетѣ. Онъ распространяетъ привилегію нейтралитета, установленнаго статьей 11 Париж. трактата 1856 г., на всѣ работы и учрежденія, созданныя Европейской

---

для встрѣчающихся и обгоняющихъ другъ друга судовъ, правила относительно судовъ на буксирѣ, относительно бечевниковъ, (правила для судовъ въ ночное время и при туманѣ, правила для судовъ на якорѣ и проч.), о полиціи портовой въ Тульчѣ (tit. III), о лоцманахъ (tit. IV), о баржахъ (tit. V), о проступкахъ (tit. VI). Для насъ эти правила регламентировки не имѣютъ интереса, такъ какъ они не касаются общихъ вопросовъ. Мы укажемъ только на постановленіе о пилотахъ. Въ Сулинѣ необходимо взять мѣстнаго пилота на всякое судно, имѣющее болѣе 80 тоннъ, но судно, совершающее періодич. рейсы, можетъ пользоваться своимъ пилотомъ (ст. 13); пилотамъ запрещено брать какое нибудь вознагражденіе, такъ какъ плата за пользованіе пилотомъ входитъ уже въ сборъ за судоходство. — Актъ 1864 г. остался почти безъ перемѣнъ; незначительныя измѣненія сдѣланы въ послѣдующихъ актахъ 1870 г., 1875 и 1881. N. R. G. XVIII, 144; XX, 40; 2me série III, 572, IX.

271) Tous les ouvrages et établissements créés en

Комиссией, а также и на весь персонал, занятый в администрации и надзоре за судоходством.[272])

Изложенный нами акт 2 нояб. 1865 г. имеет огромное значение в истории речного судоходства. Он создал на нижнем Дунае такое положение, какого мы до сих пор еще не встречали ни на одной из рек, где судоходство было принято под защиту международного права. Парижский Трактат вовсе не думал ограничить начал Венского Конгресса, применимых их к судоходству по Дунаю; он установил особую комиссию из делегатов великих держав только временно в виду того, что очистка устьев Дуная требовала большой материальных средств и технических знаний, чего у Прибрежной державы не оказалось. Европейская Комиссия, окончив свою задачу, которая должна была состоять единственно лишь в очистке устьев от песчаных заносов и других физических препятствий, мешавших свободному движению судов, имела быть распущена, и Дунай на всем своем протяжении должен был стать подр контролем Прибрежной Комиссии, как это было и до сих пор существует на остальных „международных" реках.

---

exécution de l'article 16 du traité de Paris de 30 mars 1856, avec leurs accessoires et dépendances, continueront à être affectés exclusivement à l'usage de la navigation danubienne et ne pourront jamais être détournés de cette destination, pour quelque motif que ce soit; à ce titre ils sont placés sous la garantie et la sauvegarde du droit international...

[272]) art. 21. Les ouvrages et établissement créés par la Commission europ. ou par l'autorité qui lui succédera, en exécution de l'art. 16 du traité de Paris, notamment la cale de navigation de Soulina, et ceux qu'elle pourra créer à l'avenir, jouiront de la neutralité stipulée dans l'art. 11 du Traité, et devront, en cas de guerre, également respectés par tous les belligérants. Le bénéfice de cette neutralité s'étendra, avec les obligations qui en dérivent, à l'in-





Акт 1865 г. создал на нижнем Дунае совершенно новый режим судоходства, усилив до крайности международный контроль, при котором прибрежная территориальная власть низведена была до роли пассивного зрителя, обязанного, впрочем, оказывать помощь и содействие, если оно окажется нужным. Султану оставалось утешаться тем, что приговоры писались главным Инспектором и Султанским Комиссаром отчасти его именем. Таким образом, акт 1865 г. изъял часть Дуная из-под действия местных властей, подчинив его всецело международной администрации; судоходство гарантировано здесь не только международным правом, но и международными учреждениями.

Этот важный акт был утвержден Парижской Конференцией 1866 г. Последняя должна была решить вместе со всем и судьбу самого виновника акта 1865 г. Европейская Комиссия не была распущена, так как ей надо было предоставить завершить начатое и столь удачно проведенное дело. Срок, необходимый этой Комиссии для окончания работ, был заранее определенным делегатами, заседавшими на Конференции, в результате существование Европ. Комиссии продлено еще на 5 лет.[273])

В тесном заседании Конференции вновь поднят вопрос об акте 1857 г. Представитель России, барон Будберг, заявил, что восемь лет тому назад были потребованы от Австрии некоторые изменения в акт Прибрежной Комиссии, а между тем она до сих пор не дала по этому поводу никаких объяснений

---

direction générale de la navigation, à l'administration du port de Soulina, au personnel technique chargé de la surveillance des travaux."

[273]) России делала какой бы то ни было срок, лишь бы он был окончательный, Пруссия указывала 3 года, Франция — 4 г., Англия — не более 6 лет; последний срок принят, хотя Турция и находила его длинным.

заинтересованнымъ державамъ.[274] Делегатъ Австріи, князь Меттернихъ, заявляетъ о желаніи своего правительства серьёзно заняться разсмотрѣніемъ замѣчаній, представленныхъ лордомъ Cowley въ 1858 г.,[275] и увѣдомить державы о результатѣ. Трудно, говоритъ онъ, указать срокъ окончанія работъ и окончательнаго установленія Прибрежной Коммиссіи, по причинѣ возникшихъ въ Молдавіи политическихъ осложненій.[276] Въ концѣ концовъ Конференція добилась отъ Австріи не болѣе того, что и восемь лѣтъ тому назадъ: Меттернихъ ограничился обѣщаніемъ передать всѣ предложенные ему вопросы своему правительству въ Вѣнѣ.

Въ концѣ засѣданія делегатъ Англіи представляетъ на усмотрѣніе Конференціи предложеніе своего правительства распространить районъ дѣятельности Европейской Коммиссіи вверхъ отъ Исакчи вплоть до Браилы.[277] Предложеніе было принято къ свѣдѣнію; его рѣшено передать на усмотрѣніе заинтересованныхъ правительствъ.

---

[274] Бар. Будбергъ желалъ, чтобы вопросъ объ установленіи Прибрежной Коммиссіи и объ актѣ 1857 г. былъ разсматриваемъ вмѣстѣ съ вопросомъ о продленіи полномочій Европейской Коммиссіи, такъ какъ оба вопроса тѣсно связаны, и Европ. Коммиссія не можетъ быть распущена до окончательнаго установленія Прибрежной, но Австрія настояла на томъ, чтобъ эти вопросы разсматривались порознь, не желая связывать участи обѣихъ Коммиссій.

[275] См. на стр. 150–151.

[276] Англія предложила продлить срокъ для установленія Прибрежной Коммиссіи, но бар. Будбергъ возражаетъ противъ этого отсутствіемъ препятствій для ея установленія; онъ стремится, кромѣ того, кн. Меттерниха, какія объясненія онъ можетъ дать по поводу сдѣланнаго въ 1858 г. бар. Нивнеч'омъ возраженія противъ потребованныхъ измѣненій въ регламентѣ 1857 г., будто это есть посягательство на суверенныя права Австріи. Отвѣта, какъ на многіе другіе вопросы, не получилось никакого.

[277] Англійскій делегатъ указываетъ на слѣду-



Положеніе судоходства по Дунаю послѣ Конференціи 1866 г. было таково: на Нижнемъ Дунаѣ отъ моря до Исакчи дѣйствовала Европейская Коммиссія и изданные ею акты 1864 и 1865 гг.; далѣе, отъ Исакчи до венгерской границы (у г. Оршовы) продолжался прежній порядокъ, существовавшій до Парижскаго трактата 1856 г. и основанный на договорахъ и капитуляціяхъ съ Турціей; наконецъ, верхній Дунай, начиная отъ Оршовы, находился подъ дѣйствіемъ двойнаго режима, установленнаго договоромъ 1851 г., съ одной стороны, и актомъ 1857 г. – съ другой. Вмѣсто однообразнаго порядка, о которомъ мечталъ Парижскій Конгрессъ, на Дунаѣ установились три или даже четыре различныя системы судоходства, затруднявшія правильное развитіе послѣдняго. Дальнѣйшая исторія Дуная представляетъ постепенное дробленіе его на участки, изъ которыхъ каждый получаетъ свою особую систему судоходства.

## Лондонская Конференція 1871 г.

19/31 октября 1870 г. Россія, воспользовавшись тѣмъ, что вниманіе Европы было отвлечено другими событіями, объявила себя свободной отъ всѣхъ ограниченій ея суверенитета на Черномъ морѣ, навязанныхъ ей на Парижскомъ Конгрессѣ 1856 г. Нота кн. Горчакова, въ которой сдѣлано было это заявленіе, смутила многихъ. Австрія считала необходимымъ потребовать отъ Россіи новыхъ гарантій свободы Дунайскаго судоходства взамѣнъ той, которой оно лишалось теперь вслѣдствіе прекращенія нейтралитета Чернаго моря. Она теперь уже готова вновь подать свой голосъ за сохраненіе Европейской Коммиссіи, о распущеніи которой такъ

---

ющія выгоды, которыя должны получиться отъ принятія его предложенія: 1) установленъ будетъ одинъ общій актъ о судоходствѣ 2) Прибреж. Коммиссія будетъ имѣть право пользоваться приспособленіями, принадлежащими морскому судоходству 3) послѣднее будетъ избавлено отъ добавочныхъ

сильно хлопотала послѣднее время. „Европа у устьевъ Дуная, пишетъ изъ Константинополя своему начальнику баронъ Prokesch,[278] представляется наилучшей гарантіей взамѣнъ той, которая должна исчезнуть вслѣдствіе измѣненія Парижскаго трактата", и Министръ иностранныхъ дѣлъ, графъ Beust, вполнѣ соглашается съ своимъ посланникомъ, указывая при этомъ, что право требовать новыхъ гарантій вытекаетъ изъ той связи, которая существуетъ между ст. 21 Акта 1865 г. и отмѣняемыми статьями Парижскаго договора 1856 г.

Для обсужденія новаго положенія, созданнаго нотою русскаго правительства, въ Лондонѣ созвана Конференція изъ делегатовъ державъ, подписавшихъ Парижскій трактатъ 1856 г. Въ это время истекалъ уже срокъ полномочій Европейской Коммиссіи, а потому Конференціи пришлось заняться и участью этого учрежденія. Въ результатѣ обсужденій, въ договорѣ 13 марта 1871 г. появилось четыре статьи относительно судоходства по Дунаю (ст. 4-7). 1) Послѣднему дана гарантія, которую требовала Австрія: ст. 21 акта 1865 г. получила новое подтвержденіе.[279] 2) Европейская Коммиссія въ прежнемъ своемъ составѣ и со всѣми прежними полномочіями продлена еще на 12 лѣтъ.[280] 3) Прибрежная

---

пошлинъ, которыя впослѣдствіи могутъ быть установлены Прибрежной Коммиссіей для покрытія издержекъ на производство работъ между Исакчей и Браилой.

[278] Въ нотѣ къ гр. Beust'у 3 января 1871 г.

[279] ст. 7: „Tous les ouvrages et établissements, de toute nature, créés par la Commission europ. en exécution du traité de Paris de 1856, ou du présent traité, continueront à jouir de la même neutralité qui les a protégés jusqu'ici et qui sera également respectée à l'avenir dans toutes les circonstances par les Hautes Parties Contractantes. Le bénéfice des immunités qui en dérivent s'étendra à tout le personnel administratif et technique de la Commission. Il est, cependant, bien entendu que les dispositions de cet article n'affecteront en rien



Коммиссія соберется по предварительному соглашенію между прибрежными правительствами съ соблюденіемъ постановленія относительно трехъ Дунайскихъ княжествъ; всякое измѣненіе въ ст. 17 Парижскаго трактата должно быть предметомъ особаго соглашенія между подписавшими этотъ трактатъ державами (ст. 5). 4) Прибрежныя государства той части Дуная, гдѣ судоходство встрѣчаетъ затрудненія въ порогахъ и Желѣзныхъ Воротахъ, войдутъ между собой въ соглашеніе относительно устраненія этихъ затрудненій, а договаривающіяся стороны признаютъ за ними отнынѣ же право на взиманіе временнаго сбора съ судовъ, идущихъ по этой части рѣки; взиманіе будетъ продолжаться до погашенія долга, такъ что на этотъ срокъ дѣйствіе статьи 15 Париж. трактата пріостанавливается (ст. 6).[281]

Послѣднія два постановленія до сихъ поръ не были приведены въ исполненіе, — Прибрежная Коммиссія не могла составиться, и Австрія не воспользовалась еще своимъ правомъ, принадлежащимъ ей вмѣстѣ съ Сербіей, — не взимаетъ у Желѣзныхъ Воротъ пошлины за судоходство. Конференція 1871 г. нисколько не улучшила положенія судоходства на Дунаѣ, а еще болѣе запутала дѣло, желая установить еще новый участокъ рядомъ съ существовавшими уже тремя-четырьмя. Далѣе встрѣтимъ опять новыя осложненія.

---

le droit de la Sublime Porte de faire entrer, comme de tout temps, ses bâtiments de guerre dans le Danube en sa qualité de puissance territoriale.

[280] 12-ти лѣтній срокъ установленъ въ виду того, что къ этому времени должно произойти окончательное погашеніе займа, заключеннаго Европейской Коммиссіей подъ гарантіей нѣкоторыхъ державъ. Срокъ погашенія займа истекалъ 24 апрѣля 1883 г.

[281] статья 8-я договора 71 г. постановляла, что всѣ статьи Париж. трактата, не измѣненныя и не отмѣненныя этимъ договоромъ, остаются въ силѣ.

## Восточная война и Берлинскій Конгрессъ.

Вскорѣ послѣ Конференціи 1871 г. началось движеніе на востокѣ, привлекшее на себя всеобщее вниманіе. Послѣ продолжительной, довольно явной поддержки возставшихъ противъ Турціи христіанскихъ ея провинцій, Россія весною 1877 г. вступила съ послѣдней въ открытую борьбу. Военныя дѣйствія на первыхъ порахъ должны были сосредоточиться на Дунаѣ. Постановленія о свободѣ судоходства и о нейтралитетѣ должны были здѣсь впервые подвергнуть испытанію и доказать свою силу или несостоятельность.

Съ первыхъ же дней по объявленіи войны главный Командиръ турецкихъ войскъ, сердаръ Экремъ, получилъ отъ своего правительства инструкцію, которая уполномочивала его принимать всѣ необходимыя для обезпеченія военныхъ дѣйствій мѣры, въ томъ числѣ „запрещать судоходство, задерживать и допрашивать суда."[282] Сердаръ Экремъ немедленно воспользовался даннымъ ему полномочіемъ и издалъ прокламацію, въ которой Дунай объявленъ линіей защиты, на которой правила о нейтралитетѣ судоходства и торговли непримѣнимы; судамъ запрещено двигаться и производить торговыя операціи на Нижнемъ Дунаѣ, а нарушившіе это распоряженіе капитаны подлежатъ дѣйствію законовъ относительно шпіонства, суда ихъ и грузъ будутъ задержаны и конфискованы.[283] Эта прокламація сильно встревожила Австрію, какъ страну, наиболѣе близко заинтересованную въ Дунайскомъ судоходствѣ. Двѣ

---

282) Инструкція 29 апр. 1877 г. „...le commandant des forces est libre de prendre telles mesures qu'il croira convenables pour les opérations militaires. Il a notamment le droit d'interdire la navigation, de retenir et de requisitionner les navires sauf indemnité..." См. Nouv. Rec. Gén. 2me Série t III p. 199.

283) La guerre ayant éclaté entre l'Empire ottomane et la Russie, la partie du Danube qui est entourée du sol ottoman est considérée comme ligne de défense. Les règles suivies ailleurs à l'égard de la





ноты посланы тотчасъ же представителямъ Австріи, барону Langenau — въ Петербургѣ и графу Zicsy (Зичи) — въ Константинополѣ, для представленія правительствамъ, при которыхъ они аккредитованы. Австрія видитъ въ распоряженіи Экрема „такое поразительное и ничѣмъ не оправдываемое неуваженіе всѣхъ основныхъ положеній международнаго права и своихъ правъ, какъ нейтральной державы, которое она ни въ какомъ случаѣ допустить не можетъ."[284] Она требуетъ отъ Порты признанія флага Европейской Коммиссіи для обезпеченія въ будущемъ свободы судоходства и охраненія созданныхъ ею на Дунаѣ работъ. Порта соглашается съ Австріей относительно признанія свободы судоходства на Дунаѣ и заявляетъ, что принятыя ею ограничительныя мѣры имѣютъ временный и чисто случайный характеръ. Такой отвѣтъ еще раньше данъ былъ Австріи Петербургскимъ Кабинетомъ.[285] Австрія въ нотахъ своихъ настаивала главнымъ образомъ на томъ, чтобы принимаемыя въ военное время мѣры къ ограниченію свободы судоходства не могли быть приводимы впослѣдствіи, какъ прецедентъ и въ мирное время.[286]

---

navigation et du commerce des bâtiments neutres ne sont pas applicables ici. En conséquence il est interdit à tout navire de circuler et de faire des opérations commerciales dans cette partie du Danube. Les règles relatives à l'espionnage seront appliquées à partir du 21 avril (v. s.) à l'égard des capitains... (ibid.)

284) Нота гр. Андраши къ гр. Зичи 22 мая 1877 г. Nouv. Rec. Gén. 2me Se t III p. 200. — Возражая на прокламацію Сердаръ Экрема, гр. Андраши пишетъ: „Wir können vor Allem nicht zugeben, dass die Donau von der Türkei einfach als ihre Vertheidigungslinie bezeichnet und angesehen werde. Die Donau ist in erster Reihe eine freie, dem Verkehre aller Handelsflaggen geöffnete Wasserstrasse und der freie Verkehr auf diesem Wege darf, mit Bezug auf den Handel, durch Niemanden und durch keinerlei Hindernisse eingeschränkt werden..."

Въ Санъ-Стефанскомъ договорѣ, положившемъ конецъ военнымъ дѣйствіямъ, двѣ статьи опредѣляли будущее положеніе судоходства на Дунаѣ. Одна изъ нихъ (ст. 12) подтверждаетъ всѣ права и обязанности Европейской Коммиссіи, предписываетъ срытіе всѣхъ прибрежныхъ крѣпостей и запрещаетъ доступъ къ Дунаю всѣмъ военнымъ судамъ; другая статья (13-я) обязываетъ Турцію возстановить Сулинское устье въ его прежнее судоходное состояніе и возмѣстить убытки, которые нанесены имуществу частныхъ лицъ перерывомъ судоходства на Дунаѣ. Эти постановленія Санъ Стефанскаго договора, какъ относящіяся къ вопросу о судоходствѣ по Дунаю, въ которомъ заинтересованы всѣ великія державы, были разсмотрѣны послѣдними на Конгрессѣ, собравшемся въ Берлинѣ въ іюнѣ 1878 г. Съ упомянутыми двумя статьями стояла въ тѣсной связи еще третья, не относившаяся прямо къ судоходству, но имѣвшая весьма важныя послѣдствія для него: статьей 19 Россія пріобрѣтала вновь большую часть территоріи, отнятой у нея по Парижскому трактату 1856 г., продвинувъ до устья Киліи свою „исправленную"

285) Нота кн. Горчакова представителю Россіи при Вѣнскомъ дворѣ, Новикову — 30 апр. 1877 г. N. R. G. ibid.

286) „Mais tout en admettant que les incidents de la guerre puissent amener des entraves passagères pour la navigation danubienne, nous nous reconnaissons le devoir de réserver ici à présent de la manière la plus formelle, auprès des Puissances belligérantes, le principe de la liberté de cette navigation du Danube que l'Autriche-Hongrie est intéressée en première ligne à voir maintenu... Vous voudrez bien ajouter que, si nous consentons à nous résigner aux inconvénients inséparables de l'état de guerre sur la ligne du Danube, il est bien entendu que cette situation exceptionnelle ne pourra en aucun façon être invoquée comme un précédent au préjudice de la liberté de navigation...



30 лѣтъ тому назадъ южную границу. Россія, такимъ образомъ, становилась снова прибрежной страной Дуная, хотя и не столь опасной, какой была до 1856 г., когда въ ея рукахъ находились всѣ устья Дуная.[287]

На Берлинскомъ Конгрессѣ противъ статьи 19-й возсталъ одинъ только представитель Англіи, Биконсфильдъ. Онъ замѣтилъ, что территорія, о которой идетъ рѣчь, отнята была у Россіи въ интересахъ лучшаго обезпеченія свободы судоходства на Дунаѣ, какъ это было тогда прямо заявлено статьей 20-й трактата. Шуваловъ отвѣчаетъ, что безъ этой уступки не можетъ быть обезпечена цѣлость Румыніи въ будущемъ, между тѣмъ она вовсе не угрожаетъ свободѣ судоходства, такъ какъ Россія не требуетъ возвращенія тѣхъ частей отнятой у ней Парижскимъ трактатомъ территоріи, которыя дали бы ей возможность угрожать свободѣ судоходства или даже имѣть вліяніе на нее. Новая граница Россіи по Килійскій рукавъ Дуная утверждена Конгрессомъ.

Болѣе преній возбудило обсужденіе двухъ другихъ статей Санъ Стефанскаго договора, относившихся къ Дунаю. Въ засѣданіи 2 іюля представитель

que ces restrictions ne passeront pas les limites tracées par la nécessité la plus impérieuse et qu'aussitôt que le cours des opérations de la guerre le permettra, les Puissances belligérantes s'entendront avec nous pour rétablir la liberté de la navigation sur le Bas Danube." N. R. G. ibid.

287) На эту опасность, которая могла вновь возникнуть для судоходства, еслибъ Россія заняла устья Дуная, указывалъ Бруніано, посланный тотчасъ по окончаніи войны въ Вѣну и Берлинъ для того, чтобы возбудить Австрію и Пруссію противъ ст. 19, отнимавшей у Румыніи за плохое вознагражденіе подаренную ей въ 1856 г. часть Бессарабіи. Что Россія не преклонялась передъ началомъ сво-

Австріи, баронъ Haymerle, представилъ Конгрессу свой проэктъ, которымъ должны были замѣнить упомянутыя 2 статьи. Предсѣдатель Конгресса заявилъ отклонить обсужденіе этого проэкта и заявилъ, что настоящее собраніе не можетъ заняться разсмотрѣніемъ детальныхъ вопросовъ судоходства, а призвано лишь обсуждать принципіальные вопросы. Но проэктъ и содержалъ именно такіе основныя начала. Они требовали: 1) Нейтрализацію Дуная отъ Желѣзныя Вороты до моря, 2) независимость Европейской Коммиссіи отъ территоріальной власти и постановленій, 3) участіе въ Европ. Коммиссіи представителя отъ Румыніи и 4) предоставленіе одной Австріи работъ, которыя должны быть выполнены у Желѣзныя Вороты согласно ст. 6 Лондонскаго договора 1871 г.[289] Послѣ непродолжительныхъ переговоровъ представитель Румыніи въ Европ. Коммиссіи одобренъ, а обсужденіе другихъ пунктовъ отложено до слѣдующаго засѣданія.

Въ этомъ засѣданіи Шувалов[ъ] участія

---

бодой судоходства и въ этого врага еще, можно сдѣлать по тому, что она не поколебалась бросить войска запрудить устья Дуная, потопивъ въ нихъ нѣсколько судовъ, нагруженныхъ камнями, не постыдилась разрушить сооруженія, принадлежавшія Европ. Коммиссіи и разогнать ея членовъ. (Ср. Geffcken. Im dienste der Diplomatie стр. 12).

288) Проэктъ Гаймерле состоялъ изъ 4 пунктовъ: 1. „Съ цѣлью обезпечить посредствомъ новой гарантіи, говорится въ пунктѣ первомъ, свободу судоходства по Дунаю, всѣ гаси рѣки, начиная отъ Желѣзныя Вороты и до устьевъ впадая въ Черное море, объявляются нейтральной. Острова, лежащіе въ этомъ теченіи и у устьевъ (Змѣиные острова), равно какъ и берега рѣки входятъ въ этотъ нейтралитетъ. Въ виду этого крѣпости прибрежныя должны быть срыты, не дозволяется водворять военныя суда, исключая стационеровъ, не могущихъ двигаться



проэктъ, противопоставленный русскими уполномоченными проэкту Haymerle. Контръ-проэктъ, по замѣчанію Бисмарка, представлялъ какъ бы карикатуру съ первымъ, а говоря простымъ, недипломатическимъ языкомъ, оба проэкта не имѣли ничего общаго между собою, кромѣ безусловнаго вступленія, въ которомъ говорилось о новыхъ гарантіяхъ судоходства, и количества пунктовъ, которыхъ тѣхъ и другихъ было четыре. Русскій проэктъ предлагалъ: 1) Съ цѣлью обезпечить свободу судоходства по Дунаю новой гарантіей подтвердить и сохранить въ полной силѣ прежніе договоры, примыкавшіе къ Дунаю начала Вѣнскаго Конгресса.[289] 2) Прибрежныя крѣпости должны быть срыты, и военныя суда не будутъ допущены на Дунаѣ; 3) Европейская Коммиссія остается при прежнихъ своихъ функціяхъ и полномочіяхъ, гарантированныхъ конвенціями; 4) Публичный актъ 1856 г. будетъ пересмотрѣнъ спеціальной Коммиссіей, въ которую выбудутъ представители отъ всѣхъ прибрежныхъ государствъ.

Разницу, которую нетрудно было замѣтить Бисмарку между обоими проэктами, русскіе упол-

---

по Дунаю. 2) Европейская Коммиссія распространитъ свою дѣятельность до Галаца; она будетъ независима, а исполненіи своихъ функцій, отъ территоріальной власти, сама будетъ назначать и содержать своихъ чиновниковъ. Кромѣ Европ. флота въ ней будетъ представлена и Румынія. 3) Регламентъ о судоходствѣ по Дунаю отъ Желѣзныя Вороты до Галаца будетъ выработанъ въ согласіи съ регламентомъ, имѣющимъ примѣненіе ниже Галаца. Судоходная торговля на этой часть не можетъ быть благопріятствуема болѣе ручной. 4) Работы, указанныя въ ст. 6 Лондонскаго договора 71 г. поручены одной Державѣ, въ пользу которой пойдутъ и ручные сборы, которые будутъ установлены; прибрежныя государства дадутъ окружную Австріи содѣйствіе, облегчая ей работы.

289) Старанно избѣгались здѣсь вступительныя слова о „новой гарантіи; они помѣщены, напротивъ, для того,

полномоченные объяснили нежеланіемъ вдаваться въ детали: они де ограничились только изложеніемъ принциповъ.[290]) Надо было придти какъ нибудь, однако, къ соглашенію, и Конгрессъ предложилъ барону Наумову и одному изъ представителей Россіи, убрать (Шувалова), приготовить это соглашеніе въ одномъ изъ перерывовъ засѣданій. Въ посредники имъ далъ уполномоченный Франціи, графъ Saint Vallier. Въ основаніе соглашенія положенъ былъ проэктъ Наумова, который затѣмъ принятъ Конгрессомъ съ небольшими измѣненіями и далъ, такимъ образомъ, начало статьямъ 52-57. Берлинскаго трактата.

## Берлинскій трактатъ 1878 г. и его послѣдствія для Дун. судоходства

Дунай на всемъ протяженіи отъ Желѣзныхъ воротъ до Чернаго моря объявленъ нейтральнымъ; въ виду этого прибрежныя крѣпости должны быть срыты, новыя возводимы быть не могутъ, а военныя суда, исключая легкихъ, предназначенныхъ для полицейской и таможенной службы, допущ. въ эту часть Дуная запрещены, но спасательныя, находящіяся у устьевъ могутъ доходить до Галаца (ст. 52). Нижній Дунай, такимъ образомъ, пріобрѣтаетъ значеніе исключительно торговой рѣки.

Европейская Коммиссія, въ которой будетъ представлена и Румынія, остается при прежнихъ своихъ полномочіяхъ, но дѣятельность ея, вполнѣ независимая отъ территоріальной власти, будетъ впредь распространяться до Галаца;[291]) всѣ договоры,

[290]) чтобы придать хотя нѣкоторое сосуществованіе новому проэкту съ австрійскимъ.

[291]) Убри заявилъ, что „ne doit pas être question de la Russie et de l'Europe et il ne le comprend à l'Europe des frontières...", отвѣчая этимъ на замѣчаніе Бисмарка, сдѣланное барону Наумову, что Конгрессъ не можетъ заняться детальной разработкой вопросовъ. (протоколъ 12, засѣданіе 4 іюня).

[291]) Проэктъ англійскаго правительства, представленный въ 1871 г. на Лондонской конференціи, предлагалъ распро-





опредѣляющія права, привиллегіи, прерогативы и обязательства Европ. Коммиссіи, подтверждаются (ст. 53). Задолго до истеченія срока полномочій послѣдней державы вступятъ въ соглашеніе мерду собою относительно ея преемниковъ или относительно ея измѣненій, которыя они сочтутъ нужнымъ внести въ этомъ случаѣ (ст. 54). Европейская Коммиссія выйдетъ въ соглашеніе съ тѣмъ слѣдуетъ, чтобы обезпечить содержаніе маяка на Змѣиномъ Островѣ (ст. 56). Ей поручается съ содѣйствіемъ прибрежныхъ делегатовъ выработать регламенты судоходства и рѣчной полиціи для части Дуная отъ Желѣзныхъ Воротъ до Галаца; эти регламенты должны находиться въ гармоніи съ тѣми, которые изданы уже или впредь будутъ изданы на Дунаѣ внизъ отъ Галаца (ст. 55). Этой послѣдней статьей пытались играть выдающуюся роль во всей послѣдующей исторіи дунайскаго судоходства.

Послѣднимъ изъ постановленій трактата, касающихся отношеній къ судоходству по Дунаю, исполненіе работъ для устраненія преградъ, полагаемыхъ движенію судовъ Желѣзными Воротами и порогами, поручается Австріи; прибрежныя государства обязаны всячески облегчать ей возложенную на нее задачу; право взиманія временной пошлины, установленное статьей 6 Лондонскаго договора 1871 г. для покрытія издержекъ по работамъ, остается за одной Австро-Венгріей (ст. 57).

Таковы были тѣ измѣненія, которыя Берлинскій трактатъ внесъ въ прежнюю систему Дунайскаго судоходства. Нечего и говорить, что эта система стала еще разнообразнѣй. Мало того, что установленъ еще новый участокъ у Желѣзныхъ Воротъ, на которомъ Австро-Венгріи предоставлено право установить рѣчную пошлину, дѣленіе на участки укрѣпляется этимъ трактатомъ такъ прочно, что сознаніе о единствѣ водянаго пути, о рѣчной общинѣ между

странить дѣйствіе Европейской Коммиссіи до Брэилы. Это постановленіе было сдѣлано по его предложенію.

прибрежными государствами совершенно теряется. Трактатъ уже ни словомъ не упоминаетъ о Прибрежной Коммиссіи, установленіе которой было предписано Парижскимъ Конгрессомъ 1856 г. и потребовано на всѣхъ послѣдующихъ Конференціяхъ; дѣленіе на участки было какъ бы узаконено, получивъ молчаливую санкцію со стороны державъ, участвовавшихъ въ заключеніи трактата 1878 г. Остатокъ идеи рѣчной общины можно бы видѣть, пожалуй, въ постановленіи статьи 57, по которой Австро-Венгріи поручены работы на участкѣ рѣки, принадлежащемъ другимъ государствамъ; но это было не сознаніе общности, а грубое насиліе, которое одна великая держава съ одобренія своихъ собратьевъ позволила себѣ совершить надъ незнатными и слабыми государствами. Это насиліе проявилось особенно рѣзко при примѣненіи на практикѣ статьи 55-й. Повѣсть о немъ занимаетъ все послѣднее десятилѣтіе исторіи Дунайскаго судоходства.

Послѣдствія статьи 55 Берлинскаго трактата. — Европейская Коммиссія при содѣйствіи делегатовъ прибрежныхъ государствъ должна была выработать для участка между Желѣзными Воротами и Галацомъ особый регламентъ судоходства и полиціи, который долженъ гармонировать съ регламентами, дѣйствующими на Дунаѣ внизъ отъ Галаца.[292] Такъ постановлялось въ статьѣ 55 Берлинскаго трактата, въ которой была очевидная недомолвка. Она говорила о выработкѣ ре-

[292] Этимъ постановленіемъ, казалось, выполнялась мысль Вѣнскаго Конгресса объ установленіи на „международныхъ" рѣкахъ однообразной административной системы, но мысль выполнялась только отчасти, такъ какъ это однообразіе не распространялось на Верхній-Австро-Венгерскій и Германскій Дунай. Послѣдній остался внѣ дѣйствія Европейской Коммиссіи, какъ этого желалъ еще Biol-Schauenstein и какъ это предвидѣлъ еще въ 1858 г. румынскій агентъ въ докладѣ своему правительству. — См. Engelhardt въ Nouv. Revue Hist. 1889 p. 124.



гламента, но ничего не говорила о томъ, кому придется приводить его въ исполненіе, — указавъ законодательную власть, она умолчала о власти исполнительной. Отсутствіе указанія на послѣднюю и дало поводъ тѣмъ толкованіямъ, въ которыхъ такъ ясно высказалось отсутствіе чувства справедливости у правительства Австро-Венгріи и другихъ потакавшихъ ей великихъ державъ. Вопросъ объ исполнительной власти на „Среднемъ Дунаѣ", какъ принято называть часть рѣки отъ Желѣзныхъ Воротъ до Галаца, остается открытымъ и донынѣ, хотя ему и пытались дать рѣшеніе.

Представлялось три справедливыхъ рѣшенія спорнаго вопроса, говоритъ Geffcken:[293] 1) предоставить исполнительную власть прибрежной Коммиссіи, дѣйствующей на всемъ протяженіи Дуная; но эта власть на Дунаѣ не установилась, и Берлинскій трактатъ объ ней даже не упоминаетъ; 2) можно было поручить исполненіе той же Европейской Коммиссіи, дѣйствовавшей на Нижнемъ Дунаѣ, но трактатъ прямо ограничивалъ сферу ея дѣятельности Нижнимъ Теченіемъ Дуная до Галаца (ст. 53); оставалось 3) предоставить исполнительную власть тремъ прибрежнымъ въ этомъ участкѣ государствамъ — Румыніи, Сербіи и Болгаріи. Ни одно изъ этихъ рѣшеній не было принято, а создана особая власть, о которой Берлинскій трактатъ не говоритъ ни слова, — создана спеціальная Коммиссія, получившая названіе „Смѣшанной" и прозываемая, съ неменьшей справедливостью, Коммиссіей Вмѣшивающейся.

Европейская Коммиссія въ засѣданіи своемъ 17 дек. 1879 г.[294] поручила представителямъ Германіи, Австріи и Италіи составить проэктъ исполнительной власти на Среднемъ Дунаѣ. Послѣдній былъ выработанъ въ исключительномъ интересѣ Австріи, которая, не имѣя на то никакого права, допущена къ участію въ исполнительной власти наряду съ мѣст-

[293] La question du Danube p. 27-28

[294] Протоколъ № 349 § 1

ными прибрежными государствами; мало того, ей дано вечное председательство и решающим голосом в случае разделения мнений.[295] Этим проектом создавалась, быть может, комиссия Венецианского типом не европейского дунае, а просто только австро-венгерского, а потому она встретила протест и не была принята остальными членами Европейской Комиссии.

В заседании 27 мая 1882 г. делегаты Франции, Баччеле, представили своим коллегам новый проект, по которому к четырем членам Ситтинской Комиссии предполагалось присоединить еще пятого, в качестве представителя от Европейской комиссии; им должен был один из членов последней, впредь до учреждения постоянной, председующий собой в алфавитном порядке. Именно, предложенное Баччеле'ом давало большинство устанавливало преобладающий голос Австрии, установляя вместе с тем контроль Европейской Комиссии над действиями Ситтинской, но недостаточно проекта была соединение двух голосов за Румынией и Австрией, когда очередь заседания доходила до них делегатов в Европейской Комиссии. Румыния не соглашалась признать

[295] На каком основании Австро-Венгрия попала в Ситтинскую комиссию, сказать трудно: она не могла считать себя прибрежной страной, так как сама настояла на разделении Дуная на участки, отказавшись тем самым от идеи речной общины. В управлении своих притязаний на участие в Ситтинской комиссии Австрия выставляла свое географическое положение, массу важных интересов, которые она имела на Нижнем Дунае, и обязательство возложенные на нее статьей 57 берлинского трактата. Ни одно из этих оснований не могло узаконить ее участия в комиссии на Среднем Дунае более, чем участие России или Англии. По географическому положению своему России, не говоря уже о Румынии, была столь же сильно заинтересована в судоходстве на Среднем Дунае, что и касается торговых интересов, то у Англии их было более, чем



Ситтинской Комиссии и после поправок Баччеле'а, не желая давать Австрии никакой исключительной привилегии сравнительно с другими великими державами. Она соглашалась на совместный контроль всех великих держав, принимая в новую комиссию из прибрежных стран одного или двух делегатов от Европейской Комиссии: один делегат назначается последней по большинству голосов, другой входит по очереди в алфавитном порядке держав, представленных в Европейской Комиссии; первый является постоянным членом Ситтинской Комиссии и ея председателем, второй чередуется ежегодно. Определяя таким образом состав Комиссии на Среднем Дунае, Румыния не желала, сверх того, признавать за нею исполнительной и судебной власти; она должна бы ограничиться надзором за точным и единообразным применением регламента и стоять на страже общих интересов судоходства. Благодаря оппозиции Румынии Ситтинская Комиссия не могла быть установлена.[296] Этому думали помочь на Конференции, созванной в Лондоне на 8 февр. 1883 г., устранив Румынию от обсуждения, что, однако, только более осложнило и без того уже запутанное отношение.

## Лондонская Конференция 1883 г.

Наступал срок, до которого продлены были полномочия Европейской Комиссии в договоре 1871 г. Надо было войти в соглашение относительно дальнейшей судьбы этого учреждения. Австрия, предлагавшая на Берлинском Конгрессе превратить Европей-

у Австрии, так как 67% всех судов, приближающихся в устья Дуная, принадлежат ее гражданам. оба обязательства, лежащих на Австрии в силу ст. 57 берлин. трактата не могли быть в данном случае речи, так как нельзя ее вознаграждение того же статьей, устанавливающей в ее пользу речную повинность.

[296] Австрия заявила надежду, что изменения, сделанные проектом Баччеле'а, являются такими, что

скую Коммиссію въ учрежденіе постоянное, соглашается теперь на продленіе ея полномочій только подъ условіемъ, чтобы удовлетворены были сперва собственныя ея требованія по отношенію къ Румыніи. Къ тому времени выработанъ уже регламентъ для судоходства по Среднему Дунаю, нуждающійся въ санкціи европейскихъ державъ. Для этихъ дѣлъ, а также для обсужденія предложенія, сдѣланнаго Англійскимъ правительствомъ еще въ 1871 г. относительно расширенія сферы дѣятельности Европейской Коммиссіи до Браилы и собрана Конференція 1883 г.

Въ первомъ же засѣданіи зашла рѣчь о допущеніи къ совѣщаніямъ прибрежныхъ государствъ Дуная, о которомъ должны были вестись переговоры. Делегатовъ Румыніи и Сербіи рѣшено допустить къ обсужденію,[297] но безъ права голоса, а Болгарія должна быть представлена Турціей,[298] какъ своимъ сюзереномъ.

---

уступокъ, на которыя она можетъ согласиться.

[297] Румынское правительство потребовало участія въ Конференціи на правахъ равенства. Предсѣдатель собранія, лордъ Гренвиль, считаетъ такое допущеніе справедливымъ, но противъ него возстаетъ делегатъ Германіи, Münster, который опасается что Румынія будетъ тормозить рѣшенія Конференціи своимъ veto; представитель Австро-Венгріи, графъ Kávolyi, „охотно присоединился бы къ желанію выраженному предсѣдателемъ", но ему приходится считаться съ противоположнымъ мнѣніемъ и присоединяется къ нему. Съ присоединеніемъ Kávolyi мнѣніе Münster'а одержало верхъ и всѣ остальные делегаты примкнули къ нему (У Kávolyi былъ совершенно свободный выборъ между двумя первыми мнѣніями, но, очевидно, онъ вовсе не имѣлъ охоты присоединяться къ мнѣнію предсѣдателя).

[298] Русскій делегатъ, баронъ Моренгеймъ, державшій себя съ замѣчательнымъ тактомъ втеченіе всѣхъ засѣданій Конференціи, считалъ возможнымъ дать Болгаріи совѣщательный голосъ „sans être tenue de faire



Дунайскія княжества протестовали противъ такого рѣшенія Конференціи и отказались отъ предоставленнаго имъ права участвовать въ засѣданіяхъ съ совѣщательнымъ голосомъ. Сербія, однако, приняла потомъ участіе въ Конференціи,[299] между тѣмъ какъ Румынія и Болгарія отказываются напередъ признавать обязательными для себя постановленія, которыя будутъ приняты Конференціей безъ ихъ согласія.[300]

Первымъ обсуждался вопросъ о расширеніи сферы дѣятельности Европ. Коммиссіи до Браилы и рѣшенъ единогласно въ утвердительномъ смыслѣ. Вторымъ вопросомъ былъ вопросъ о регламентѣ, выработанномъ для Средняго Дуная согласно ст. 55 Берлин. трактата. Регламентъ утвержденъ послѣ небольшой защитительной рѣчи графа Kávolyi, въ которой ~~[illegible]~~ онъ старался оправдать участіе Австріи въ Смѣшанной Коммиссіи и исполнительный характеръ власти послѣдней.[301] Моренгеймъ предлагаетъ, однако, дать санкцію лишь на 4 года „à titre d'essai"; онъ протестуетъ противъ обязательности регламента, если не будетъ дано согласіе Румыніи, на которую можетъ быть оказано

---

passer ses communications par le canal de la Turquie", причемъ указываетъ на антецедентъ.

[299] Она приняла участіе въ виду того, что Король не видалъ въ отказѣ Конференціи желаніе умалить права Сербіи, какъ равноправнаго члена международнаго союза.

[300] Болгарія указываетъ, что статья 55 Берл. Трактата допустила ея делегата въ Европ. Коммиссію; она не можетъ де довѣриться делегату Турціи, который неоднократно вотировалъ противъ предложеній Болгаріи, имѣвшихъ цѣлью оградить интересы княжества. Баронъ Моренгеймъ заступается за Болгарію, говоря, что Берл. трактатъ создалъ ей гораздо болѣе высокое положеніе, чѣмъ то, въ которомъ находились Дунайскія княжества по трактату 1856 г., такъ какъ Болгаріи предоставлено даже право заключать договоры безъ посредничества Турціи. При этомъ турецкій делегатъ, читаемъ въ протоколѣ, „a exprimé le regret de devoir avouer que c'était la première fois qu'il l'entendait dire"...

лишь правительственное вѣдѣніе, выражающее само собой изъ установившагося согласія міру великими державами.[302] Регламентъ принятъ съ прибавкой, въ которой выражается желаніе, чтобы на рѣшенія конференціи присоединились и другія державы.[303] Тогда графъ Кѣчовій, видя, что силою регламентъ введенъ быть не можетъ, сдѣлалъ еще наконецъ уступки требованіямъ Румыніи: 1) Австрія отказывается отъ двойнаго голоса въ Сулинской Коммиссіи, т.е. отъ очереднаго участія и делегата изъ Европейской Коммиссіи, но подъ условіемъ такаго же отказа и со стороны Румыніи 2) принимаетъ требуемое Румынией продолженіе желѣзнаго Дуная волубганіе конструкторъ и компетенціи власти 3) соглашается, чтобы суб-инспекторы были предлагаемы Коммиссіею, а назначаемы были приобрѣтенными правительствами или наоборотъ, а въ одномъ изъ слѣдующихъ засѣданій города предоставилъ назначеніе изъ всѣхъ однимъ приобрѣтеннымъ государствомъ, которое лишь увѣдомляетъ объ этомъ назначеніи Сулинскую Коммиссію.

Третій пунктъ обсужденій касался продленія полномочій Европейской Коммиссіи. Всѣ делегаты были за продленіе на срокъ возможно болѣе долгій; только баронъ Моренгеймъ заявилъ рѣшительно о другомъ, не требовавъ значительныхъ уступокъ, прежде чѣмъ согласиться на продленіе полномочій Европейской Коммис-

[301] Участіе Австріи въ Сулинской Коммиссіи, заявляетъ графъ Кѣчовій, не можетъ угрожать свободѣ судоходства, такъ какъ Сулин. Коммиссія вполнѣ подчинена Европейской, что не касается председательства, то это – вопросъ формы, оно является естественнымъ слѣдствіемъ первоначальнаго участія Австріи въ обѣихъ коммиссіяхъ. За Сулин. Комм. необходимо признать исполнительный характеръ: никому отъ этого вредъ не произойдетъ, а между тѣмъ такой же характеръ вѣдѣнія будетъ принадлежащаго на Нижнемъ Дунаѣ законодательства.

[302] „Ce serait aller trop loin, замѣчаетъ онъ, que de n'établir ce règlement obligatoire."

[303] Эта прибавка сдѣлана по предложенію председательствующаго Франціи, Ліфра.



сіи. Послѣ того, какъ требованія Россіи, о которыя будемъ говорить слѣдующе, были удовлетворены, полномочія Коммиссіи продлены на 21 годъ (ст. 24 апр. 1883 г.) за тѣмъ, чтобы по истеченіи этого срока они молчаливо возобновлялись на каждые три года, если только какая нибудь изъ державъ за годъ до истеченія пріостановленія не заявитъ другимъ о желаніи ввести какія нибудь измѣненія по отношенію къ ней.

Требованія Россіи, выраженныя отъ ея имени барономъ Моренгеймомъ, сводились къ слѣдующему, которое состояло въ пріятіи устья Кили изъ-подъ опеки Европейской Коммиссіи.[304] Килійскій рукавъ долженъ вѣчно впредь подъ территоріальнымъ суверенитетомъ Россіи, причемъ на общихъ съ Румыніей частяхъ будутъ сохранены правила, дѣйствующія на нижнемъ Дунаѣ; производство работъ въ этихъ частяхъ и взиманіе сборовъ будетъ происходить по согласію Европ. Коммиссіи, а при несогласіи споръ будетъ рѣшенъ собраніемъ договаривающихся державъ. Англійское правительство выставило условія, на которыя оно готово удовлетворить требованіе Россіи, послѣ нѣкоторыхъ переговоровъ условія съ нѣкоторыми измѣненіями были приняты барономъ Моренгеймомъ и санкціонированы Конференціей. Эти условія такова:

[304] Моренгеймъ выставилъ слѣдующія доводы предъявляемаго имъ требованія: 1) Европейская Коммиссія окончательно остановилась на устьѣ Сулины, какъ это видно изъ акта 2 ноябр. 1856 г., которымъ имѣетъ въ виду только этотъ рукавъ (фактически и географически) 2) Килійскій рукавъ соединяетъ нѣсколько благодѣтельныхъ, которымъ не можетъ быть закрытъ для прибрежныхъ судовъ въ разсѣ общихъ интересовъ торговли, а 3) суверенитетъ государства не можетъ быть ограничиваемъ болѣе, чѣмъ это, по единогласному заявленію, необходимо въ общихъ интересахъ международнаго союза. – Приведемъ мнѣніе бар. Моренгейма его отзывъ о свободѣ судоходства: „Je voudrais ce grand principe sont-ils dit-il, ne saurait plus être en question, ni aujourd'hui, ni jamais, ni

1.) Европейская Комм. не будетъ имѣть никакого контроля надъ тѣми частями Килійскаго рукава, которыя входятъ всецѣло въ территорію одного изъ прибрежныхъ государствъ. 2.) Части рукава, общія Россіи и Румыніи, будутъ регулируемы по правиламъ, изданнымъ для Сулинскаго устья; за выполненіемъ этихъ правилъ будутъ наблюдать делегаты Россіи и Румыніи въ Европейской Коммиссіи. 3.) Агенты Европ. Коммиссіи могутъ разъѣзжать по Килійскому устью. 4.) Европ. Коммиссія будетъ извѣщаема о работахъ, производимыхъ въ Килійскомъ рукавѣ. 5.) Россія сообщитъ ей регламентъ о сборахъ за судоходство съ цѣлью установить однообразную систему взиманія. 6.) Всѣ разногласія между Россіей и Европ. Коммиссіей рѣшаются договаривающимися державами. 7.) Сохраняются въ силѣ всѣ прежніе договоры и другіе акты, не отмѣненные этими постановленіями.

Таковы были результаты, достигнутые на Лондонской Конференціи 1883 г. Сфера дѣятельности Европейской Коммиссіи оказалась расширенной, а сама Коммиссія превратилась на практикѣ въ учрежденіе постоянное; передача Килійскаго рукава въ завѣдываніе прибрежнымъ рукаву государствамъ прибавила къ существовавшимъ уже на Дунаѣ 4-5 различнымъ системамъ судоходства еще три новыхъ; наконецъ, санкція регламента о судоходствѣ на Среднемъ Дунаѣ, противъ воли прибрежныхъ государствъ, только создала новыя затрудненія въ международныхъ отношеніяхъ.

---

ici, ni nulle part. La Russie le professe et le proclame aussi hautement que qui que ce soit.... Ce principe devenu loi n'est pas en question, et ce n'est pas du fait de la Russie qu'il sera jamais." Весьма иронически относится къ этимъ заявленіямъ Geffcken. Que l'on s'imagine, восклицаетъ онъ, cette proposition avec des pareils considérants produite dans une assemblée parlementaire, elle aurait été certainement saluée par une hilarité générale.



Договоръ 1883 г. былъ послѣднимъ международнымъ актомъ, регулировавшимъ Дунайское судоходство; имъ создано то положеніе, въ которомъ донынѣ находится судоходство по этой рѣкѣ. Дунай въ настоящее время по разнообразію режимовъ, которые установились на отдѣльныхъ участкахъ его, напоминаетъ рѣку дореволюціоннаго періода съ ея дробленіемъ по числу прибрежныхъ государствъ. Парижскій Конгрессъ, желая превратить Дунай въ свободный и непрерывный водный путь, предписалъ, чтобы все его теченіе подчинено было однообразному порядку судоходства. Этого достигнуто не было. Первымъ виновникомъ неудачи была Австрія, стараніями которой достигнуто было распаденіе Дуная на двѣ части съ особой системой судоходства въ каждой изъ нихъ; Верхній - Германо-Австрійскій и Нижній - Турецкій Дунай съ рѣкъ поръ болѣе не сливались. Начавшееся дробленіе, наоборотъ, пошло далѣе: изъ нижней части выдѣлились устья Дуная, переданныя въ распоряженіе Европейской Коммиссіи; къ устьямъ впослѣдствіи прибавлена еще часть нижняго Дуная, сначала до Галаца (въ 1878 г.), потомъ до Браилы (1883 г.). Договоръ 1871 г. выдѣлилъ въ особый участокъ незначительную часть Дуная у Желѣзныхъ Воротъ, а Берлинскій трактатъ 1878 г. создалъ еще новую систему судоходства на „Среднемъ" Дунаѣ съ Смѣшанною Коммиссіей. Конференція 1883 г. завершила, наконецъ, дробленіе, создавъ еще новыхъ два участка на Килійскомъ устьѣ. Въ настоящее время на Дунаѣ можно, такимъ образомъ, насчитать до 7 различныхъ системъ судоходства: 1) нѣмецкая 2) Австро-Венгерская, 3) у Желѣзныхъ Воротъ, 4) Средне-Дунайская или Смѣшанной Коммиссіи, 5) нижне-Дунайская или Европейской Коммиссіи, 6) русско-румынская и 7) русская на Очаковскомъ устьѣ. Нельзя ручаться, что дробленіе не будетъ продолжаться и далѣе; весьма легко можетъ случиться, что австро-венгерскій участокъ распадется на два вслѣдствіе того антагонизма, который существуетъ между обоими

правительствами; въ послѣднее время нерѣдки сношенія между ними по поводу пароходства, которое Венгрія желала бы монополизировать. Можно опредѣлить важность и другихъ дробленій, особенно на Среднемъ Дунаѣ, гдѣ до сихъ поръ не могутъ быть введены регламенты, выработанные на основаніи ст. 55 Берлин. трактата.

Установившійся на Дунаѣ порядокъ, мягко выражаясь, напоминаетъ средневѣковые порядки на рѣкахъ. Разница, однако, есть между нимъ существенная: начало свободы судоходства по международнымъ рѣкамъ признано безповоротно; оно стало уже достояніемъ права, и оспаривать его не вздумается никто, — средневѣковыя злоупотребленія вновь введены быть не могутъ. Съ другой стороны, существенная разница между современнымъ порядкомъ на Дунаѣ и тѣмъ, который существовалъ на средневѣковыхъ рѣкахъ, состоитъ въ самыхъ мотивахъ дробленія: фискальные интересы средневѣковыхъ сеньоровъ уступили теперь мѣсто политическимъ соображеніямъ великихъ державъ. Этотъ предпочтительный судъ не вреденъ, но во всякомъ случаѣ для судоходства и его свободы политическія соображенія менѣе опасны, нежели фискальныя.

Будущее Дунайскаго судоходства темно, какъ нельзя болѣе. Современное состояніе его не можетъ вѣрно считаться нетерпимымъ уже потому, что конференціи, происшедшій между Австріей и Румыніей послѣ Лондонской Конференціи 1883 г., до сихъ поръ еще не получилъ разрѣшенія. Австрія стоитъ упорно на своемъ, несмотря на блестящую защиту требованій Румыніи,[305] принятую на себя выдающимися представителями науки международнаго права въ Германіи. Выводъ изъ запутанныхъ представленій

[305] Требованія Румыніи сводятся къ слѣдующимъ тремъ пунктамъ: 1) Прибрежныя государства, кромѣ права на назначеніе инспекторовъ, должны сохранить за собой исполненіе регламентовъ и полицію; 2) Международная Комиссія



различныхъ, на него указываютъ и упомянутые представители науки.[306] Какъ бы это ни было, но современный порядокъ на Дунаѣ ненормаленъ и не можетъ удержаться вѣчное время. Кинувъ взглядъ назадъ на ходъ развитія свободы судоходства на Дунаѣ, мы можемъ замѣтить, что это развитіе шло такимъ неравномѣрнымъ шагомъ, какъ волны этой рѣки, измѣняя, какъ онѣ, свое направленіе, и распалось, наконецъ, не достигнувъ своей цѣли, какъ расходятся воды Дуная, прежде чѣмъ достигнутъ моря.—

---

надзирать за точнымъ исполненіемъ регламентовъ, и являться высшей судебной инстанціей. 3) Состоящей при Комиссіи такова: а) при прибрежныхъ государствахъ — Болгаріи, Румыніи и Сербіи посылаютъ въ нее по одному делегату, б) Европа представлена въ ней однимъ делегатомъ при Нижне-Дунайской Комиссіи, исключая только делегатовъ Румыніи и Австріи, с) Австрія принимаетъ участіе въ Комиссіи, какъ заинтересованная страна, но не какъ прибрежная. Всѣ расходы несутъ на одинаковыхъ прибрежныя государства. Румынія согласилась при этомъ, предоставить новой Комиссіи полномочія на 100 лѣтъ. 3) Полноправно участіе Румыніи въ совѣщаніяхъ и заключеніяхъ всѣхъ международныхъ конференцій по вопросу о судоходствѣ на Среднемъ Дунаѣ. Ср. Дано Стефанъ Бѣлградскій Дунайскій стр. 9.

[306] Geffcken умаляетъ до возможныхъ размѣровъ: 1) Европейской Комиссіи, дѣйствующей на Нижнемъ Дунаѣ, дана будетъ полномочіе наблюдать за точнымъ примѣненіемъ регламента и за рѣчной полиціей на Среднемъ Дунаѣ. 2) Полномочія Европейской Комиссіи въ томъ видѣ, въ какомъ они существуютъ на Нижнемъ Дунаѣ, распространены будутъ до Имперскихъ Воротъ. 3) Создана будетъ одна Прибрежная Комиссія отъ Рюмасера, гдѣ Дунай становится судоходнымъ вплоть до моря, какъ это было постановлено Парижскимъ трактатомъ. Это рѣшеніе вопроса было бы наиболѣе раціональное и наиболѣе выгодно для свободы судоходства по всему

Нелишнимъ будетъ сказать здѣсь нѣсколько словъ о главныхъ защитникахъ Австріи и Румыніи въ ихъ взаимномъ спорѣ. Требованія Румыніи нашли себѣ гораздо больше защитниковъ среди представителей науки, чѣмъ притязанія Австріи. Послѣдняя нашла себѣ поддержку въ дипломатахъ, которые и дали ея притязаніямъ защиту чисто дипломатическую: на Лондонской Конференціи 1883 г. Австрія получила вексель, который не былъ акцептованъ и не можетъ быть взысканъ, какъ справедливо замѣчаетъ Geffcken. Изъ сторонниковъ Австріи можно указать только на одно извѣстное въ наукѣ имя, — защиту ея правъ принялъ на себя проф. Jellinek; Румынія, между тѣмъ, въ спискѣ своихъ многочисленныхъ защитниковъ можетъ указать на такія имена, какъ Holtzendorff, Geffcken, Dahn и другія.

Наиболѣе талантливымъ и серьезнымъ защитникомъ требованій Румыніи является скончавшійся въ этомъ году Мюнхенскій профессоръ правъ Fr. v. Holtzendorff.[307] Въ краткомъ историческомъ очеркѣ судоходства по Дунаю Holtzendorff указываетъ на измѣнчивость въ требованіяхъ Австріи, на непослѣдовательность ея въ дѣлѣ защиты правъ прибрежныхъ государствъ и во взглядахъ на европейскій контроль,

---

Дунаю. Австрія заняла бы тогда преобладающее положеніе въ этой Коммиссіи въ виду своихъ многочисленныхъ интересовъ, а Россія не могла бы отказаться подчинить дѣйствію Прибрежной Коммиссіи и Килійское устье. 4) При невозможности указаннаго выхода, можно бы удержать Междунар. Коммиссію для морской части Дуная, а все остальное теченіе отъ Браилы до Иллера передать Прибрежной Коммиссіи 5) Наиболѣе легкое, но нежелательное рѣшеніе состояло бы въ томъ, чтобъ распространить дѣйствіе Смѣшанной Коммиссіи до Бѣлграда, чтобъ, так. обр., и Австрія стала прибрежной страной Средняго Дуная и могла по праву участвовать въ Коммиссіи. — La question du D. стр. 60-62. Подобныя же рѣшенія предлагаетъ и Bunsen Revue de dr. int. 1884 p. 560-561.





напирая вмѣстѣ съ тѣмъ на тѣ постановленія въ различныхъ договорахъ, регулировавшихъ Дунайское судоходство, въ которыхъ требованія Румыніи находятъ свое основаніе и защиту. Затѣмъ онъ ставитъ девять вопросовъ („neun Donaufragen") и разрѣшаетъ ихъ въ смыслѣ неблагопріятномъ для Австріи. Онъ доказываетъ слѣдующія положенія: 1) Австрія въ пользу своихъ притязаній не можетъ ссылаться на примѣръ Шельды, гдѣ Бельгіи предоставлено совмѣстное съ Голландіей распоряженіе устьями рѣки, хотя первая не является прибрежной страной; 2) исполнительная власть на международныхъ рѣкахъ принадлежитъ каждому прибрежному государству въ отдѣльности; ограниченіе суверенитета не можетъ идти далѣе требованія установлять всѣ рѣчные порядки съ общаго согласія; 3) „Aequitas", потерявшая уже свое значеніе въ гражданскомъ правѣ, играетъ весьма важную роль въ правѣ государственномъ и международномъ; одна изъ „iniquitates" въ международномъ правѣ есть нарушеніе взаимности въ правахъ и обязанностяхъ особенно по отношенію къ менѣе сильному государству. 4) Положеніе Нижняго Дуная является исключительнымъ, и регламентъ его не можетъ быть примѣненъ на другой части рѣки, какъ нельзя примѣнять правилъ, изданныхъ для мѣстностей, объявленныхъ въ осадномъ положеніи, внѣ строго означенныхъ границъ ихъ. 5) Изъ полной взаимности въ правахъ и обязанностяхъ прибрежныхъ государствъ вытекаетъ равноправное ихъ положеніе въ Коммиссіяхъ о судоходствѣ. Взаимность требуетъ, чтобы Румынія и Сербія допущены были къ надзору за австрійской частью Дуная, если Австрія желаетъ надзирать за судоходствомъ на участкѣ, принадлежащемъ этимъ государствамъ. 6) Участіе Австріи въ Смѣшанной Коммиссіи можетъ вытекать только изъ порученія Европ. державъ: можно при коллизіи дать предпочтеніе общимъ интересамъ надъ частными, но нельзя подчинять интересовъ одного государства интересамъ другаго. 7) Лондонская конференція 1883 г. представляетъ шагъ

---

307) Franz v. Holtzendorff. Rumäniens Uferrechte an der Donau. Leipzig 1883.

назадъ къ тому времени, когда судоходство зависѣло отъ положенія и могущества того или другаго прибрежнаго государства; она нарушила основныя начала Вѣнскаго Конгресса: - равноправное положеніе всѣхъ націй на междунар. фѣкахъ, общность правъ всѣхъ прибрежныхъ государствъ, самостоятельность послѣднихъ въ исполненіи общихъ нормъ судоходства и единообразіе послѣднихъ на всемъ теченіи. 8.) Румынія, какъ равноправный членъ Европейской Коммиссіи, какъ государство, подписавшее Добавочный актъ 1881 г., имѣетъ право на участіе во всѣхъ конференціяхъ, касающихся Дунайскаго судоходства. 9.) Европейскія державы не имѣли права измѣнять Добавочный къ Публичному 1865 года актъ 1881 г. безъ согласія и участія Румыніи. - Послѣ доказательства этихъ положеній требованія Румынскаго правительства не нуждаются болѣе въ оправданіи. Въ случаѣ коллизіи между интересами Румыніи и Европы можно допустить вмѣшательство, но при соблюденіи двухъ условій: а) надо доказать, что Румынія относится враждебно къ общимъ интересамъ судоходства в) вмѣшательство можетъ исходить не отъ Австріи, а лишь отъ лица всѣхъ европейскихъ державъ. Международное право не знаетъ никакихъ привилегій, которыя могли бы быть даруемы великими державами одному государству въ его отношеніяхъ къ другому. Если, заканчиваетъ Holtzendorff, ошибочно подводить всѣ отношенія между народами подъ опредѣленныя юридическія формулы, то еще опаснѣе искажать укоренившіяся уже основанія международнаго рѣчнаго права примѣсью къ нимъ политическихъ соображеній.

Брошюра Geffcken'а,[308] написанная въ защиту требованій Румыніи, носитъ почти исключительно историческій и документальный характеръ. Политическія соображенія играютъ тоже не маловажную роль въ этой книгѣ: Geffcken пытается доказать не только неправоту притязаній Австріи, но и нецѣлесообразность ея поведенія по отношенію къ Румыніи, которую она должна стараться привлечь къ себѣ. Вступая въ рас

[308] La question du Danube 1883.





прю съ Румыніей, Австрія де оказываетъ плохую услугу общегерманскому дѣлу на востокѣ и помогаетъ Россіи, своему наиболѣе опасному врагу, въ ея стремленіи укрѣпиться на Дунаѣ. Брошюра вся проникнута какой то особой ненавистью къ Россіи, въ которой Geffcken видитъ опаснѣйшаго врага для свободы Дунайскаго судоходства; съ особеннымъ злорадствомъ указываетъ авторъ на тѣ злоупотребленія, которыя были допущены на устьяхъ Дуная, когда они находились въ рукахъ Россіи, и не упускаетъ случая, гдѣ можно напомнить объ этомъ времени въ назиданіе современникамъ, которыхъ считаетъ слишкомъ довѣрчивыми по отношенію къ Россіи и ея обѣщаніямъ.[309] Къ брошюрѣ прибавлено масса интересныхъ документовъ, служащихъ для выясненія Австро-Румынскаго конфликта.

Felix Dahn въ своей брошюрѣ, посвященной памяти Гроція,[310] пытается доказать не только справедливость требованій Румыніи, но и пользу, которая вытекаетъ для Австріи изъ принятія этихъ требованій. Онъ считаетъ необходимымъ указать и на полезность, на выгоды, ибо, замѣчаетъ онъ, „das Erste reicht, wie die Weltgeschichte lehrt, nicht aus, am wenigsten, wenn hinter einem solchen „Anspruch" nicht eine ziemlich erkleckliche Zahl von Bajonetten blitzt." Соображенія свои Dahn высказываетъ въ Общей и Особенной частяхъ своего труда; они не прибавляютъ ничего существеннаго къ тому, что можно найти у Holtzendorff'а и Geffcken'а.

Изъ другихъ защитниковъ румынскихъ интересовъ укажемъ еще на Bunsen'а,[311] который желаетъ доказать, что сопротивленіе Румыніи служитъ общему дѣлу свободы Дунайскаго судоходства. Она требуетъ признанія

[309] Мы неоднократно указывали уже въ своихъ примѣчаніяхъ на мнѣнія Geffcken'а, а въ прим. 306 на стр. 181-182 привели предложенныя имъ средства разрѣшить Австро-рум. конфликтъ.

[310] Dr. Fel. Dahn. Eine Lanze für Rumänien. Leipzig. 1883.

[311] Theodor Bunsen. Die Donau. Berlin 1884. - Его-же La question du Danube въ Revue de dr. int. 1884 стр. 551.

своихъ правъ, вытекающихъ изъ суверенитета и положенія ея, какъ прибрежной страны, не для того, чтобы воспрепятствовать судоходству, но чтобы осуществить его свободу на всемъ протяженіи Дуная. Опасность для свободы судоходства Bunsen, подобно Geffcken'у, видитъ со стороны Россіи,[312] но не закрываетъ глаза и на дѣйствія Австро-Венгріи. Онъ указываетъ на дурное состояніе судоходности Верняго Дуная, на средства помочь этому и на преграды, которыя ставитъ судоходству Венгерская политика.[313]

Австрійскія притязанія нашли себѣ защиту только въ одномъ изъ представителей науки. Но и этотъ защитникъ, Jellinek,[314] не говоритъ о справедливости притязаній Австріи, не желаетъ подводить ихъ даже подъ правовыя нормы. Отношенія между государствами опредѣляются, говоритъ онъ, не однѣми юридическими формулами, а въ данномъ случаѣ рѣчь идетъ не о какомъ нибудь правовомъ казусѣ, а о вопросѣ чисто политическомъ: Nicht Recht gegen Unrecht, sondern Interesse gegen Interesse steht hier im Kampfe gegeneinander. Однако, Jellinek старается оправдать притязанія Австріи ссылкой на аналогичные случаи, встрѣчавшіеся въ исторіи международнаго рѣчнаго судоходства. – Лондонская Конференція 1883 г., недопустившая Румынію съ правомъ veto, не находится, говоритъ онъ, въ противорѣчіи съ международнымъ правомъ, предоставивъ Румыніи право присоединиться къ договору впослѣдствіи, какъ это случилось съ договоромъ 1849 г., провозгласившимъ свободу судоходства на р. По: папскій престолъ присоединился къ нему только черезъ годъ. Прибрежная Коммиссія, по

[312] Его опасенія на этотъ счетъ изложены имъ въ журналѣ Die Nation. Berlin 1884 май 10-го и 17-го.

[313] Противъ притязаній Австріи, какъ чисто эгоистическихъ, высказывается еще Strisower (Die Donaufrage въ Zeitschrift für das Privat und öffentl. Recht. 1884.) и Armand Lévy въ своей брошюрѣ „La Roumanie et la liberté du Danube. Я не говорю уже объ Ursino Valerian'ѣ (L'Autriche-Hongrie et la Roumanie dans la question du Danube Jassy 1882), такъ какъ онъ могъ бы быть пристрастнымъ въ



мнѣнію Jellinek'а, немыслима на Дунаѣ; предложивъ установленіе ея, Geffcken де упустилъ изъ виду существующій между Россіей и Австріей антагонизмъ, вслѣдствіе котораго предложенный Geffcken'омъ экспериментъ повлекъ бы за собой тяжелыя политическія послѣдствія. Что же касается Смѣшанной Коммиссіи, то Австрія де имѣетъ полное право принимать участіе въ ней, такъ какъ Вѣнскій Конгрессъ установилъ общность воднаго пути (Jellinek забываетъ при этомъ о необходимомъ условіи этой общности – взаимности въ правахъ), притомъ Румынія сама де допустила Австрію въ качествѣ со-прибрежной страны къ судоходству по Пруту въ 1866 г., хотя вся Австрійская часть Прута несудоходна. Исполнительная власть Коммиссіи и привилегированное положеніе въ ней одного изъ членовъ не представляетъ чего то „novum", какъ выражается Holtzendorff: Рейнская Коммиссія 1815 г. избирала сама главнаго инспектора, а коммиссія на р. По имѣла право назначать il personale subalterno permanente di sorveglianza e di esecuzione (ст. 9), причемъ голоса въ послѣдней Коммиссіи не были равны, и Австрія пользовалась въ ней привилегированнымъ положеніемъ.[315] Оправдавъ, такимъ образомъ, историческими прецедентами притязанія Австріи на Среднемъ Дунаѣ, Jellinek замѣчаетъ, что нельзя смѣшивать вопросовъ справедливости съ вопросами права: законъ не теряетъ своего характера, какъ законъ, вслѣдствіе того только, что онъ несовершенъ. Во всякомъ случаѣ, онъ совѣтуетъ остерегаться „dem jus gentium zurückschreiben, was erst den Nachweis zu liefern hat, dass es dem jus naturae angehört." – Брошюра Jellinek'а проникнута, повидимому, уваженіемъ къ началу свободы судоходства; въ отсту-

[314] Dr. Georg Jellinek. Oesterreich-Ungarn und Rumänien in der Donaufrage. Wien 1884.

[315] Прибрежная Коммиссія на р. По состояла изъ четырехъ членовъ и особаго предсѣдателя, „il quale, come pure uno dei commissarj, sarà nominato dall'Austria, et gli altri tre commissarj, uno per cadauno Stato." Оправдывая исполнительный характеръ власти Смѣшанной Коммиссіи, Jellinek указываетъ и на Прутскую Коммиссію 1866 г., гдѣ уже нельзя говорить о временномъ характерѣ учрежденія и объ исключительныхъ

пленіяхъ отъ Рейнскаго акта онъ справедливо видитъ прогрессъ международнаго рѣчнаго права. Онъ стоитъ за международную администрацію, которой пророчитъ великую будущность не только на такъ назыв. международныхъ, но и на многихъ національныхъ рѣкахъ. Странность его сужденій вытекаетъ только изъ того, что онъ отождествляетъ интересы Австріи съ интересами Европы, считаетъ Австрію дѣйствующею отъ имени Европы и въ ея интересахъ, между тѣмъ какъ общіе интересы судоходства и интересы австрійскіе далеко не совпадаютъ.

Изъ защитниковъ Австріи въ ея конфликтѣ съ Румыніей можно указать еще на Singer'а,[316] который старается выставить недобросовѣстность румынскаго правительства въ дѣлѣ выполненія нужныхъ для улучшенія судоходства работъ.- Catellani,[317] хотя и боится гегемоніи Австріи на Дунаѣ, но считаетъ возможнымъ оправдать ея требованія отъ Румыніи.

Мы ничего не говорили еще объ Engelhardt'ѣ, который такъ много потрудился въ дѣлѣ пропаганды свободы судоходства. Мы не могли говорить объ немъ, потому что онъ не можетъ быть причисленъ къ той или другой группѣ: въ рядѣ статей, посвященныхъ вопросу о Дунайскомъ судоходствѣ онъ не разъ измѣнялъ позицію, становясь то на сторону Австріи, то на сторону Румыніи. Engelhardt, впрочемъ, всегда признавалъ справедливыми опасенія румынскаго правительства, не одобрялъ только избранныхъ имъ средствъ борьбы. Въ Смѣшанной Коммиссіи, въ которую въ 1883 г. считалъ необходимымъ допустить Австрію, въ 1884 г. Engelhardt желалъ бы уже видѣть Россію и считаетъ противнымъ логикѣ и равенству составъ ея, санкціонированный на Лондонской Конференціи 1883 г.[318]

---

обстоятельствахъ, при которыхъ создана Коммиссія на Нижнемъ Дунаѣ.-

[316] Bernhard Singer. Die Donaufrage. Wien 1882.

[317] Catellani La navigazione fluv. La questione del Danubio. 1884.

[318] Статьи Engelhardt'а, относящіяся къ судоходству по





# Берлинская Конференція 1885 г.
## /: Конго и Нигеръ :/[319]

Начала свободнаго судоходства, пустившія уже значительные корни въ Европѣ и Америкѣ, перенесены въ послѣднее время на третій материкъ: Берлинская конференція 1885 г. распространила ихъ на двѣ Африканскія рѣки - Конго и Нигеръ. Заходила на Конференціи рѣчь о примѣненіи началъ свободнаго судоходства ко всѣмъ рѣкамъ Африки, какъ этого желалъ предсѣдатель Конференціи, кн. Бисмаркъ, а также и представитель Италіи, но на первыхъ порахъ рѣшено было ограничиться упомянутыми двумя рѣками.

Изъ всѣхъ рѣкъ Африки особенное вниманіе на себя привлекаютъ четыре: Конго, Нилъ, Нигеръ и Шари. Первое мѣсто среди нихъ принадлежитъ безспорно Конго, который своею судоходною частью - отъ

---

Дунаю перечислены нами на стр. 123-124 въ примѣч. 222.- Укажемъ на одинъ фактъ, свидѣтельствующій объ измѣнчивости взглядовъ Engelhardt'а въ данномъ вопросѣ. Въ свой статьѣ „La question du Danube" въ Revue de dr. int. 1883 г. Engelhardt стоитъ за Смѣшанную Коммиссію, не только оправдывая, но даже считая необходимымъ участіе въ ней Австріи; въ P.S. той же статьи, узнавъ объ отказѣ Румыніи, онъ считаетъ единственнымъ возможнымъ выходомъ замѣну Смѣшанной Коммиссіи Европейскою, полномочія которой должны быть распространены до Желѣзныхъ Воротъ. Въ слѣдующемъ году по поводу Смѣшанной Коммиссіи Engelhardt пишетъ уже слѣдующее: „Cette composition curieuse surprend à première vue, car, envisagée en elle-même et indépendamment des volumineux protocoles qui en donnent la genèse, elle blesse à plus d'un égard la logique et même l'égalité" (Le droit fluv. conv. въ Revue de dr. int. 1884).

[319] Полнымъ источникомъ для Конференціи 1885 г. можетъ служить собраніе трактатовъ Мартенса N. R. G. 2me série t X p. 199, гдѣ приведены всѣ протоколы засѣданій. Документы, подготовившіе Конференцію, можно найти

устьевъ до Stanley-Pool представляетъ 17290 километровъ, а по объему воды равенъ Нилу, Замбезѣ и Нигеру, взятымъ вмѣстѣ. Эта рѣка не имѣетъ за собой никакихъ историческихъ преданій; на ней не происходило никакихъ значительныхъ событій, которыя могли бы привлечь на себя вниманія историка. Только историкъ, который займется изслѣдованіемъ рабства, исторіей торговли африканскими неграми, только онъ обратится къ этой рѣкѣ и орошаемой ею странѣ, служившей когда то главнымъ центромъ вывоза этого, нынѣ уже потерявшаго свою цѣнность товара. Конго, такимъ образомъ, имѣетъ тоже свою исторію, которая вся состоитъ изъ однообразнаго и печальнаго пересказа неизмѣнно повторявшихся звѣрствъ и страданій. Нѣтъ почти ни одного народа въ Европѣ, который не былъ дѣйствующимъ лицомъ въ исторіи Конго: суда всѣхъ морскихъ націй заходили сюда, бросали якорь на нѣсколько дней и исчезали, нагруженныя мѣстнымъ товаромъ.

Впервые устья Конго открыты португальскимъ морякомъ Diego Caõ (или Cam) въ 1484-85 году. Съ тѣхъ поръ эта рѣка стала извѣстна подъ именемъ

---

въ Archives diplomatiques, издаваемыхъ французскимъ правительствомъ, 2me série t XII oct. 1884 стр. 284 и слѣд. — См. также донесеніе Engelhardt'a, бывшаго представителемъ Франціи на Берлинской Конференціи, въ Желтой книгѣ: Affaire du Congo 1885; Protocoles et acte général de la Conférence de Berlin 1884-85. — Пособія: Ch. Faure La Conférence Africaine de Berlin. Weyl Le Congo devant l'Europe. G. Moynier La question du Congo devant l'Institut de droit Intern. Villain. La question du Congo et l'association Internat. africaine. Vicomte de Bouthillier Brazza et Stanley. Ch. Jeannest Quatre années au Congo. Paris 1883. Henry M. Stanley Le continent Mistérieux. Ero-fe Cinq années au Congo (1879-1884) trad. Harry. Paris. Charles de Martrin Donos Les Belges dans l'Afrique centrale t II Le Congo et ses affluents. Bruxelles



Rio de Padraõ, Rio Poderoso, а съ 1578 г. — подъ именемъ Заира, какъ она была названа Lopez'омъ („nzari", „nzali" на языкѣ туземцевъ означаетъ рѣку въ нарицательномъ смыслѣ). Съ начала XVI в. входитъ въ употребленіе названіе Rio de Congo, сохранившееся за рѣкой донынѣ, наряду съ названіемъ Заира, которое употребляютъ преимущественно Португальцы, какъ освященное Камоэнсомъ. До начала XIX в. свѣдѣнія относительно р. Конго или Заира имѣлись весьма смутныя и ограничивались исключительно только одними устьями. Изслѣдованія, сдѣланныя по порученію Англійскаго правительства экспедиціей Капитана Джемса Кингстона Гискеу въ 1816 г., дали вполнѣ точныя свѣдѣнія относительно Нижняго Конго на протяженіи 280 километровъ, освободивъ эту часть рѣки отъ всѣхъ басенъ, которыя разсказывались о ней. Черезъ полъ-вѣка послѣ этого Ливингстонъ предпринялъ свое путешествіе по Африкѣ, а въ 1876 г. для отысканія слѣдовъ Ливингстона снабжена была экспедиція, во главѣ которой стоялъ прозываемый еще въ 1878 г. „мечтателемъ" и „журнальнымъ Донъ-Кихотомъ" Henry M. Stanley. Результатомъ обѣихъ экспедицій было открытіе Конго на всемъ его протяженіи.

Когда все теченіе Конго было изслѣдовано, оставалось утилизировать его для человѣчества. Еще въ 1877 г. Stanley пророчилъ этому могущественному водному пути великую политическую будущность, какъ единственному торговому пути, ведущему къ западу Центральной Африки.[32a] Онъ обратился къ бельгій-

---

1887. G. Arthur. Le Congo. Сообщеніе въ Лиссабонскомъ Географич. Общества 26 февр. 1886 г. Magalhaes. Le Zaïre et les contrats de l'Association Internat. Arnth Le Portugal et l'Institut de dr. Intern. въ Revue de dr. int. t XV (1883 г.) стр. 537. E. Laveleye La neutralité du Congo. Ibid. F. Martens La Conférence à Berlin et la politique coloniale. Revue de dr. int. t XVIII (1886) стр. 113 и 244. Engelhardt Origines des actes de navig. Ibid. p. 96. Ero-fe Du principe de neutralité. Ibid. p. 159. Carathéodory въ Handbuch § 80 стр. 368 и сл.

скому королю Леопольду II, который принял это дело подъ свое покровительство и учредилъ съ этой целью общество для изученія Верхняго Конго (Comité d'études du Haut-Congo), членами котораго были лица, внесшія извѣстную сумму денегъ для снаряженія экспедиціи. Послѣдняя была снаряжена и отправилась съ Stanley во главѣ въ іюлѣ 1879 г. Между тѣмъ по иниціативѣ того же Леопольда II организована международная ассоціація для изслѣдованія Центральной Африки и насажденія тамъ европейской цивилизаціи. Эта ассоціація получила названіе Association Internat. Africaine,[321] а вмѣстѣ съ тѣмъ и Комитетъ для изученія Верхняго Конго преобразованъ и названъ Association Internat. du Congo.

Экспедиція Stanley прибыла 14 авг. 1879 г. въ устье Конго и должна была взобраться вверхъ по рѣкѣ, чтобы по берегамъ ея заложить начала мирнаго завоеванія страны, просвѣщенія ея идеями новой европейской цивилизаціи. Конго было изслѣдовано, построены были станціи для судовъ. Пока продолжалась эта экспедиція, нѣкоторые эпизоды изъ которой мы уже приводили въ началѣ нашего сочиненія,[322] между государствами, за-

---

[320] Леснаръ-Гарденъ, писалъ Stanley 12 нояб. 1878 г. въ Daily Telegraph, это вопросъ, поднятый этимъ могущественнымъ рычагомъ пушекъ, спасенія современемъ вопросомъ политическимъ. Да сих поръ, однако, ни одна изъ европейскихъ державъ, кажется, не требуетъ себѣ права контроля надъ этой рѣкой. Португалія, правда заявляетъ на него притязаніе, потому что она открыла устье этого водного теченія, но великія державы, Англія, Соед. Штаты и Франція, отказываютъ признать это притязаніе. .... Это водное теченіе есть и останется великимъ торговымъ путемъ къ западу Центральной Африки" Stanley. Cong années стр. XIII. въ Введеніи.

[321] Объ образованіи этого общества см. приложенія AB. и AC. къ книгѣ Stanley. Cong années стр. 592-595.

[322] См. стр. 6.— Дѣятельность этой экспедиціи прекращена была Stanley въ упомянутой уже книгѣ его.



интересованными въ Африканскихъ дѣлахъ, больше недоразумѣній и споровъ.

Международная Африканская Ассоціація заключила болѣе 450 договоровъ съ начальниками отдѣльныхъ племенъ и пріобрѣла отъ нихъ право собственности, а съ нимъ вмѣстѣ и право суверенитета на территоріи, занятыя этими племенами. Всѣ уступленныя участки были объединены въ одно цѣлое, образуя совершенно независимое государство, находившееся подъ эгидой Ассоціаціи. Португалія выступила тогда съ притязаніями противъ Африканской Ассоціаціи. Она стала оспаривать право послѣдней, какъ частной компаніи, пріобрѣтать у туземныхъ начальниковъ территоріи изъ вмѣстѣ съ правами суверенитета, считая это недопустимымъ по современному международному праву и объявляя уступку, сдѣланную безъ согласія Португальскаго правительства, незаконной, такъ какъ земли эти по праву открытія принадлежатъ Португаліи.[323] Притязанія эти были поддержаны Англіей, въ которой Португалія сама обратилась съ просьбой объ этомъ. Въ отвѣтъ на это обращеніе лорда Гренвиль 15 февр. 1884 г. указываетъ условія,[324] съ принятіемъ которыхъ со стороны португальскаго правительства они готовъ веду-

---

[323] Прекрасное опроверженіе притязаній Португаліи сдѣлано Fr. Swiss'омъ въ его статьѣ, помѣщенной въ Revue de dr. intern. за 1884 г., гдѣ онъ указываетъ, какъ примѣръ допущенія частной ассоціаціей къ пріобрѣтенію у туземныхъ начальниковъ земельныхъ участковъ, на исторію возникновенія Либерійскаго государства. Fr. Swiss отвергаетъ право Португаліи на территоріальный суверенитетъ, основанный на первомъ открытіи, такъ какъ открыта была рѣка, а послѣдняя не подчиняетъ себѣ орошаемой ею территоріи, а, наоборотъ, является принадлежностью послѣдней, зависитъ отъ нея и раздѣляетъ ея судьбу.

[324] v. La Grande-Bretagne reconnaît à la couronne de Portugal des les territoires situés à l'Ouest de l'Afrique entre les parallèles 8° et 5°12' de la-

пить съ нимъ въ переговоры. Эти условія говорили кое-что о свободѣ судоходства для всѣхъ народовъ, но главнымъ образомъ имѣли въ виду выговорить различныя привилегіи для англійскихъ судовъ и товаровъ. По поводу этихъ переговоровъ въ парламентѣ сдѣланъ запросъ, послѣ котораго лордъ Гренвиль совершенно мѣняетъ тонъ. Онъ заявляетъ, что правительство Королевы становится на другую точку зрѣнія, чѣмъ та, на которой оно стояло прежде: дѣло идетъ теперь не о признаніи за Португаліей права, котораго у нея, какъ оказывается, нѣтъ, а потому ему нечего просить уступокъ, но надо прямо опредѣлить свои требованія. Переговоры продолжаются; Португалія уступаетъ всѣмъ требованіямъ Англіи, которая признаетъ взамѣнъ этихъ уступокъ суверенитетъ ея на Нижнемъ Конго. Договоръ заключенъ 26 февр. 1884 г.[325]

Когда текстъ договора былъ опубликованъ, онъ возбудилъ энергическій протестъ со стороны заинтересованныхъ въ дѣлѣ державъ. Соединенные Штаты выразили свой протестъ тѣмъ, что признали Международную Африканскую Ассоціацію за правящую на Конго державу (10 апр. 1884 г.) Въ самой Англіи упомянутый договоръ возбудилъ недовольство, такъ какъ можно было ожидать, что Португалія установитъ на Нижнемъ Конго такія же высокія пошлины, какія существуютъ въ другихъ ея колоніяхъ, пошлины, которыя сдѣлаютъ торговлю въ этой части Африки невозможной. Германія имѣла уже въ это время значительные интересы на африканскомъ континентѣ, отдавшись, по примѣру другихъ державъ, колоніальной политикѣ. Имперскій Канцлеръ, протестовавшій уже противъ англо-португальскаго договора, въ письмѣ къ графу Münster'у, представителю Германіи при англійскомъ дворѣ, высказываетъ мотивы своего протеста, а нѣсколько позже, въ нотѣ 13 сент. 1884 г., обращенной къ представителю Франціи въ Берлинѣ, барону de Courcel, приглашаетъ послѣдняго передать своему правительству, что Германія будетъ относиться дружественно къ Африканской Ассоціаціи,[326] и въ то же время предлагаетъ собрать заинтересованныя въ дѣлѣ государства для обсужденія вопросовъ объ облегченіи торговли, о примѣненіи къ рѣкамъ Конго и Нигеру началъ Вѣнскаго Конгресса о свободѣ судоходства и для опредѣленія условій дѣйствительности занятія территорій на африканскомъ континентѣ.[327]

---

titude australe; 2.) La navigation du Congo et du Zambèze, ainsi que de leurs affluents, sera libre; elle ne sera soumise à aucun monopole ni concession exclusives; 3.) un tarif libéral, avec un maximum assez bas de droits, sera établi dans toutes les possessions portugaises de l'Afrique, avec la garantie pour l'Angleterre du privilège de la nation la plus favorisée; 4.) Tous les privilèges dont jouissent actuellement d'après les traités faits avec les chefs indigènes du Congo, les sujets anglais, seront pris en sérieuse considération et ceux ci seront placés sur un pied égal avec les sujets relativement aux achats et locations de terrains, aux fonctions des missionnaires et aux tarifs; 5.) l'esclavage et la traite seront supprimés; 6.) Les droits et prétentions du Portugal sur la côte ouest de l'Afrique entre les 5° de longitude de Est et Ouest devront être transférés à la Grande Bretagne. См. Documents Diplom. Affaire du Congo p. 30-31; въ письмѣ Laboulay къ J. Ferry за № 15.



325) За свободой судоходства должна наблюдать особая англо-португальская Коммиссія. Предвидя, что переговоры скоро станутъ извѣстны Европѣ, лордъ Гренвиль заявляетъ, что онъ соглашается на Коммиссію изъ представителей Англіи и Португаліи (а не Международную) по желанію послѣдней, но „sans aucun esprit d'exclusivisme, sans aucune intention d'obtenir quelques avantages exceptionnels pour les sujets ou pour le commerce britanniques, mais avec le ferme propos d'assurer au commerce de toutes les nations une complète liberté."

326) „... observera une attitude bienveillante à l'endroit des entreprises Belges sur les rives du Congo

327) Нота кн. Бисмарка помѣщена въ Documents dipl. Affaire du Congo за № 25 стр. 56.

Французское правительство сочувственно отозвалось на предложеніе Германскаго Канцлера; оно желаетъ примѣнить начала Вѣнскаго Конгресса къ Конго и Нигеру, но не намѣрено, однако, распространить ихъ на рѣки, орошающія его колоніи — Габонъ, Гвинею и Сенегамбію;[328] подъ свободой торговаго судоходства она разумѣетъ свободный доступъ для всѣхъ флаговъ, запрещеніе всякой монополіи или предпочтенія, но допускаетъ возможность установленія пошлинъ для покрытія полезныхъ для торговли издержекъ.[329]

Португалія, между тѣмъ, оставила уже почву двусторонняго договора съ Англіей и рѣшилась предоставить разсмотрѣніе всѣхъ затрудненій по поводу Конго европейской Конференціи; Англія тогда тоже выражаетъ свою готовность присоединиться къ международному регулированію вопроса. Къ 15 ноября того же 1884 г. въ Берлинъ созвана была конференція, открывшая свои засѣданія въ той самой залѣ, гдѣ недавно еще Конгрессомъ великихъ державъ обсуждаемы были условія Санъ-Стефанскаго договора.

Предсѣдатель Конференціи, кн. Бисмаркъ, открывая первое засѣданіе, указалъ на великое значеніе предсѣдательствуемаго имъ Собранія, которое имѣетъ задачей посѣять въ центрѣ Африки сѣмена европейской цивилизаціи. Переходя къ свободѣ судоходства, кн. Бисмаркъ заявилъ, что Германское правительство охотно присоединилось бы къ предложеніямъ, имѣющимъ цѣлью регулировать этотъ вопросъ по отношенію ко всѣмъ рѣкамъ Африки.[330] Но это можетъ быть только внѣ Конференціи, которой программа ограничена судоходствомъ по р. Конго и Нигеру, а потому и проэктъ, который его правительство представитъ Кон-

[328] Въ данномъ случаѣ Франція снова отступаетъ отъ начала свободы судоходства тамъ, гдѣ лично для нея отъ провозглашенія ея выгодъ не предвидится; представителемъ Франціи, между тѣмъ, является тотъ самый Engelhardt, который такъ много говорилъ о неизмѣнной приверженности



ференціи, будетъ касаться только упомянутыхъ двухъ рѣкъ и ихъ притоковъ.[331] Задачею проэкта, по заявленію кн. Бисмарка, является обезпеченіе полной и всецѣлой свободы судоходства по обѣимъ рѣкамъ и ихъ притокамъ для флаговъ всѣхъ націй съ запрещеніемъ взимать какія бы то ни было пошлины, кромѣ тѣхъ, которыя назначены для покрытія издержекъ по работамъ, необходимымъ для самого судоходства.

Представитель Англіи, серъ Эдвардъ Malet, присоединяется вполнѣ къ высказанному кн. Бисмаркомъ желанію видѣть начала Вѣнскаго Конгресса примѣненными не только на Конго и Нигерѣ, но и на всѣхъ прочихъ рѣкахъ Африки, причемъ онъ замѣтилъ еще, что правительство королевы уполномочило его войти и въ обсужденіе этого вопроса. Послѣ этого великодушнаго заявленія серъ Эдв. Malet заводитъ длинную рѣчь о различіи между европейскими и африканскими рѣками, между Конго и Нигеромъ, объ особенномъ положеніи послѣдняго, и все это съ цѣлью убѣдить собраніе, что къ Нигеру непримѣнимы начала Вѣнскаго Конгресса. Причина очень проста и заключается въ томъ обстоятельствѣ, что прибрежныя племена этой рѣки находятся подъ протекторатомъ Англіи, а „это положеніе влечетъ за собою настоятельнымъ

[329] Documents dipl. Aff. du Congo №26. p. 58.

[330] Представитель Италіи въ 9-мъ засѣданіи возобновляетъ вопросъ о примѣненіи началъ Вѣнскаго Конгресса ко всѣмъ рѣкамъ Африки. Онъ считаетъ возможнымъ даже примѣнить многія изъ началъ 1815 г. не только къ такъ назыв. международнымъ рѣкамъ, но и къ рѣкамъ національнымъ, гдѣ это примѣненіе представило бы массу выгодъ для общихъ интересовъ торговли и судоходства. Режимъ принятый для Конго и Нигера онъ считаетъ maximum'омъ, qu'il se viendrait peut-être malaisé, dans les conjonctures actuelles, d'appliquer intégralement aux autres fleuves de l'Afrique dont les conditions ne sont pas analogues. N. R. G. 2-me S. t. 9. p. 364.

[331] Проэктъ, представленный Конференціи, былъ выработанъ не одной Германіей. Послѣдняя приготовила проэктъ въ 10 статей; французское правительство изложило свои взгля-

образомъ (d'une manière impérative) различіе въ примѣненіи началъ Вѣнскаго Конгресса."[332] Англія и въ данномъ случаѣ осталась вѣрна себѣ: провозглашая свободу судоходства и требуя установленія международнаго контроля на всѣхъ рѣкахъ, гдѣ она сама не является прибрежной страной, Англія ревниво оберегаетъ права территоріальнаго суверенитета вездѣ, гдѣ заходитъ рѣчь о рѣкѣ, орошающей ея владѣнія или даже только земли, находящіяся подъ ея протекторатомъ, какъ въ данномъ случаѣ. Ея поведеніе всегда одно и тоже, въ Старомъ свѣтѣ, какъ въ Новомъ, въ Европѣ, — какъ въ Африкѣ: требуя всего отъ другихъ, она не дѣлаетъ никакихъ взаимныхъ уступокъ, защищая идею общенія, когда дѣло касается другихъ, она ревниво защищаетъ права суверенитета, когда рѣчь заходитъ объ ней. Вездѣ Англія защищала только свои личные интересы: на Вѣнскомъ Конгрессѣ лордъ Clancarty съ энергіей стоитъ за свободу судоходства по Рейну для Англіи, не менѣе энергично защищаетъ англійское правительство свои права на судоходство по Шельдѣ, болѣе чѣмъ энергично заявляетъ о своихъ правахъ на Амазонкѣ и съ такою же энергіей втеченіе полувѣка отстаиваетъ свои суверенныя права на рѣкѣ Св. Лаврентія противъ притязаній Соедин. Штатовъ, требовавшихъ себѣ выхода къ морю. Послѣ этого можно дать себѣ отчетъ, что должны были означать заключительныя слова рѣчи сера Malet'а, имѣвшія въ виду случай распространенія началъ Вѣнскаго Конгресса и на прочія рѣки Африки:

---

ды по этому вопросу въ 4 параграфахъ, на основаніи которыхъ Engelhardt составилъ avant-projet изъ 8 статей. Имперская Канцелярія, которой сообщенъ былъ этотъ проэктъ, предложила сліяніе его съ своимъ въ одинъ, который будетъ представленъ въ Конференцію. Этотъ франко-германскій текстъ былъ дополненъ делегатомъ Бельгіи, барономъ Lambermont'омъ и въ такомъ видѣ былъ представленъ въ Собраніе кн. Бисмаркомъ. Въ 5-мъ засѣданіи сообщено еще 2 англ. проэкта. Таковы были основы, изъ которыхъ создались статьи 13-33 акта Берлин. Конференціи

[332] Серъ Ed. Malet указывалъ и другія причины,



„je me permettrai de suggérer que le mode de l'application, comme dans le cas du Niger, soit pris en considération séparément, après une étude des conditions individuelles de chacun de ses fleuves, dans l'ordre, où ils viendront à être discutés."[333] Это означало, что Англійскій представитель желаетъ предоставить себѣ возможность прослѣдить, чтобы ни одна африканская рѣка, гдѣ, „comme dans le cas du Niger", особыя обстоятельства (владѣніе или протекторатъ Англіи) требовали отступленія отъ началъ Вѣнскаго Конгресса, не была подчинена имъ.

Послѣ этихъ вступительныхъ рѣчей, которыя заняли цѣлыхъ два засѣданія Конференціи, приступлено было къ обсужденію проэкта. Послѣдній распадался на три части: въ первой шла рѣчь о свободѣ торговли въ предѣлахъ бассейна р. Конго, во второй — о свободѣ судоходства по р. Конго и Нигеру, въ третьей излагались условія дѣйствительности оккупаціи территорій на континентѣ Африки. Для насъ важна вторая часть проэкта, но мы не можемъ обойти молчаніемъ и обсужденіе первой, такъ какъ въ ней затрогивались многіе вопросы, имѣющіе отношеніе къ судоходству. Свобода торговли и свобода судоходства на континентѣ Африки такъ тѣсно связаны между собою, что оба вопроса, какъ справедливо замѣтилъ Эдв. Malet, должны быть разсматриваемы совмѣстно, представляя вмѣстѣ одинъ сложный вопросъ, одну экономическую задачу, для разрѣшенія которой и созвана настоящая Конференція.

---

препятствовавшія примѣненію началъ 1815 г. къ Нигеру: рѣка на значительномъ протяженіи еще не изслѣдована достаточно, заявляетъ Эдв. Malet, но извѣстно, что она географически распадается на три части, изъ коихъ верхняя не имѣетъ никакого сообщенія съ нижней, а послѣдняя, приближаясь къ морю, разсѣвается въ цѣлой сѣти устьевъ. Почему эти обстоятельства мѣшаютъ примѣнять къ рѣкѣ начала Вѣнскаго Конгресса, осталось извѣстнымъ, вѣроятно, одному только представителю Англіи. —

[333] N. R. G. 2me S. t X p. 205-206; засѣд. 15 нояб., протек. № 1.

Вся первая часть проекта, относящаяся к свободе торговли в бассейне Конго принята с незначительными дополнениями. Затруднение было вызвано самым определением бассейна Конго, так как неизвестно было, какія территоріи должно считать принадлежащими к этому бассейну. Для обсужденія этого вопроса образована особая Комиссія, которая опредѣлила границы бассейна Конго линіями гор, служащих водораздѣлом между Конго и его притоками, с одной стороны, и сосѣдними бассейнами, с другой. К этому речному бассейну в интересах торговых сношений присоединена еще территоріи на сѣверѣ и на югѣ отъ устья Конго (Sette Rama на сѣверѣ, устья р. Lodé на югѣ), а также все пространство на востокъ вплоть до Индійскаго океана подъ условием уваженія суверенитета существующих в этой мѣстности государств. Такимъ образомъ, подъ бассейном Конго должно разумѣть огромное пространство, захватывающее всю центральную Африку отъ одного океана до другого, в отличіе отъ речного бассейна это пространство условно подъ именем торговаго бассейна Конго. На всем протяженіи последняго торговля объявлена совершенно свободной.

---

[334] В §1 проекта говорилось о свободѣ торговли „dans tous les territoires constituant le bassin du Congo et de ses affluents, y compris certaines régions situées entre le dit bassin et les deux océans respectivement, et donnant des lignes de communication entre le bassin et l'océan". Комиссія, назначенная для опредѣленія речных границ этого бассейна обратилась за свѣдѣніями к географам и путешественникам (Мнѣніе Stanley, который сделал за создание „торговаго" бассейна морю имѣет в его виду Congo annexé au Congo à proprement. АК.) Границы речного бассейна указаны следующія: на сѣверѣ: бассейны Ніари, Огова, Шари и Нила, на востокѣ – Танганайка, на югѣ – водораздѣлы бассейнов р. Замбези и Lodé. Они включается, так. обр., вся земли, орошаемыя Конго и его притоками, включая Танганайку съ ея водосб. пространствомъ.



Свобода торговли, гарантированная для бассейна Конго, состояла в томъ, что 1) суда всех народов, без различія національности, получили свободный доступ ко всѣм морским берегам и на всѣ водные пути, естественные или искусственные, существующие или имѣющие возникнуть в будущем[335]; 2) товары, какого бы они ни были происхожденія, ввозимые в эту область морскимъ, речнымъ или сухимъ путем, могут подлежать только пошлинѣ, которая может быть установлена в будущем, как компенсація полученная для торговли выгодъ, но подъ условіем равенства для всех флагов. Ввозимые товары свободны отъ всех ввозных и транзитных пошлин[336]. 3) В бассейнѣ Конго не может быть установлено никакой монополіи или иной привилегіи в сферѣ торговли; иностранцы и туземцы будут пользоваться правом полнаго равенства. – [337] За примѣненіем и соблюденіем этих началъ должна была слѣдить особая Международная Комиссія по судоходству на р. Конго, но обсужденіе этого вопроса отложено[338] до обсужденія второй части проекта, относящейся специально к судоходству.

---

[335] §2 проекта: „Tous les pavillons, sans distinction de nationalité, auront libre accès à tout le littoral des territoires décrits ci-dessus, ainsi qu'à toutes les eaux du Congo et de ses affluents et à tous les ports situés sur les bords de ces eaux". Вслѣдствіе предложенія представителя Голландіи, послѣ словъ: „et de ses affluents" прибавлено еще: „y compris les lacs, ainsi qu'à tous les canaux qui pourraient être creusés à l'avenir dans le but d'en relier les différentes parties navigables".

[336] §3 проекта, предоставленнаго конференціи.

[337] „Toute puissance, говорится §5 проекта, qui exerce ou exercera des droits de souveraineté dans les territoires susdits ne pourra y concéder ni monopole ni privilège d'aucune espèce en matière commerciale. Les étrangers y jouiront indistinctement de même traitement et des mêmes droits que les nationaux". К добавочному к этому параграфа, по предложенію Сан-Жюльена, упомянуто о телеграфной дорогѣ, имѣющей быть

Судя по тѣмъ размѣрамъ, въ какихъ признана была Конференціей свобода торговли и судоходства въ бассейнѣ р. Конго, можно было ожидать, что и начала Вѣнскаго Конгресса получатъ самое широкое развитіе и будутъ примѣнены, какъ это предложено было представителемъ Италіи, не только къ „международнымъ", но и къ національнымъ рѣкамъ африканскаго Континента. Конференція должна была заняться только рѣками Конго и Нигеромъ, для которыхъ Франціей и Германіей составленъ былъ одинъ общій актъ о судоходствѣ. Англія повторила свое требованіе, чтобы вопросы, относящіеся къ судоходству по Нигеру, были разсматриваемы независимо и отдѣльно отъ вопросовъ о судоходствѣ по р. Конго.

Представитель Франціи заявляетъ, что его правительство не сочло достаточными представленные Англіей мотивы для различнаго отношенія къ судоходству по той и другой рѣкѣ. Требованіе Англіи не основано де ни на фактѣ, ни на правѣ, такъ какъ верхняя часть Нигера находится во владѣніи Франціи и если англійское правительство считаетъ возможнымъ отклонить европейское вмѣшательство, оно все же не можетъ устранить содѣйствіе Франціи, какъ соприбрежной страны. Баронъ de Courcel требуетъ, поэтому, чтобы при отдѣльномъ обсужденіи вопросовъ, относящихся къ судоходству по той и другой рѣкѣ, рѣшеніе относительно Конго было принято подъ суспенсивнымъ условіемъ до принятія рѣшенія относительно Нигера. Это было лучшимъ и

---

построенной прибрежною у Stanley Pool властью. Послѣдняя, постановляется въ договорѣ, „ne subira, en matière d'exploitation et de tarifs, d'autre restriction que celle résultant de l'assimilation des étrangers aux nationaux sous tous les rapports."

338) Представитель Португаліи, Sevra, высказывается противъ установленія Международной Коммиссіи, которая затруднитъ свободу дѣйствій мѣстныхъ правительствъ и создастъ положеніе, въ которомъ постоянно будутъ встрѣчаться случаи столкновеній.



единственнымъ средствомъ побудить Англію сдѣлать уступки: она должна была согласиться признать за Европой право нѣкотораго контроля на Нигерѣ, чтобы самой получить возможность проявлять его на Конго. Положеніе послѣдняго въ географическомъ и экономическомъ отношеніи не представляетъ никакой разницы сравнительно съ положеніемъ Нигера, а потому можно было легко примѣнить и къ нему тѣ начала, которыя Англія желала видѣть только на Нигерѣ, а именно, можно было провозгласить свободу судоходства на р. Конго и предоставить практическое примѣненіе ея безконтрольно однимъ прибрежнымъ государствамъ. Этого опасалась Англія по отношенію къ Конго и готова было, поэтому, сдѣлать нѣкоторыя уступки Франціи на Нигерѣ.

Для разсмотрѣнія актовъ о судоходствѣ по Конго и Нигеру составлена особая коммиссія, которой были отданы франко-германскій проэктъ о судоходствѣ по Конго/Нигеру и англійскій проэктъ о судоходствѣ по Нигеру. Коммиссія свой проэктъ, предназначенный регулировать судоходство по р. Конго на началахъ полной свободы и равенства при постоянномъ международномъ контролѣ. Въ предисловіи къ своему акту Коммиссія высказываетъ вполнѣ опредѣленно свой взглядъ на свободу судоходства, взглядъ, который встрѣтилъ энергическій протестъ со стороны русскаго делегата, гр. Капниста. Коммиссія заявляетъ, что она желала примѣнить къ Конго тѣ начала свободнаго судоходства, которыя были высказаны на Вѣнскомъ Конгрессѣ 1815 г. и развиты впослѣдствіи въ актахъ, регулировавшихъ судоходство на Рейнѣ (актъ 1868 г.), на Паранѣ и Уругваѣ (1853 г.) и на Дунаѣ (1856 г.). Запрещеніе всякихъ рѣчныхъ пошлинъ, не имѣющихъ характера платы за оказанную услугу, уравненіе иностранцевъ во всѣхъ правахъ съ жителями прибрежныхъ странъ и созданіе Международной Коммиссіи на устьяхъ, — вотъ начала Вѣнскаго Конгресса въ примѣненіи по отношенію къ Дунаю. Прогрессивный ходъ развитія свободы судоходства требуетъ примѣненія на Африканскомъ Континентѣ началъ Вѣнскаго Конгресса въ ихъ полномъ развитіи.

Это предисловіе очень не понравилось гр. Капнисту, который въ позднѣйшихъ актахъ, приведенныхъ Коммиссіей, видитъ только отступленіе отъ началъ Вѣнскаго Конгресса, но не видитъ прогресса. Онъ указываетъ на акты судоходства на Рейнѣ 1831 г., на Шельдѣ, на Маасѣ и Эльбѣ, которые вовсе не представляютъ примѣненія началъ 1815 г. „de plus en plus large", какъ выражается Коммиссія, а наоборотъ, толкуютъ ихъ въ ограничительномъ смыслѣ. Что касается Международной Коммиссіи на Дунаѣ, то это является единственнымъ исключеніемъ, а вовсе не прогрессомъ, на что де указываетъ то обстоятельство, что такая Коммиссія не будетъ создана на Нигерѣ. Графъ Капнистъ согласенъ вступить въ обсужденіе представленнаго акта только съ оговоркой, что его правительство не признаетъ толкованія трактатовъ, сдѣланное Коммиссіей и соглашается на примѣненіе началъ выработаннаго акта только по отношенію къ той части африканской территоріи, о которой идетъ рѣчь. Актъ о судоходствѣ былъ обсужденъ и принятъ съ незначительными измѣненіями, а за нимъ принятъ и актъ о судоходствѣ по Нигеру.

Актъ о судоходствѣ по Конго 1885 г.

[Актъ состоялъ изъ 14 статей; онѣ помѣщены, за исключеніемъ ст. 14, предоставляющей державамъ право вносить измѣненія и дополненія, въ заключительный актъ Конференціи, составляя въ ней стт. 13-25.]

Сфера дѣйствія акта о судоходствѣ по р. Конго обнимаетъ главную рѣку со всѣми рукавами и устьями и притоки ея, а также всѣ каналы и сухопутныя дороги, которые могутъ быть проведены впослѣдствіи съ цѣлью восполнить несовершенства и несудоходныя части воднаго пути.- На всѣхъ этихъ путяхъ свобода судо-

339) ст. 13 (1я проэкта), ст. 15 (3я пр. и 6я франко-германскаго проэкта) и ст. 16 (4я пр. Комм., 3я Пр. Герм.) Послѣдняя изъ нихъ постановляетъ, что каналы и сухопутныя дороги будутъ разсматриваемы, какъ принадлежности рѣки, и будутъ равнымъ образомъ открыты для торговли всѣхъ народовъ.- Проэктъ желалъ распространить дѣйствіе своихъ постановленій и на рѣки „торговаго"





ходства не можетъ быть ничѣмъ воспрепятствована; она признана за всѣми флагами безъ всякаго различія между прибрежными и неприбрежными государствами; не можетъ быть установлено никакихъ исключительныхъ привилегій или покровительства (faveur) и не дѣлается различія между морскимъ и рѣчнымъ судоходствомъ, между большимъ и малымъ каботажемъ.[340]

Пошлины. Допускается только три вида сборовъ: 1) портовые сборы за пользованіе разными приспособленіями (краны, вѣсы, магазины и проч.), 2) сборъ за услуги лоцмановъ въ тѣхъ частяхъ рѣки, гдѣ окажется необходимымъ установить лоцманскія станціи, 3) пошлины для покрытія издержекъ на техническія работы и администрацію судоходства.[341]

Администрація и судъ. За выполненіемъ предписаній акта слѣдитъ особая Международная Коммиссія, въ которой всякое государство, подписавшее актъ Конференціи или присоединившееся къ нему впослѣдствіи, можетъ имѣть своего представителя съ правомъ голоса; делегатъ, представляющій нѣсколько государствъ, пользуется только однимъ голосомъ.[342] Члены Междунар. Коммиссіи, служащіе, бюро и архивы ея облечены привилегіей неприкосновенности.[343] Эта Коммиссія, которая должна быть установлена не позже шести мѣсяцевъ, выработаетъ акты о судоходствѣ, рѣчной полиціи, о лоцманахъ и карантинѣ, но эти регламенты получатъ силу закона только по одобренію ихъ со стороны державъ. Коммиссіи принадлежитъ исполнительная власть только на тѣхъ частяхъ рѣки, гдѣ она не встрѣчаетъ авторитета цивилизованнаго государства; въ противномъ случаѣ эта власть принадлежитъ послѣднему.[344]- Международная Коммиссія имѣ-

бассейна, но представитель Франціи не желалъ, чтобы рѣки, впадающія въ Атлантич. океанъ и протекающія между Sette Camma и Lodé на сѣверъ и на югъ отъ ~~Кон~~ устьевъ Конго, были ассимилированы съ послѣднимъ.

340) ст. 13 (1я въ проэктахъ)

341) ст. 14 (2я Пр. Комм.). О пошлинахъ говорилось уже болѣе подробно при установленіи свободы торговли.

етъ слѣдующіе аттрибуты: 1) указываетъ нужныя для обезпеченія судоходности рѣки работы, причемъ выполняетъ ихъ сама въ частяхъ, гдѣ нѣтъ суверенитета цивилизованной державы, а въ другихъ — по соглашенію съ прибрежной властью; 2) опредѣляетъ размѣръ сборовъ, упомянутыхъ выше въ ст. 14, исключая портовыхъ сборовъ, которые устанавливаются территоріальною властью; взиманіе принадлежитъ той власти, которая установляетъ сборъ. 3) распоряжается доходами, которые получаетъ изъ сборовъ по ст. 14.; 4.) надзираетъ за Карантиннымъ учрежденіемъ 5) назначаетъ служащій персоналъ (субъ-инспектора назначаются мѣстною властью, гдѣ установленъ суверенитетъ цивилизованнаго государства).[345] Междунар. Коммиссія можетъ прибѣгнуть къ помощи военныхъ судовъ державъ, подписавшихъ актъ (ст. 21).[346] Ей дано право заключать займы, но безъ гарантіи государствъ; они погашаются сборами, указанными въ ст. 14 на третьемъ мѣстѣ (ст. 23).

У устьевъ Конго учреждается Карантинъ для входящихъ и выходящихъ судовъ; позднѣе будетъ рѣшено, нуженъ-ли и въ какихъ условіяхъ санитарный контроль за судами во время движенія ихъ по самой рѣкѣ (ст. 24). Судоходство и всѣ связанныя съ нимъ учрежденія получили гарантіи нейтралитета: судоходство для всѣхъ народовъ, нейтральныхъ или воюющихъ будетъ свободно во всякое время; не допускается только транспортъ предметовъ, входящихъ въ понятіе военной контрабанды. Всѣ учрежденія и лица, занятыя службою въ должностяхъ, установляемыхъ актомъ о судоходствѣ, пользуются гарантіей нейтралитета, и должны быть уважаемы и покровитель-

---

342) ст. 5 Проэкта Комм. (ст. 17 акта)

343) ст. 18 (6я Пр. Комм.)

344) ст. 19 (7я Пр. К., 8я Герм. Пр.). На злоупотребленія и несправедливости агентовъ Международной Коммиссіи можетъ быть подана жалоба Консульскому агенту того государства, къ которому принадлежитъ обиженный. Разсмотрѣвъ жалобу, консульскій агентъ передаетъ ее въ Междунар. Коммиссію, которая въ лицѣ 3хъ членовъ своихъ приступаетъ къ слѣдствію и произноситъ приговоръ. Если консуль-



ствуемы воюющими сторонами.[347]

Судоходство по р. Нигеру (по акту 1885 г.)[348]

Судоходство по Нигеру было регулировано тѣми же нормами, которыя выработаны были для Конго; только Международной Коммиссіи на Нигерѣ не установлено, и аттрибуты ея перенесены на Англію и Францію, изъ которыхъ первая замѣняетъ Междунар. Коммиссію на нижней части рѣки, вторая — на верхней.[349] Дру-

---

скій агентъ найдетъ рѣшеніе Коммиссіи несоотвѣтствующимъ установленнымъ правовымъ нормамъ, онъ доноситъ объ этомъ своему правительству, которое можетъ обратиться по этому поводу въ сношенія съ государствами, представленными въ Междунар. Коммиссіи.

345) ст. 20 (8я Пр. К., 9я Герм. Пр.)

346) Военныя суда имѣютъ свободный доступъ въ р. Конго и на его притоки, причемъ они освобождены отъ уплаты пошлинъ, идущихъ на покрытіе техническихъ и административныхъ издержекъ (ст. 22).

347) Эта статья 10я Герм. проэкта значительно измѣнена Коммиссіей, въ проэктѣ коей она стала 13й, а въ актѣ 1885 г. — ст. 33. Постановленія ея весьма важны, почему нелишнимъ будетъ привести ее цѣликомъ: „Les dispositions du présent acte demeureront en vigueur en temps de guerre. En conséquence, la navigation de toutes les nations, neutres ou belligérantes, sera libre en tout temps pour les usages du commerce sur le Congo, ses embranchements, ses affluents et ses embouchures ainsi que sur la mer territoriale faisant face aux embouchures de ce fleuve.

„Le trafic demeurera également libre, malgré l'état de guerre, sur les routes, chemins de fer, lacs et canaux, mentionnés dans les articles XV et XVI.

„Il ne sera apporté d'exception à ce principe qu'en ce qui concerne le transport des objets destinés à un belligérant et considérés, en vertu du droit des gens, comme article de contrebande de guerre.

„Tous les ouvrages et établissements créés en exécution du présent acte, notamment les bureaux

гія постановленія относительно судоходства потерпѣли въ примѣненіи къ Нигеру соотвѣтственныя измѣненія.[350] Здѣсь уже не перечисляются дозволенныя съ судовъ сборы, а вмѣсто того ст. 27, соотвѣтствующая статьѣ 14-й для Конго, говоритъ только о равенствѣ всѣхъ судовъ. Въ общемъ характеръ постановленій относительно Нигера былъ таковъ, что далъ графу Капнисту возможность прервать разсужденія Конференціи обращеніемъ къ Высокому Собранію съ просьбой „de vouloir bien prendre acte de ce que, pour cette fois du moins, elle est en présence, non pas d'une „application large" des principes du Congrès de Vienne, mais bien vis-à-vis d'une restriction de ses principes, attendu que, sur le Niger, il n'y aura non seulement pas de Commission Internationale, mais pas même de Commission de riverains. Les puissances qui domineront sur les bords de ce fleuve mixte, mais heureusement privilégié, veilleront Elles mêmes et sans aucune intervention étrangère..."

---

de perception et leurs caisses, de même que le personnel attaché d'une manière permanente au service de ces établissements, seront placés sous le régime de la neutralité et à ce titre, seront respectés et protégés par les belligérants."

[348] Проэктъ, регулировавшій судоходство по Нигеру состоялъ изъ 9 статей, изъ которыхъ первыя восемь и попали въ актъ Конференціи и помѣщены вслѣдъ за статьями, относящимися къ судоходству по Конго. Это — стт. 26-33 (9-я статья пропущена, какъ 14-я изъ проэкта Конго).

[349] ст. 30 обязываетъ Англію примѣнять предписанія первыхъ четырехъ статей (отъ 26-29), соотвѣтствующихъ четыремъ первымъ статьямъ, регулирующимъ судоходство на р. Конго (исключая второй, гдѣ перечисляются дозволенныя пошлины); Англія примѣняетъ эти постановленія на всѣхъ частяхъ Нигера, находящихся подъ ея суверенитетомъ или протекторатомъ, стараясь по возможности облегчать движеніе



Берлинская Конференція 1884-85 года займетъ выдающееся мѣсто въ исторіи развитія свободы рѣчнаго судоходства. Значеніе ея двойное: она распространила начало международнаго регулированія судоходства на Континентъ Африки и вмѣстѣ съ тѣмъ дала свободѣ международнаго судоходства такое развитіе, какаго она не получила еще ни на одной рѣкѣ. Конференція держалась, при этомъ, началъ Вѣнскаго Конгресса, но дала имъ такое широкое толкованіе, на какое они только способны. Если сравнить акты 1885 г. и 1831 г., основывающіеся одинаково на упомянутыхъ началахъ, то никакъ нельзя повѣрить, что тотъ и другой вытекаютъ изъ однихъ принциповъ и имѣютъ одну и туже основу. Актъ 1885 г. не только развилъ начала Вѣнскаго Конгресса, онъ создалъ своимъ толкованіемъ совершенно новыя основы, для будущаго судоходства, которыя Конгрессомъ 1815 г. еще даже не могли быть сознаны. Говоря это, я имѣю въ виду постановленія, относящіяся къ Конго, а не къ Нигеру, гдѣ стараніями Англіи создана особая административная система, неизвѣстная дотолѣ на такъ наз. международныхъ рѣкахъ, но не имѣющая право на названіе „новаго начала" въ смыслѣ бо́льшаго развитія свободы судоходства.[351] Мы укажемъ на главныя достоинства акта Берлинской Конференціи въ его постановленіяхъ, относительно рѣчнаго судоходства.

---

торговыхъ судовъ всѣхъ народовъ. Къ тому же ст. 31 обязываетъ Францію, а ст. 32 — всѣ державы, которыя въ будущемъ могутъ стать прибрежными.

[350] Пропущена, напр., послѣдняя часть ст. 25, въ которой гарантированы привилегіи нейтралитета учрежденіямъ и персоналу, принадлежащему къ администраціи судоходства (ст. 33)

[351] „L'on ne connaissait que deux systèmes administratifs, говоритъ по этому поводу Engelhardt, en usage sur les courants soumis aux principes du Congrès de 1815, celui d'une Commission riveraine et celui d'une Commission européenne. La Conférence,

Актъ прекрасно указываетъ сферу дѣйствія одного и того же регламента о судоходствѣ, опредѣляя ее рѣчнымъ бассейномъ, къ которому, кромѣ главной рѣки и ея притоковъ, причислены еще сообщающіяся съ ними озера, каналы и даже сухопутныя дороги, замѣняющія водный путь тамъ, гдѣ послѣдній неудобенъ. Причисленіе сухопутной дороги къ принадлежностямъ рѣки есть новое начало, которое впервые внесено актомъ Берлинской Конференціи.

Второе достоинство постановленій акта заключается въ точномъ опредѣленіи понятія свободы судоходства. Указано единственное затрудненіе, которое можетъ быть сдѣлано судоходству,- оно состоитъ въ правѣ взимать съ судовъ мѣстные сборы, виды которыхъ могутъ быть строго опредѣлены; вмѣстѣ съ тѣмъ перечисляются всѣ ея отступленія, исключенія отъ начала свободы судоходства, которыя практикуются на другихъ рѣкахъ, не будучи признаваемы за отступленія, а именно различіе между прибрежными и неприбрежными государствами, между морскимъ и рѣчнымъ судоходствомъ, между большимъ и малымъ каботажемъ, а равно и установленіе исключительныхъ привилегій или преимуществъ. Этимъ перечисленіемъ отнимается возможность произвольнаго толкованія свободы судоходства и отступленій отъ нея.

Установленіе Международной Коммиссіи на всемъ протяженіи рѣки или даже на всемъ бассейнѣ ея впервые вспрочается въ актѣ Берлинской Конференціи. Международная Коммиссія существуетъ уже на Дунаѣ, правда, но тамъ она ограничена однимъ низовьемъ рѣки, между тѣмъ какъ здѣсь ея распространяется на весь рѣчной бассейнъ Конго. Есть еще двѣ существенныя разницы между упомя-

---

par les raisons que l'on sait, en a maintenu un troisième, en stipulant que les états riverains du Niger seraient eux mêmes à exécution, dans leurs limites respectives, le règlement édicté pour le second fleuve africain. Рапторт Engelhardt'a въ Досш. дѣл. р. 39.



нутыми Международными Коммиссіями: 1) на Дунаѣ члены Коммиссіи раз на всегда опредѣлены и ограничено число ихъ представителями великихъ державъ и Румыніи, между тѣмъ въ Коммиссію, дѣйствующую на Конго могутъ войти представители всѣхъ пяти державъ, которыя согласятся подписать постановленія Берлинской Конференціи. Благодаря этому новая Коммиссія является международною въ истинномъ смыслѣ слова, въ то время какъ Европейская Коммиссія на Дунаѣ остается какимъ то привилегированнымъ учрежденіемъ одинъ магнатовъ международнаго союза, продолжающимъ еще распоряжаться интересами всѣхъ остальныхъ членовъ этой общины. 2) Второе отличіе Коммиссіи на Конго отъ Дунайской состоитъ въ тѣхъ функціяхъ, которыя возложены на нее въ раз мѣстномъ торговомъ бассейнѣ Конго, гдѣ не установлено суверенитета какого нибудь цивилизованнаго государства; на Коммиссіи лежитъ обязанность слѣдить за исполненіемъ въ этихъ мѣстахъ постановленій акта Конференціи о свободѣ торговли и вѣроисповѣданія, а равно и защита миссіонеровъ и путешественниковъ.

Но наиболѣе замѣчательны постановленія Берлинской Конференціи относительно нейтралитета. Начало свободы судоходства во время войны здѣсь впервые поставлено ясно и его наиболѣе широкомъ примѣненіи. Актомъ 1815 г. впервые санкціонировано начало нейтрализаціи водныхъ путей. До того нейтрализація относилась только къ учрежденіямъ, назначеннымъ для публичной службы судоходству, и къ персоналу, связанному съ ними. Такія гарантіи даны были въ актахъ 1804, 1831 г. на Рейнѣ (актъ 1863 г. сохранилъ упомянутыя ею статьи) и въ актѣ 1865 г. на Дунаѣ. Въ Новомъ Свѣтѣ нейтралитетъ получилъ большее развитіе: свобода судоходства на Парагваѣ и Уругваѣ гарантирована и въ военное время для нейтральныхъ флаговъ. На каретомъ континентѣ, гдѣ это начало было примѣнено, оно получило самое широкое развитіе: свобода судоходства гарантирована не только для нейтральныхъ, но и для судовъ воюющихъ сторонъ. Часть собственности на суднѣ

объявлена столь же неприкосновенной, какъ и на твердой землѣ; для захвата непріятелю остается лишь военная контрабанда и суда, принадлежащія государству. Нейтрализація рѣки не имѣла бы практическаго значенія, еслибъ вмѣстѣ съ нею не была нейтрализована и орошаемая ею территорія, какъ это было сознано Вѣнскимъ Кабинетомъ въ 1855 г., когда предложена была нейтрализація устьевъ Дуная вмѣстѣ со всѣми островами, составляющими его дельту. На Дунаѣ этого достигнуто не было, а потому нельзя было и думать нейтрализовать рѣку.[352] Актъ Берлинской Конференціи объявилъ весь бассейнъ р. Конго нейтральнымъ (ст. 10–12),[353] чѣмъ нейтралитетъ самой рѣки былъ вполнѣ гарантированъ.[354]

---

[352] На Берлинскомъ Конгрессѣ 1878 г. Австрія предложила Собранію нейтрализовать весь Нижній Дунай и берега его, начиная отъ Желѣзныхъ Воротъ (въ засѣданіи 11). Дунай сталъ бы тогда непроходимымъ барьеромъ между Россіей и Турціей, и даже Румынія не могла бы производить передвиженія войскъ изъ одной части своей территоріи на другую — изъ Добруджи въ старыя свои владѣнія и наоборотъ —, не нарушая нейтралитета Дуная. Это было немыслимо на Дунаѣ по политическимъ и стратегическимъ мотивамъ, что вполнѣ ясно сознавали делегаты Австріи и не возобновляли болѣе своего предложенія послѣ того какъ Шуваловъ, дѣлая видъ, что не понимаетъ ихъ цѣли, попросилъ ихъ потрудиться точнѣе опредѣлить ее (2-го іюня 1878 г.)

[353] Иниціатива въ этомъ дѣлѣ принадлежитъ представителю Свед. Штатовъ, Kasson'у. Мы съ удовольствіемъ приводимъ отрывокъ изъ его рѣчи, сказанной на Конференціи въ защиту вѣчнаго мира. „Ce n'est pas assez, замѣтилъ онъ, que nos commerçants jouissent également du droit d'acheter l'huile, les gommes, l'ivoire du pays et d'y vendre une valeur équivalente de marchandise que les indigènes acceptent en échange. Ce ne serait qu'un piètre débouché pour les vastes forces productrice de l'Europe et de l'Amérique. Il faut sérieuse-



Таковъ прогрессъ, который въ дѣлѣ рѣчнаго судоходства реализованъ актомъ 1885 г. Дѣйствіе этого акта, правда, ограничено бассейномъ Конго и не можетъ быть распространено даже на другія рѣки Африки, не говоря уже о рѣкахъ Европы и Америки. На этомъ чисто мѣстномъ значеніи акта съ особенной настойчивостью напиралъ представитель Россіи, графъ Капнистъ, который прямо заявилъ, что присоединеніе его правительства къ статьямъ о судоходствѣ не можетъ быть приводимо, какъ „прецедентъ или какъ правило публичнаго права, обязательное для него въ какой бы то ни было степени при другихъ обстоятельствахъ и въ другихъ мѣстностяхъ".[355] Несмотря на это категорическое заявленіе, нравственный авто-

---

ment encourager le travail productif.... Ce résultat ne peut être obtenu, qu'en y établissant, d'une façon permanente, un régime de paix. En effet, la guerre déchaîne promptement toutes les passions barbares et anéantit les progrès de maintes années de civilisation..... Il s'ensuivit d'horribles cruautés et des massacres dans lesquels on n'épargnait ni âge, ni sexe; le couteau, la lance et la torche transformèrent en un désert des colonies paisibles et heureuses. Si nous ne prenons aucune précaution contre le danger, nous aurons à regretter le caractère incomplet de notre oevre."

[354] О значеніи акта Конференціи по отношенію къ нейтралитету водныхъ путей писалъ Engelhardt въ Revue de droit int. 1886 „du principe de neutralité"... p. 159.

[355] Графъ Капнистъ очень боялся расширительнаго толкованія акта 1885 г. и своими однообразными замѣчаніями надоѣлъ Собранію столько же, какъ представитель Турціи, опасавшійся за неприкосновенность суверенныхъ правъ султана въ Африкѣ, въ особенности же на Нилѣ. — Послѣ заявленій, сдѣланныхъ въ 4 засѣданіи (N. R. G. 2me S. t. X p. 262, 265, 266) гр. Капнистъ еще въ 9 засѣданіи желаетъ занести въ протоколъ, что рус. правительство „entend limiter en principe les effets de son assentiment aux régions africaines visées par les actes de la présente Conférence" (стр. 364 ibid.).

ритетъ постановленій Конференціи сохраняетъ всю свою силу. Это значеніе ихъ получило уже признаніе въ недавнемъ рѣшеніи папы по поводу спора между Германіей и Испаніей: папа ссылается на постановленія акта Берлинской Конференціи относительно условій оккупаціи на континентѣ Африки, какъ на правственный авторитетъ, для рѣшенія спора относительно оккупаціи въ совершенно иной мѣстности.

Берлинская Конференція 1884-85 г. была послѣднимъ международнымъ актомъ въ исторіи развитія свободы судоходства по рѣкамъ; изложеніемъ ея постановленій мы и заканчиваемъ нашъ историческій очеркъ. Актъ 1885 г. далъ началамъ Вѣнскаго Конгресса то крайнее развитіе, на которое они были способны и тѣмъ закончилъ, можно сказать, цѣлый періодъ въ исторіи новаго международнаго рѣчнаго судоходства; остается только распространить начала 1815 г. на континентъ Азіи, и тогда періодъ освобожденія „международныхъ" рѣкъ, начатый Вѣнскимъ Конгрессомъ, будетъ законченъ. Когда это будетъ сдѣлано, соберется новый Конгрессъ, который установитъ начала для однообразнаго регулированія судоходства по національнымъ рѣкамъ. Весь слѣдующій за этимъ Конгрессомъ періодъ будетъ ссылаться на его постановленія, какъ доживающій періодъ ссылается на начала, выставленныя Конгрессомъ 1815 г. Провозглашеніе свободы судоходства на національныхъ рѣкахъ должно быть началомъ новой эры въ исторіи международнаго судоходства. Когда придетъ это время, — неизвѣстно; но наука подготовляетъ для него почву. Послѣ Конференціи 1885 г. вопросъ о судоходствѣ не заглохъ, и еслибъ мы хотѣли продолжать нашъ историческій очеркъ, мы должны бы обратиться сейчасъ же къ работамъ Института Международнаго Права. Но въ виду того, что вопросъ здѣсь уже переходитъ на чисто теоретическую почву, мы считаемъ нелишнимъ сдѣлать бѣглый обзоръ прошлаго теоріи свободнаго судоходства, а потомъ уже указать на работы Института и на существующія въ настоящее время научныя теоріи по данному вопросу. Въ за-



ключеніе, однако, прежде чѣмъ перейти къ теоретической разработкѣ вопроса, бросимъ общій взглядъ на весь пройденный рѣчнымъ судоходствомъ историческій путь и подведемъ его итоги.

Общій взглядъ на развитіе мнр. судоходства.

Въ прогрессѣ международнаго судоходства можно различать двѣ крупныя эпохи: первая, представляемая древнимъ міромъ, закончилась торжествомъ свободы судоходства на почвѣ государственнаго права; вторая, начало коей положено новыми народами Европы, продолжается еще, и стремится разрѣшить тотъ же вопросъ на почвѣ права международнаго.

Государство было той высшей формой общежитія, которую зналъ древній міръ. Его идеалъ получилъ осуществленіе, когда всѣ народы древности объединились въ одно цѣлое, получившее названіе Римской Имперіи. Ничего выше государственнаго идеала античный человѣкъ не видѣлъ. Но въ это время появляется христіанское ученіе, возникаетъ церковь, которая, какъ община, становится рядомъ съ государствомъ, а позднѣе даже заявляетъ притязанія на первенство. Идеалъ государства перестаетъ быть единственнымъ, высшимъ идеаломъ общенія между людьми; рядомъ съ нимъ стояла церковь, за которой скрывался новый, созданный ученіемъ Христа идеалъ человѣчества. Христіанскій идеалъ оказался сильнѣе и восторжествовалъ надъ идеаломъ древняго міра. Послѣдній остался и у новыхъ народовъ, но для нихъ онъ не былъ уже единственнымъ и высшимъ идеаломъ общенія: рядомъ съ нимъ сталъ другой, который по мѣрѣ того, какъ мы удаляемся отъ древняго міра, становится все сильнѣе и сильнѣе.

Новая эпоха на первыхъ порахъ занята была тѣмъ же созиданіемъ государства, но это дѣло не было конечной цѣлью и результатомъ развитія. Само государство имѣетъ уже новое основаніе — народность, во имя которой и происходило объединеніе новыхъ народовъ. Государства, создавшіяся изъ группировки отдѣльныхъ народностей — каждой вокругъ одного центра, — процессъ, доны-

нѣ не завершившійся еще — эти государства перестали смотрѣть на себя съ той исключительностью, съ какою выступали государства древняго міра. Они понимали возможность совмѣстнаго, вполнѣ независимаго и равноправнаго существованія, сознали ту связь, которая существуетъ между ними, какъ членами одного цѣлаго, и создали новую форму общежитія — международный союзъ.

Таковы двѣ крупныя эпохи въ исторіи человѣчества. Первая повела къ созданію всемірнаго государства; вторая —, сдѣлавъ нѣсколько неудачныхъ попытокъ въ этомъ смыслѣ, создала новую форму общенія между народами, общенія внѣ предѣловъ одного государства — въ международномъ союзѣ. Прогрессъ въ дѣлѣ международнаго судоходства по рѣкамъ соотвѣтствовалъ основному направленію той и другой эпохи: въ древнемъ мірѣ свобода рѣчнаго судоходства достигнута была объединеніемъ всѣхъ территорій, орошаемыхъ судоходными рѣками, въ одно государство, которое провозгласило рѣки своею собственностью, предоставивъ полную свободу пользованія ими всѣмъ гражданамъ; новый міръ стремится къ той же цѣли инымъ путемъ: онъ сливаетъ отдѣльные участки рѣкъ, не объединяя всѣхъ территорій, орошаемыхъ ими, въ одно государство, — не поглощая, а лишь соединяя извѣстными узами различныя государства, по которымъ протекаетъ одно и таже судоходная рѣка.

## Древній міръ.

Обѣ крупныя эпохи имѣли свои періоды. Въ древнемъ мірѣ мы можемъ различать три періода: періодъ первобытный, государства востока и классическій міръ.

Первобытныя народы не имѣютъ опредѣленныхъ правовыхъ нормъ, которыми регулировалось бы рѣчное судоходство между ними; оно случайно и не имѣетъ никакой иной защиты, кромѣ вооруженной силы самихъ плавателей, если не считать той гарантіи, которую послѣдніе могутъ найти въ религіозно-нравственныхъ воззрѣніяхъ прибрежныхъ племенъ.

Когда отдѣльныя племена объединяются въ го-





сударства, территорія послѣднихъ совпадаетъ обыкновенно съ бассейномъ той или другой рѣки; судоходныхъ рѣкъ, орошающихъ территорію нѣсколькихъ государствъ, мы вовсе не встрѣчаемъ, такъ что въ этотъ періодъ можно говорить только о внутреннемъ судоходствѣ по государственнымъ или, говоря языкомъ нашего времени, — національнымъ рѣкамъ. Мы видѣли, что восточныя деспотіи, за рѣдкими исключеніями, вовсе не допускали въ свои рѣки иностранныхъ судовъ; вопросъ о международномъ судоходствѣ связывается здѣсь тѣсно съ вопросомъ о положеніи иностранцевъ.

Для достиженія свободы судоходства необходимо было, чтобы государства востока слились въ одно цѣлое — въ обширную монархію Александра. Въ короткій періодъ его царствованія торговля и судоходство успѣли развиться до такой степени, что не могли уже, находясь въ полномъ соотвѣтствіи съ нуждами времени, вновь заглохнуть съ распаденіемъ Македонскаго царства. Огромная Римская Имперія была лишь повтореніемъ того, что сдѣлано было Александромъ: Римъ объединилъ въ одно цѣлое всѣ извѣстные древнему міру народы, какъ Греція при помощи и по иниціативѣ Македонскаго вождя объединила весь востокъ; какъ Александръ взялъ на себя задачу открыть для международнаго судоходства всѣ рѣки культурнаго востока, такъ Римъ выполнилъ туже задачу во всѣхъ земляхъ, входившихъ въ составъ этого громаднаго государства. Своимъ законодательствомъ Римъ окончательно закрѣпилъ свободу судоходства, такъ что еще долго послѣ паденія Имперіи на рѣкахъ, ставшихъ международными или, скорѣе, междуплеменными, удерживаются свободныя начала, провозглашенныя его законодательствомъ. Послѣднее послужило, кромѣ того, точкой отправленія, когда впослѣдствіи свобода рѣчнаго судоходства стала подъ гарантію уже не государства, а международнаго союза. — Таково значеніе древняго міра, и вотъ почему мы не могли въ нашемъ историческомъ очеркѣ обойти молчаніемъ этотъ періодъ въ развитіи международнаго рѣчнаго судоходства.

## Новые народы.

Новые народы, подобно древнимъ, группируются въ государства, но послѣднія имѣютъ уже національную основу, которая ставитъ предѣлъ дальнѣйшему объединенію въ одно всемірное государство. Всѣ попытки, направленныя къ созданію обширной имперіи, которая обнимала бы всѣ новые народы, какъ Римъ обнималъ всѣ народы древняго міра, оказывались тщетными: Карлъ Великій, Габсбурги, Бурбоны, Наполеонъ — всѣ должны были отказаться отъ своихъ замысловъ объединить всѣ государства Европы подъ однимъ скипетромъ. Эти неудачи должны были образумить человѣчество и заставить его искать новой формы общенія, которая и была найдена въ международномъ союзѣ, гдѣ каждый народъ, организованный въ государство, сохраняетъ свою свободу и независимость. Мѣсто древней международной деспотіи, послѣдняя попытка возстановленія которой въ началѣ настоящаго столѣтія окончилась неудачей, заняла международная республика, имѣвшая вначалѣ олигархическій характеръ, а нынѣ являющаяся въ формѣ республики аристократической, чтобы въ будущемъ уступить мѣсто демократіи.

Судьба рѣчнаго судоходства въ это время была измѣнчива, но въ общемъ рѣки все болѣе и болѣе освобождались отъ преградъ и достигли такой свободы, какой не знали въ древнее время. Начало освобожденія положено тѣмъ, что части рѣки, раздробленныя по территоріямъ многочисленныхъ мелкихъ государствъ, благодаря образованію національныхъ государствъ, сливаются въ одно непрерывное теченіе, образуя такъ называемую національную рѣку. Рѣки, орошавшія прежде земли многихъ государствъ, входятъ теперь всецѣло, источниками своими и устьями, въ предѣлы одного государства, и судоходство по нимъ регулируется внутреннимъ законодательствомъ послѣдняго. Провозглашается полная свобода судоходства, но для однихъ только гражданъ того государства, по территоріи котораго протекаетъ данная рѣка.



Этотъ періодъ новаго времени соотвѣтствуетъ періоду восточныхъ деспотій въ древности, когда раздробленныя на отдѣльные участки рѣки объединены были въ одномъ большомъ государствѣ и образовали такъ наз. внутреннія, государственныя, а въ новое время — національныя рѣки.

Оставалось еще немало рѣкъ, раздробленныхъ по территоріямъ различныхъ государствъ. Они находились въ такомъ положеніи или потому, что по размѣрамъ своимъ не могли войти въ предѣлы національнаго государства, какъ Дунай, или потому, что отдѣльныя государства, по территоріи которыхъ протекала данная рѣка, еще не объединились въ одно національное цѣлое, какъ это было въ Италіи, гдѣ р. По стала національной только съ 1866 г. съ образованіемъ Итальянскаго королевства. Объединеніе этихъ рѣкъ произошло на почвѣ международныхъ соглашеній и международнаго законодательства. Это былъ новый періодъ, который можно поставить въ соотвѣтствіе съ періодомъ всемірнаго государства въ древности; вмѣсто единоличнаго законодателя Римской Имперіи въ новое время является коллективный органъ законодательства изъ представителей государствъ, образующихъ международный союзъ. Единоличное законодательство и договорныя соглашенія подготовили почву для международнаго законодательства, которому пришлось только санкціонировать выработанныя уже до него нормы судоходства по международнымъ рѣкамъ, какъ стали называть рѣки, не объединившіяся въ одномъ національномъ государствѣ.

Единоличнымъ законодательствомъ Конвента 1792 г. объявлена солидарность и равенство въ правахъ всѣхъ прибрежныхъ государствъ одной и той же рѣки. Эти основанія были затѣмъ подтверждены рядомъ договоровъ, которые допустили къ пользованію рѣкою и неприбрежныя государства, но безъ права на равенство съ прибрежными (Договоръ въ Гагѣ 1795 г., переговоры въ Раштадтѣ 1798 г., Reichs Deputations-Hauptschluss 1803 г. въ Ре-

генсберга, допустившій изъ неприбрежныхъ странъ съ уплатой бо́льшей пошлины). Равенство правъ всѣхъ народовъ на пользованіе судоходными рѣками впервые провозглашено международнымъ законодательствомъ, но въ такой неопредѣленной формѣ, которая дала возможность уклониться отъ этого предписанія на практикѣ. Позднѣе договорными соглашеніями и постановленіями внутренняго, государственнаго законодательства начало равноправности всѣхъ народовъ было установлено на рѣкахъ Южной Америки, а законодательной властью международнаго союза примѣнено къ Дунаю и недавно къ двумъ рѣкамъ Африки. На Дунаѣ и Конго установленъ даже постоянный международный контроль. Въ такомъ положеніи находится международное судоходство въ настоящее время, ожидая, что ему открыты будутъ въ будущемъ и національныя рѣки, какъ этому положено уже начало въ Америкѣ.[356]

---

[356] Въ новѣйшей исторіи развитія свободы судоходства весьма любопытенъ тотъ фактъ, что вопросъ этотъ поднимается на всѣхъ рѣкахъ въ формѣ требованія свободнаго пропуска черезъ устья, требованія, которое верхніе прибрежные владѣльцы предъявляютъ къ государству, расположенному на устьяхъ рѣки. Съ этого факта начинается повѣсть о свободѣ судоходства на рѣкахъ всѣхъ материковъ, гдѣ эта свобода существуетъ: въ Европѣ, Америкѣ, Африкѣ — вездѣ начало повѣсти одинаково. Въ Европѣ впервые споры относительно свободы рѣчнаго судоходства возгорѣлись изъ устьевъ Шельды, гдѣ и получили свое первое разрѣшеніе декретомъ 1792 г.; освобожденіе Рейна и Дуная точно также связано съ поведеніемъ государствъ, занявшихъ устья этихъ двухъ прекраснѣйшихъ рѣкъ Европы. Въ Америкѣ еще болѣе ярко выступаетъ указанный фактъ: полувѣковая борьба предшествовала открытію устьевъ рѣки Св. Лаврентія и Миссисипи, а въ южной части материка тоже самое обстоятельство повело къ провозглашенію свободы судоходства





## Вопросъ междунар. судоходства въ наукѣ.

Международное судоходство заинтересовало науку съ конца 18 вѣка, когда возникъ споръ изъ-за устьевъ р. Шельды, вызвавшій двѣ монографіи — Linguet въ защиту свободы судоходства и Mirabeau — въ защиту противоположнаго взгляда. Съ тѣхъ поръ наука международнаго права не перестаетъ заниматься этимъ вопросомъ, удѣляя ему въ своихъ изслѣдованіяхъ все болѣе и болѣе мѣста по мѣрѣ того, какъ распространяется практическое примѣненіе начала свободы судоходства, а въ настоящее время этотъ вопросъ подвергается тщательной разработкѣ со стороны всѣхъ теоретиковъ международнаго права.

---

на рр. Паранѣ и Уругваѣ и является причиной новаго столкновенія, еще не разрѣшеннаго до сихъ поръ, между Венецуэлой и Англіей на Ориноко. Конго и Нигеръ, гдѣ свобода судоходства закрѣплена еще такъ недавно, служатъ подтвержденіемъ того же факта по отношенію къ континенту Африки. Отсутствіе подобныхъ столкновеній въ третьей части стараго свѣта, въ Азіи, можно считать причиной того, что начала свободы судоходства совершенно обошли эту древнѣйшую по своей исторіи часть свѣта.

Если начало повѣсти о свободѣ судоходства было одинаково почти на всѣхъ рѣкахъ, то продолжительность ея и конецъ находились въ зависимости отъ прошлаго, отъ ихъ исторіи. Мы могли замѣтить, что освобожденіе рѣки дается тѣмъ труднѣе и результатъ тѣмъ менѣе соотвѣтствуетъ началу свободы, чѣмъ древнѣе исторія рѣки, — труднѣе борьба съ окрѣпшими историческими традиціями, которыя выказываютъ особенную энергію при столкновеніи съ новыми началами, выставляемыми наукою. Наиболѣе юныя рѣки — Конго и Нигеръ, до сихъ поръ еще не вполнѣ

Чтобы прослѣдить весь ходъ развитія теоріи международнаго рѣчнаго судоходства, мы должны бы начать нашъ обзоръ со временъ римскихъ юристовъ, пытавшихся уже научнымъ образомъ обосновать право всѣхъ на свободное судоходство. Они приравнивали рѣки къ воздуху и морю, указывая тѣмъ на принадлежность ихъ всему человѣчеству; императору, какъ представителю всемірнаго государства, было приписано право верховнаго надзора и администраціи судоходства. Въ средніе вѣка эта теорія римскихъ юристовъ получила ложное толкованіе со стороны придворныхъ правовѣдовъ, которые пытались вывести изъ нея право безусловной собственности на всѣ рѣки для своихъ государей. Находились и противники теоріи государевой собственности, доказывавшіе, что право судоходства по рѣкамъ принадлежитъ всѣмъ и не можетъ стать монополіей кого бы то ни было. Въ несовершенномъ видѣ это права судоходства признавали и теоретики, стоявшіе за proprietas principis; они говорили, что отеческая заботливость государя о своихъ подданныхъ заставляетъ его предоставлять послѣднимъ пользованіе своей собственностью, если это пользованіе не причиняетъ ему вреда.[357]

Не останавливаясь на средневѣковыхъ теоріяхъ относительно рѣчной собственности,

---

изслѣдованныя, не имѣя рѣшительно никакихъ преданій за собой, легко согласились принять на свои воды суда всѣхъ народовъ безъ различія, обезпечивъ имъ свободу плаванія даже въ военное время; рѣки Америки выказали уже больше сопротивленія новымъ началамъ, а европейскія рѣки до сихъ поръ продолжаютъ упорно охранять всѣ свои старыя преданія. Изъ двухъ рѣкъ Африки, открытыхъ для междунар. судоходства, старшая — Нигеръ — далеко не представляетъ тѣхъ гарантій свободы, которыя мы встрѣчаемъ на болѣе юномъ Конго.





которыя относятся болѣе къ области государственнаго права и внутренняго судоходства, мы прямо перейдемъ къ XVII вѣку и разсмотримъ, какъ разрѣшается вопросъ о международномъ рѣчномъ судоходствѣ у первыхъ представителей науки международнаго права. Изъ юристовъ XVII в. мы остановимся на Гуго Гроціи и Пуфендорфѣ, въ XVIII в. разсмотримъ теоріи Vattel'я съ его предшественникомъ и учителемъ, Вольфомъ, и Мартенса, укажемъ общій характеръ упомянутыхъ монографій Linguet и Mirabeau и закончимъ разсмотрѣніемъ выработанныхъ втеченіе послѣдняго столѣтія и существующихъ донынѣ теорій по вопросу международнаго судоходства. Здѣсь найдутъ свое мѣсто и работы Института Международнаго права.

## Гуго Гроцій.[358]

Право судоходства, по мнѣнію Гроція, принадлежитъ всѣмъ безразлично и имѣетъ свое основаніе въ общности всѣхъ вещей, которая существовала до введенія собственности.

Богъ, создавъ міръ, предоставилъ право на находящіяся въ немъ вещи всему человѣчеству. Erant omnia communia et indivisa omnibus, veluti unum cunctis patrimonium esset. Каждый пользовался вещью, пока она ему нужна была. Такое положеніе дѣлъ не могло продолжаться долго, и вскорѣ съ распаденіемъ человѣческаго рода на семьи вмѣсто прежнихъ родовъ введена была собственность, сначала на движимыя вещи, потомъ и на недвижимыя. Мотивомъ введенія права собственности была неспособность нѣкоторыхъ вещей удовлетворять нуждамъ всѣхъ. Для нихъ

---

357) Styrmannus de jure maritimo et nautico. См. Fritsch Jus fluviatile и Schwab Archiv für Civilpraxis t. XXX. §131.

358) Hugonis Grotii de jure b. ac p., ed. Barbeyrac, 1720. Для насъ въ данномъ вопросѣ имѣютъ значеніе главы 2 и 3-я второй книги. Въ §§2-11 изложена исторія собственности (стр. 184-194), которую мы и передаемъ вкратцѣ для уя-

сдѣлано отступленіи отъ первоначальной общности; на нихъ установлена собственность путемъ договора, явнаго (раздѣлъ) или молчаливаго (оккупація). Нѣкоторыя вещи должны были остаться внѣ права собственности, какъ воздухъ, море, такъ какъ 1) здѣсь не было мотива, который побуждалъ отступать отъ общности: est enim tanta maris magnitudo, ut ad quemvis usum omnibus populis sufficiat, ad aquam hauriendam, ad piscatum, ad navigationem; 2) нѣтъ физической возможности завладѣнія: quia occupatio non procedit nisi in re terminata. Жидкія вещи могутъ быть оккупированы только вмѣстѣ съ тою вещью, въ которой онѣ содержатся; поэтому оккупація примѣнима къ озерамъ, прудамъ, но не къ морю, которое не содержится ни въ чемъ, а скорѣе само содержитъ въ своихъ водахъ всю землю. Рѣки, по мнѣнію Гроція, подлежатъ оккупаціи, хотя онѣ и не ограничены со всѣхъ сторонъ, въ виду того, что онѣ представляютъ слишкомъ незначительное пространство сравнительно съ орошаемой ими территоріей.[359]

Но и въ вещахъ, ставшихъ чьей нибудь собственностью, всѣ люди сохраняютъ за собою нѣкоторыя права. Эти права имѣютъ свое основаніе въ необходимости (necessitas) или въ безвредномъ пользованіи (jus utilitatis innoxiae). Право необходимости ограничено тремя условіями: 1) отсутствіемъ иного выхода, 2) отсутствіемъ равной необходимости у владѣльца, которому въ этомъ случаѣ дается предпочтеніе, и 3) требованіемъ возстановленія вещи послѣ того, какъ миновала крайняя нужда, если только это возможно. Второе право — jus utilitatis innoxiae — Гроцій опредѣляетъ, какъ пользованіе собственностью безъ ущерба для послѣдней (qua nihil alteri decedit).[360] Такъ, рѣки, пе-

---

сненія теоріи ~~теоріи~~ Гроція относительно свободы международнаго судоходства, право на которое Гроцій и выводитъ изъ исторіи собственности.

[359] Объ оккупаціи рѣки говоритъ §7 гл. 3-ей.

[360] Это опредѣленіе Гроцій даетъ въ своемъ огла-





решедшія изъ первоначальной общности въ обладаніе государства, нисколько не теряютъ въ своей полезности отъ того, что водою ихъ пользуется всякій, а потому такое пользованіе является правомъ каждаго человѣка. Это право есть остатокъ прежней общности, и Гроцій прямо называетъ текучую воду общею: sic flumen, qua flumen dicitur, говоритъ онъ, proprium est populi, cuius intra fines fluit... At idem flumen, qua aqua profluens vocatur, commune mansit.[361] Рѣчныя воды съ захватомъ территоріи въ собственность остались въ общемъ обладаніи всего человѣчества; иными словами, собственность на рѣки является ограниченной правомъ безвреднаго пользованія, принадлежащимъ всѣмъ и каждому.

Это право безвреднаго пользованія есть то основаніе, на которомъ зиждется свобода международнаго судоходства по рѣкамъ. Послѣднія, находясь въ собственности государства, должны быть открыты для всѣхъ народовъ, которымъ нуженъ проѣздъ по нимъ; но требованіе должно имѣть, по мнѣнію Гроція, справедливое основаніе (justa causa), какимъ въ числѣ другихъ онъ считаетъ торговлю съ отдаленнымъ народомъ, находящимся за предѣлами владѣній того государства, у котораго требуютъ проѣзда. Собственность не могла быть вве-

---

вленіи §11 „In res proprias factas jus hominibus competere ad utilitatem, qua nihil alteri decedit." Комментаторъ Гроція, Гроновій, приводитъ для поясненія этого права казусъ изъ области гражданскихъ отношеній: бѣднякъ имѣетъ искъ противъ богача, отравляющаго свои цвѣты, изъ которыхъ пчелы перваго собирали медъ. — Примѣч. 57 на стр. 194.

[361] Пуфендорфъ упрекаетъ Гроція за это опредѣленіе, какъ заключающее въ себѣ двойственность, не понимая, что Гроцій употребилъ его только для образности и раньше указывалъ уже, что рѣки находятся въ собственности, но послѣдняя должна быть ограничена правомъ крайней нужды и правомъ безвреднаго пользованія. Minus quippe congrue videtur dici, говоритъ

дена иначе, какъ подъ условіемъ свободы такого пользованія, которое однимъ даетъ выгоды, другимъ не приноситъ вреда.[362]

Вмѣстѣ съ свободой судоходства необходимо допустить и свободу торговли. Никто не имѣетъ права запретить одному народу вступать въ торговыя сношенія съ другимъ: торговля нужна для человѣчества и не наноситъ никому ущерба, такъ какъ потеря „lucrum speratum", а не „debitum", не можетъ считаться ущербомъ.[363] Этимъ устанавливается только свобода транзита; но государство можетъ запретить продажу предметовъ въ своихъ владѣніяхъ, такъ какъ всякому позволяется рѣшать, что онъ желаетъ пріобрѣтать и чего не желаетъ. Такимъ образомъ, нѣкоторые предметы торговли могутъ быть запрещены къ ввозу.[364]

За провозъ товаровъ могутъ быть установлены пошлины, но только какъ вознагражденіе за оказываемыя услуги, не выходя изъ предѣловъ справедливости — dum modus causae non excedatur; нерѣдко, однако, дѣлаются отступленія отъ этого предписанія, что должно считать уже злоупотребленіемъ.[365]

Всѣ перечисленныя выше права независимы отъ воли собственника; предоставленіе ихъ не есть благодѣяніе, а обязанность; отказъ въ нихъ есть правонарушеніе (injuria) и можетъ служить, поэто-

---

Пуфендорфъ, eandem rem diverso respectu propriam et communem esse; quam rei alicuius propriae usum ex humanitatis lege omnibus patere debere." — De jure nat. et gent. l. III, c. III § 4.

[362] lib. II, cap. II § XIII, 1: „Sic et terrae, et flumina, et si qua pars maris in proprietatem populi alicuius venit, patere debet his qui transitu opus habent ad causas justas; puta, quia suis finibus expulsi quaerunt terras vacuas, aut quia commercium expetunt cum gente deposita... Ratio hic eadem quae supra, quia dominium introduci potuit cum receptione talis usus, qui prodest his, illis non nocet."

[363] Ibid. § XIII, 5. Neque vero personis tantum, sed et



му, справедливымъ поводомъ къ войнѣ; т. е., другими словами, свобода судоходства есть право, которое можетъ быть въ случаѣ отказа вынуждено силою.[366] Такова вполнѣ ясная и строго послѣдовательная теорія перваго представителя науки международнаго права. Послѣдующіе писатели, принявъ ее, своими дополненіями и поясненіями только исказили основныя начала, выставленныя Гуго Гроціемъ.

## Самуилъ Пуфендорфъ.[367]

Это искаженіе сказалось окончательно уже въ XVIII в. въ теоріи такъ наз. несовершенныхъ правъ (droit imparfait), но нѣкоторыя отступленія сдѣланы еще въ томъ же XVII вѣкѣ. Главное изъ нихъ относится къ пошлинамъ и сдѣлано Сам. Пуфендорфомъ, взгляды котораго въ общемъ сходятся съ взглядами его предшественника. Мы изложимъ его теорію рѣчнаго права.

Пуфендорфъ, подобно Гуго Гроцію, признаетъ право собственности государства на орошающія его территорію рѣки, ограничивая эту собственность правомъ безвреднаго пользованія со стороны всякаго нуждающагося. Основаніемъ этого послѣдняго права у Пу-

---

mercibus transitus debetur etc.

[364] Ad sua autem vendenda non aequum jus est. nam cuilibet liberum est statuere, quid velit acquirere aut non. Ita vinum et alias merces exoticas olim non recipiebant Belgae. (lib. II, cap. II § XX.)

[365] lib. II, cap. II § XIV, 1: „Sed quaeritur, an ita transeuntibus mercibus terra, aut omne, aut parte maris, quae terrae accessio dici possit, vectigalia imponi possint ab eo, qui in terra imperium habet. Certe quaecunque onera ad illas merces nullum habent respectum, ea mercibus istis imponi nulla aequitas patitur. — § XIV, 2: Sed si aut ad praestandam securitatem mercibus, aut inter caetera etiam ob hoc onera sustinentur, ad ea compensanda vectigal aliquod imponi mercibus potest, dum modus causae non excedatur. — Sed frequens est ut aequus modus non servetur (§ XIV, 3).

[366] lib. II, cap. II, § XXIII.

[367] Sam. Pufendorf. De jure naturae et g. libri octo. 1670.

фендорфа является не прирожденною обязанностью всякаго каждаго, а человѣческое чувство по отношенію къ бѣднымъ. „Necessitas" и „humanitas" — вотъ два основанія, на которыхъ основываетъ ограниченіе права собственности. „Humanitas" заступила мѣсто Гроціева договорнаго обязательства, установленнаго при введеніи собственности, и тѣмъ самымъ свобода безвреднаго пользованія, а вмѣстѣ съ тѣмъ и свобода судоходства, стала изъ юридической обязанности простымъ требованіемъ нравственности;[368] юридическимъ основаніемъ осталась только „necessitas".

Свобода судоходства и торговли можетъ быть потребована, по мнѣнію Пуфендорфа, только при крайней нуждѣ; въ противномъ случаѣ существуетъ только нравственная обязанность, которая вынуждена самою быть не можетъ: ex lege humanitatis deve chi altri è obbligato, dove gli apporti, quel, ch' ei possiede, adeguato, ovvero vi possa ragionevolmente pretendere.[369] Это касается транзита товаровъ, то естественное право обязываетъ насъ только къ пропуску необходимыхъ для сохраненія жизни продуктовъ: ut merces hostium in terra nostra in vico aut flumine, non citra rationem fieri potest.[370]

Налоги могутъ быть взимаемы за самый фактъ судоходства въ виду того, что прибрежныя государства часто страдаютъ отъ наводненій, вредъ отъ которыхъ, какъ посторонніе, пользуясь выгодами водного пути, не терпитъ отъ него никакихъ убытковъ.[371] Если запрещается

---

[368] Et merito canibus ejusmodi homines comparantur, qui fame moribundos, quo vesci pergunt, bovem cadem necessitate morti abigunt (l. III c. III §3.).

[369] Указывая на договорную теорію собственности Гроція, по которой tales illum (impotentem) qui eo indigent, suo jure posse prohibere, Пуфендорфъ прибавляетъ: Quod si alicui ita hoc ratio displiceat, simplicius dici potest, и тѣмъ помѣщаетъ приведенное мѣсто о „humanitas" и „necessitas" (l. III, cap. III §5).

[370] Ibid. §6.

[371] Circa vectigalia et in fluminibus exigi solita id quoque addi (кромѣ двухъ основаній, которыя оправдываютъ



взиманіе пошлинъ безъ представленія соотвѣтственной услуги, то это относится лишь къ подданнымъ даннаго государства, quod ad exteros quoque extendi non est necessarium. Пуфендорфъ оправдываетъ вообще всякія пошлины за проѣздъ, считая ихъ такимъ же естественнымъ доходомъ съ воды, какой другими получается съ земель: pedibus vitio verlendum, si contendat quae dominii vice utantur, et uti alii ex terris, ita hoc ex aquis sibi proventum quaerat.[372]

Право международнаго судоходства и торговли въ томъ видѣ, въ какомъ его допускаетъ Пуфендорфъ, является совершенно призрачнымъ и не можетъ даже быть названо правомъ; произвольные наборы лишаютъ его, кромѣ того, всякаго практическаго значенія. Теорія свободы судоходства Гроція искажена и самомъ ея основаніи; это искаженіе, хотя и въ иномъ отношеніи, мы встрѣтимъ у писателей 18в.

Хр. Вольфъ.[373]

Знаменитый нѣмецкій философъ, ученикъ Вольфъ, возвращается къ теоріи договорной собственности, возстановляетъ основанное на первобытной общности право безвреднаго пользованія, а слѣдовательно и свободы рѣчнаго судоходства, но не возстановляетъ обязательной силы этого права.

---

взиманіе пошлинъ за проѣздъ по сухому пути), cum illa arrosionibus et inundationibus vicinos agros saepe non mediocriter infestent, saepe quoque addere aliquid soleant, non indigne videtur in solatium istorum damnorum modici quid solvi ab iis, qui ex fluminibus citra detrimentum lucrum capiunt. Lib. III, cap. III §7.

[372] Ibid. §7. — Приведенныя слова Пуфендорфа напоминаютъ и находятся вѣроятно, въ связи съ заявленіемъ государственныхъ чиновъ Зеландіи въ собраніи Генеральныхъ штатовъ 20 апр. 1646г. относительно своего пользованія „удобствами и преимуществами, которыя богъ и природа предоставили имъ".

[373] Wolff Vernünfftige Gedanken von der Natur und des

Народъ, по территоріи коего протекаетъ судоходная рѣка, обязанъ предоставить иностраннымъ судамъ и ихъ товарамъ свободный проѣздъ по этой рѣкѣ, такъ какъ послѣдней не наносится этимъ никакого вреда. Но — и здѣсь падаетъ всѣ обаятельная сила упомянутаго предписанія — самъ народъ, которому предоставляется другому свобода проѣзда, является высшимъ судьей того, безвредно-ли пользованіе или нѣтъ: онъ принимаетъ рѣшеніе, которое считается подходящимъ, и никто не имѣетъ права требовать отъ него отчета въ его поведеніи; — рѣка проѣзда занимающій никто не можетъ требовать себѣ его, ссылаясь на право безвреднаго пользованія.[374]

Предоставленіемъ права судить о безобидности пользованія самому собственнику теряется, очевидно, всякая гарантія свободы судоходства, которая всегда зависитъ отъ личнаго произвола собственника, а послѣдній вправѣ-ли нашелъ бы когда нибудь безобидными для себя, чтобы иностранныя суда свободно ходили по его рѣкамъ. Это понялъ Vattel, ученикъ Вольфа, и въ своемъ болѣе пространномъ изложеніи положеній Вольфа, относящихся къ международному праву, онъ насколько смягчаетъ послѣдствія, къ которымъ неизбѣжно ведетъ предоставленный прибрежнымъ собственникамъ произволъ.

---

den. 1758. Мы пользовались этимъ краткимъ изложеніемъ многотомнаго труда Вольфа, составленнаго неизвѣстнымъ авторомъ, заявляющимъ о своемъ желаніи обработать впослѣдствіи подробнѣе ту часть сочиненій, которая относится къ международному праву. ~~Вольфъ~~ ~~Въ Страсбургѣ~~, ~~Васъ Вѣнеръ~~, ~~а народъ авторъ краткій~~ ~~Франкфуртъ, Вольфъ, послѣдній~~.

[374] „Néanmoins c'est à la nation qui accorde ces passages de prendre à cet égard les résolutions qu'elle juge convenables; et personne n'a droit de lui en demander compte, ni lorsqu'elle a interdit le passage, de crainte d'en devoir, dans prétexte qu'il ne lui en revient aucun dommage..." Кн. II, гл. IV §13. — Вольфъ явля-



## Vattel [375]

Vattel, придерживаясь принятой Вольфомъ у Гроція Георія договорной собственности, даетъ и выводамъ изъ нея то значеніе, какое они имѣли у Гроція. Первобытная общность уступила мѣсто праву собственности, но съ молчаливымъ ограниченіемъ этого права въ пользу всѣхъ: Каждый имѣетъ въ чужой вещи два права, „droit de nécessité" и „droit d'usage innocent". Вещи неисчерпаемыя не могли перейти въ собственность, какъ напр. воздухъ, но и вещи, переходящія въ чью нибудь собственность, сами имѣютъ свойство неисчерпаемости въ какой нибудь своей части, остаются въ общемъ обладаніи всѣхъ по отношенію къ этой части. Такъ, рѣка можетъ подлежать праву собственности, но въ качествѣ текучей воды она остается внѣ этого права. Во всѣй этой Георій вмѣстѣ съ примѣрами Vattel прямо повторяетъ Гроція.[376]

Право безобиднаго пользованія всегда предполагаетъ неисчерпаемость вещи. Но это право не является правомъ совершеннымъ (droit parfait), какъ право, вытекающее напр. изъ крайней нужды (droit de nécessité), такъ какъ собственникъ судитъ о томъ, не принесетъ-ли ему данное пользованіе вреда или неудобствъ.[377] Но если нѣтъ сомнѣнія въ безобидности пользованія, если она очевидна и безусловно не подлежитъ сомнѣнію, отказъ является оскорбленіемъ; у собственника можно требовать объясненія причинъ отказа и если онъ не представитъ ни одной, считать его врагомъ, съ которымъ и надо поступать,

---

ется сторонникомъ абсолютнаго суверенитета государства, которое, по его мнѣнію, можетъ запретить входъ въ свои предѣлы всѣмъ иностранцамъ, если сочтетъ это нужнымъ для своей безопасности. — Ibid. §15.

[375] Vattel Le droit des gens. Paris 1835. trad. Royer-Collard. Вопросъ о судоходствѣ разсматривается во 2-й книгѣ, въ главахъ IX и X.

[376] Liv. II, ch. IX §§117–126. — Vattel повторяетъ даже то разграниченіе рѣки на „flumen" и „aqua profluens", которое Пуфендорфъ (см. прим. 361)

[377] Ibid. §§127–128. — Ce droit d'usage innocent n'est

какъ подскажетъ благоразуміе. Этимъ путемъ возстановлена, въ концѣ концовъ, теорія Г. Гроція. Единственная разница состоитъ въ томъ, что право собственности соединяется съ правомъ рѣшать вопросъ о характерѣ пользованія; собственникъ не можетъ отказать въ пользованіи по простому капризу или злой волѣ, какъ это допускалось по доктринѣ Вольфа.[378]

Вмѣстѣ съ свободой судоходства должна быть предоставлена и свобода транзита товаровъ. Подорожныя пошлины могутъ быть взимаемы для содержанія путей сообщенія.[379]

Г. Фр. Мартенсъ.[380]

Г. Фр. Мартенсъ, сторонникъ положительнаго права, выраженнаго въ международныхъ трактатахъ, доводитъ до конца положеніе Вольфа относительно права собственника судить самому, вредно-ли то или другое пользованіе. Собственность, говоритъ онъ, даетъ право устранять постороннихъ лицъ отъ всякаго пользованія рѣкою;

---

point un droit parfait comme celui de nécessité; car c'est au maître de juger, si l'usage... ne lui causera ni dommage, ni incommodité... Souvent l'usage d'une chose paraîtra innocent à celui qui veut en profiter, quoique en effet il ne le soit point: entreprendre de forcer le propriétaire, c'est... commettre une injustice. Здѣсь Vattel соединяетъ доктрину Пуфендорфа о „necessitas", какъ единственномъ юридическомъ основаніи („usus innoxia" по Пуфендорфу является лишь нравств. обязанностью, а у Vattel'я названо „droit imparfait"), съ доктриною Вольфа о безусловномъ суверенитетѣ государства. Далѣе онъ ограничиваетъ этотъ суверенитетъ требованіемъ указать основанія отказа: „on peut demander au maître les raisons de son refus", между тѣмъ какъ Вольфъ прямо заявилъ, что „personne n'a droit de lui en demander compte".

[378] „C'est à la nation propriétaire de voir si l'usage que l'on veut faire de ce que lui appartient, est véritablement innocent; et si elle le refuse, elle doit alléguer ses raisons, ne pouvant priver



она даетъ право предписывать законы и ставить условія для тѣхъ, кому дано разрѣшеніе на какое нибудь пользованіе. Если несправедливо отказывать въ безобидномъ для собственника пользованіи, то во всякомъ случаѣ право судить о томъ, безобидно-ли данное пользованіе или нѣтъ, можетъ принадлежать одному только собственнику вещи.[381]

Отъ Vattel'я и Мартенса пошло два направленія: одно придерживалось естественнаго права и считало невозможнымъ, чтобы предписанія разума были измѣняемы трактатами; другое — признавало лишь право, выраженное въ трактатахъ, не придавая такъ наз. естественному праву никакой обязательной силы. Эти два направленія сказались уже въ упомянутыхъ выше монографіяхъ по поводу потребованнаго Іосифомъ II открытія устьевъ Шельды. Къ нимъ мы и обращаемся теперь.

---

les autres de leur droit par pur caprice. Tout cela est de droit; car il faut bien se souvenir que l'utilité innocente des choses n'est point comprise dans le domaine ou la propriété exclusive. Le domaine donne seulement le droit de juger, dans le cas particulier, si l'utilité est véritablement innocente. Or, celui qui juge doit avoir des raisons, et il faut qu'il les dise, s'il veut paraître juger et non point agir par caprice ou par mauvaise volonté: tout cela, dis-je, est de droit. (ibid. §130.)

[379] Liv II, ch. X §134: On doit de même accorder le passage pour les marchandises, et comme il est pour l'ordinaire sans inconvénient, le refuser sans de justes raisons, c'est blesser une Nation et vouloir lui ôter les moyens de commercer avec les autres. Si ce passage cause quelque incommodité, quelquefois, pour l'entretien des canaux et des grands chemins, on s'en dédommage par les droits de péage.

[380] Fr. G. Martens Précis du droit des gens съ примѣчаніями Vergé.

[381] §39 стр 129: Les lacs, les rivières, que borde le

## Linguet.[382]

Linguet принадлежитъ къ сторонникамъ естественнаго права, и монографія его является горячей защитой начала свободы судоходства въ самомъ широкомъ смыслѣ слова. „Свобода морей, говоритъ Linguet, стала одной изъ аксіомъ международнаго права. Почему бы рѣкамъ не принять участія въ ней? Почему бы внутреннимъ водамъ, нагруженнымъ судами, коихъ собственность уважается въ открытомъ мора, не имѣть той же привилегіи, что океанъ, съ которымъ они сливаются?" Это-то представленіе о свободѣ рѣчнаго судоходства, дальше котораго идти уже нельзя. Но, имѣя въ виду спеціально вопросъ объ открытіи Шельды, французскій публицистъ особенно настаиваетъ, въ своей защитѣ свободы судоходства, на правахъ прибрежныхъ государствъ, а въ частности государствъ, расположенныхъ на верхнемъ теченіи рѣки, имѣть свободное сообщеніе съ моремъ.

Рѣка должна быть въ общемъ обладаніи прибрежныхъ государствъ. Этого требуетъ сама природа, которая установила между прибрежными владѣльцами постоянную связь въ видѣ физической зависимости одного прибрежнаго государства отъ другаго: рѣчныя воды находятся въ состояніи непрерывнаго теченія только потому, что земли, по которымъ она протекаетъ, создаютъ ей наклонное

---

territoire occupé... appartient à la nation maitresse du territoire, à l'exclusion de tous les étrangers. Les rivières qui traversent les Etats attenants appartiennent à chacun de ces états, à raison de leur territoire. — §44 ф. 145: „La propriété renfermant le droit d'exclure d'autres de tout usage et de toute disposition, qu'il pourrait en faire, elle autorise aussi à prescrire des lois et des conditions à ceux auxquels on en permet un usage quelconque. См. также §84

[382] Linguet. Dissertation sur la liberté de l'Escaut. 1784. Это — отдѣльное изданіе появлявшихся старей его о свободѣ Шельды въ его Annales politiques et littéraires



ложе, по которому воды ея, повинуясь закону тяготѣнія, текутъ правильно по направленію къ морю. Зависимость, существующая такимъ образомъ между прибрежными собственниками, сама собой не допускаетъ возможности исключительнаго пользованія рѣкою кѣмъ нибудь изъ нихъ.

Но кромѣ того, всякое государство, какъ всякая личность, имѣетъ неоспоримое право на существованіе и нормальное развитіе, а это право нарушается, если безъ законныхъ основаній посягаютъ на его естественныя средства питанія, благополучія и процвѣтанія. Поэтому нижній прибрежный владѣлецъ не можетъ закрыть своей части рѣки для верняго владѣльца, для котораго эта часть является полезнымъ или необходимымъ выходомъ къ морю; тѣмъ менѣе можетъ онъ сдѣлать это, что дѣло касается вещи неисчерпаемой и пользованія безвреднаго.

Нижній прибрежный владѣлецъ, предоставляя свободный проѣздъ своему верхнему сосѣду, дѣлаетъ это не изъ одного уваженія къ праву послѣдняго, — онъ вмѣстѣ съ тѣмъ охраняетъ свои собственные интересы, такъ какъ упомянутый сосѣдъ могъ бы въ противномъ случаѣ работами, производимыми на его части рѣки, сдѣлать нижнюю несудоходной. Нижній прибрежный владѣлецъ не могъ бы уже тогда протестовать противъ этихъ работъ своего сосѣда, разъ онъ не признаетъ общности владѣнія рѣкою.[383]

## Mirabeau.[384]

Linguet возразилъ Mirabeau въ третьемъ своемъ письмѣ, посвященномъ вопросу, возбужденному требованіемъ открытія Шельды. Письмо это представляетъ литературную критику слога монографіи Linguet, котораго авторъ упрекаетъ въ погоней за краснорѣчіемъ и эффектами, совершенно неудающимися ему.

---

[383] Linguet намекаетъ на притязаніе Голландіи запретить испанскимъ провинціямъ проведеніе каналовъ, питаемыхъ водами Шельды (въ 1663 г.). Онъ говоритъ по этому поводу: „Combien plus juste serait l'exigeance du riverain infé-

Не настаивая на опровержении доводов Lingnet, Мирабеау указываетъ на договоръ, которымъ гарантировано закрытіе устьевъ Шельды, считая договоръ единственнымъ основаннымъ всѣмъ правомъ въ международныхъ отношеніяхъ. Въ первомъ письмѣ онъ заявляетъ, что будь даже требованіе свободы судоходства справедливо, какъ хотятъ сторонники естественнаго права, все же необходимо обращаться къ переговорамъ, а не прибѣгать къ насилію, какъ сдѣлалъ это Іосифъ II: договоры должны быть свято уважаемы соблюдаемы. Естественнаго права онъ не признаетъ: „il n'y a que deux droits sur le globe, заявляетъ онъ, — celui de la force, et celui des conventions", выставляя этимъ девизъ школы положительнаго права.

Не останавливаясь на двухъ остальныхъ письмахъ Мирабеау, указывающихъ на тѣ выгоды для Голландіи послѣдствій свободы судоходства и условія, при которыхъ возможно открытіе устьевъ,[335] мы лучше приведемъ еще для поясненія взгляда Мирабеау на свободу судоходства мнѣніе другого приверженца той же школы положительнаго права. По поводу требованій Lingnet и другихъ сторонниковъ философскаго права, одинъ изъ представителей современной науки права въ Германіи, Carl Renatus Hansel, съ удивленіемъ восклицаетъ:[336] „Преклонимся передъ философскими идеями, которыя противопоставляютъ договорнымъ обязательствамъ! Но, вѣдь, тогда вся доктрина этапа должна исчезнуть изъ международнаго права! Всѣ государи и всѣ города, пользующіеся выгодами этого института, должны бы волей неволей отказаться отъ него." Болѣе легко вѣдь-ли кому нибудь удавалось формулировать доктрину защитниковъ положительнаго права въ пользу свободы рѣчного судоходства. Не мало удивился бы, вѣроятно, почтенный профессоръ Hansel, если бы узналъ, что имѣя не только доктрина этапа, но и многія другія „благодѣтельныя учрежденія, связанныя съ судоходствомъ, исчезли на всегда изъ сферы международнаго права.

---

rieur qui, ne consultant que son égoïsme et sa puissance, voudrait bouleter le reverain supérieur dans l'exploitation de son propre domaine fluvial."

335) Mirabeau Doutes sur la liberté de l'Escaut Londres 1784. Брошюра заключаетъ 4 отдѣльныя письма.

336) Вотъ какъ представляетъ себѣ Mirabeau картину свободнаго судоходства на Шельдѣ (во 2-мъ письмѣ): „Je suppose pour un moment, ajoutent ils, que ce prince (Іосифъ II) obtienne sa demande, même avec des modifications sans lesquelles la Hollande n'existerait pas cinq ans; vous verrez d'abord une flotte russe mouiller dans l'Escaut, et l'Empereur emprunter, acheter, construire des vaisseaux de guerre pour se former une marine. Flessingue et Middelbourg seront bloqués. Toutes les branches de l'Escaut infestées, les digues, les écluses assiégées... Figurez vous des matelots Russes ou Impériaux (Россія, лучше сказать Екатерина II была въ дружбѣ съ Іосифомъ II и поддерживала его цѣликовыми — см. прим. 91 на стр. 78)



qui, se trouvant chez eux au milieu des Hollandais, ont un accès libre dans toutes les parties intérieures des Provinces-Unies; et ne vous étonnez plus si les Bataves sont déterminés à périr plutôt que céder la navigation de l'Escaut. Les animosités, les disputes, la contrebande, la guerre seront continuelles. La Zélande sera subjuguée; l'asservissement de la Hollande suivra de près; et nous verrons infailliblement un partage, comme celui de la Pologne, auquel la France et ses alliés s'opposeront trop tard et avec un désavantage manifeste." (стр. 65-66). — Въ 4-мъ письмѣ Мирабеау спрашиваетъ, возможенъ ли открытіе балтійскимъ провинціямъ устья Шельды и территоріальныя моря, если они освободятся отъ ига царей, отъ печальной необходимости быть замѣшанными въ ихъ кровавыя распри.

336) Carl Renatus Hansel. Allernewste Staatskunde von Holland. Berlin 1785. — См. статью Engelhardt'a в Revue historique de droit 1889 г. №№ 1-февр. стр. 78. —

## Литература вопроса в XIX в.

Теоріи, выработавшіяся въ теченіе XII и XIII вв. продолжаютъ господствовать въ литературѣ международнаго права и въ настоящемъ столѣтіи. Онѣ получаютъ лишь бо́льшее развитіе и насколько разнообразятся, дополняемыя и примѣняемыя соотвѣтственно новымъ условіямъ и требованіямъ времени. Все разнообразіе взглядовъ на свободу судоходства, внесеннымъ въ теченіе 19 вѣка, можно свести, оставивъ въ сторонѣ второстепенныя различія, къ тремъ главнымъ, въ основаніе которыхъ будетъ положено нами то или иное отношеніе къ суверенитету государства, къ его праву собственности на ~~прилегающія~~ прибрежныя по его территоріи водныя пути сообщенія:

1. Теорія абсолютной собственности государства, допускающая лишь добровольное ограниченіе собственности со стороны самого государства, которое можетъ установить на свой почти или другой сервитутъ. Это - теоріи Вольфа, Мартенса и Мэтавеаи и всей школы положительнаго права. Въ настоящее время она безусловно принята всѣми англійскими писателями; ей же слѣдуетъ и часть французскихъ.

2. Теорія ограниченной собственности государства съ предпочтеніемъ идеи суверенитета передъ идеей международнаго общенія: суверенитетъ государства можетъ быть ограниченъ лишь поскольку этого требуетъ необходимость. Это - теорія Пуфендорфа о государственной собственности, ограниченной jure necessitatis, а также и теоріи Vattel'я, допускающаго такое ограниченіе и jure voluntatis, но лишь въ случаѣ крайности, когда безвредность пользованія очевидна. Къ этой категоріи должны быть причислены всѣ писатели настоящаго времени, допускающіе свободу судоходства по „международнымъ рѣкамъ"; представителей этой доктрины можно найти у всѣхъ народовъ.

3. Теорія ограниченной собственности государ-





ства съ предпочтеніемъ идеи международнаго общенія передъ идеей государственнаго суверенитета, причемъ за государствомъ не всѣ даже признаются права собственности. Представителями этой доктрины могутъ служить въ прежнее время Гуго Гроцій и Lyndnet, а въ настоящемъ столѣтіи они имеются въ весьма немногочисленномъ количествѣ среди представителей науки международнаго права у всѣхъ почти народовъ.

### I. Абсолютныя теоріи.

Намъ извѣстны уже теоріи Вольфа, Мартенса и Мэтавеаи. Къ нимъ можно присоединить еще Клюбера, который принадлежитъ прошлому столѣтію столько же, какъ и настоящему, проживъ въ одномъ 38 лѣтъ, въ другомъ 36.[387] „Право собственности государства, по мнѣнію Клюбера, можетъ быть ограничено только со стороны самого собственника, что происходитъ путемъ договора или одностороннаго обязательства."[388] Допущеніе иностранныхъ судовъ въ территоріальныя воды государства есть публичный сервитутъ, который государство устанавливаетъ на своей собственности по доброй своей волѣ."[389] On ne pourrait même l'accuser d'injustice, ajoute Klüber, s'il défendait tout passage de bateaux étrangers sur les fleuves, rivières, canaux ou lacs de son territoire.[390]

Англійскіе писатели. Главными представителями теоріи абсолютнаго суверенитета являются англичане, которые, за рѣдкими исключеніями, всѣ принадлежатъ къ этой школѣ. Изъ болѣе старыхъ мо-

---

[387] Klüber родился 20 нояб. 1762 г., умеръ 16 февр. 1836 г. Его „Droit des Gens moderne de l'Europe" появился въ свѣтъ въ 1818 г. Мы пользовались трудомъ М.А. Отта 1874 г.

[388] §76 - i. L'indépendance des Etats a fait particulièrement regarder leur usage libre et exclusif du droit des eaux, dans toute son étendue. — Cet usage n'est restreint que lorsque l'Etat y a renoncé par convention, en tout ou en partie, ou qu'il s'est engagé à y laisser concourir quelque autre Etat.

[389] §137 - 4° Servitudes publiques, стр. 194-195.

жно указать на Kent'a, Woolsey и Phillimore'a; изъ новыхъ на Hall'я и Fr. Twiss'a.

Kent повторяетъ буквально всѣ доводы Vattel'я относительно „passage innocent," но вмѣстѣ съ Вольфомъ считаетъ государство, какъ собственника, единственнымъ судьею въ вопросѣ о безвредности пользованія. Какъ всѣ представители школы положительнаго права, Kent останавливается, главнымъ образомъ, на договорахъ.[391]

Woolsey признаетъ за жителями верхней части рѣки нравственное основаніе на участіе въ судоходствѣ по нижнему теченію, находящемуся во владѣніяхъ другого государства: территоріальныя права государства не должны считаться съ нуждами торговли и международнаго общенія.[392]

Phillimore придерживается тѣхъ же воззрѣній, что и Kent: предоставить право судоходства на своей части рѣки можетъ одно только орошаемое ею государство въ качествѣ собственника. Но разъ это право дано, оно заключаетъ въ себѣ и право пользованія всѣми принадлежностями рѣки, необходимыми для судоходства; принудить же государство предоставить самое право судоходства не можетъ никакая власть.[393]

---

[390] Klüber § 76-i. стр 117.

[391] Commentary on internat. law. Cambridge 1866. стр. 122-125.

[392] Woolsey Internat. law § 58: „We see in this a dicision based on strict views of territorial right, which does not take into account the necessities of mankind and their destination to hold intercourse with one another."

[393] Phillimore Commentaries upon intern. law London 1871, 2 ed., vol. I. §§155-170 (стр 189-207). Говоря о безвредномъ пользованіи и указывая на то, что судьей, вредно-ли или нѣтъ данное пользованіе, можетъ быть одно лишь государство-собственникъ, Phillimore неправильно ссылается на авторитетъ Пуфендорфа и Vattel'я, смѣшивая ихъ тутъ же съ Вольфомъ. — По поводу свободы судоходства Phillimore говоритъ слѣдующее въ § 160: „... where the free





Изъ новѣйшихъ писателей Англіи наиболѣе выдающимся является W. E. Hall. Абсолютная теорія государственнаго суверенитета нашла въ немъ талантливаго и строго послѣдовательнаго защитника. Изъ права абсолютной собственности государства на всю занимаемую имъ территорію вытекаетъ неизбѣжно и право располагать по своему усмотрѣнію судоходными рѣками, находящимися на его территоріи; оно можетъ, по мнѣнію Hall'я, совершенно запрещать судоходство или подвергать его условіямъ, которыя диктуетъ реальный или воображаемый интересъ его.[394] Никто не имѣетъ права принудить государство открыть свои водные пути, даже если они служатъ необходимымъ средствомъ сообщенія съ моремъ; всякое принужденіе въ этомъ смыслѣ есть явное правонарушеніе.[395]

Къ защитникамъ абсолютной собственности государства на рѣки принадлежитъ и серъ Trawers Twiss,[396] несмотря на то, что онъ, въ качествѣ члена особой Коммиссіи, участвовалъ въ выработкѣ извѣстнаго по своимъ свободнымъ началамъ проэкта судоходства по Конго и Нигеру. Онъ же принималъ участіе и въ выработкѣ „проэкта органическаго регламента для судоходства по международнымъ рѣкамъ", какъ членъ девятой Коммиссіи, назначенной Институтомъ Международнаго Права на трехлѣтіе 1883-1885 гг.[397]

---

navigation of a river has not been conceded by the state possessing both banks, there is not sufficient authority for maintaining that such concession can be, irrespectively of treaty, lawfully compelled." Относительно поведенія Англіи на р. Св. Лаврентія Phillimore говоритъ: „It seems difficult to deny that Great-Britain may have grounded her refusal upon strict law; but it is at least equally difficult to deny, first, that in so doing she put in force an extreme and hard law ...." (§ 170, стр. 207).

[394] W. E. Hall. A treatise on Internat. Law 2 edit. Oxford 1884. См. § 39, стр. 116 и слѣд.

[395] „If a state forces the opening of a waterway between itself and the sea, on the ground that it

Во Франціи изъ современныхъ представителей науки можно указать только двухъ защитниковъ абсолютной теоріи – Funck-Brentano и Louis Renault; изъ прежнихъ упоминаемъ только Hautefeuille.

Hautefeuille оспариваетъ теорію Vattel'я о правѣ безвреднаго прохода, какъ противорѣчащую безспорному праву государства на неприкосновенность. Каждое государство, говоритъ онъ, есть собственникъ той части рѣки, которая проходитъ по его территоріи, а право собственности уполномочиваетъ его запретить иностраннымъ судамъ доступъ на свои рѣки, причемъ никто не можетъ обвинить его въ несправедливости.[373]

Funck-Brentano,[374] исходя изъ идеи суверенитета, считаетъ невозможнымъ потребовать у государства, чтобы оно отказалось отъ своихъ суверенныхъ правъ или уменьшило ихъ въ какомъ бы то ни было смыслѣ. Каждое

---

has a right to its use as a riparian State, it simply commits a trespass upon its neighbour's property, which may or may not be morally justified, but by which it violates the law as distinctly, though not so notoriously, as an individual would violate it by making a track through a neighbour's field to obtain access to a high road." (Ibid. § 39).

[373] Fr. Twiss. The law of nations. London 1861. vol I, p. 198 § 141: „a nation having physical possession of both banks of a river is held to be in juridical possession of the stream of water contained within its banks, and may rightfully exclude at its pleasure every other nation from the use of the stream whilst it is passing through its territory."

[374] Cm. Annuaire de l'Institut de Dr. Internat. t. VII (1883–1885), стр. 11.

[375] Hautefeuille Des droits et des devoirs des nations neutres, t. I, p. 226: „La simple énonciation de cette doctrine ne paraîtrait suffisante pour en démontrer le peu de solidarité. Grotius admet comme principe fondamental du droit des gens l'indépendance des nations les uns à l'égard des autres, indépen-



ная принадлежитъ государству одной и той же рѣки имѣетъ полное право суверенитета или собственности на своей части рѣки, и общій интересъ всѣхъ не заставляетъ ихъ войти въ соглашеніе между собою для эксплоатаціи общаго или водянаго пути. Если бы государства допускали на свою рѣку и иностранныя суда, то дѣлали они это по тому же мотиву, который заставляетъ другія государства уменьшать или совершенно отмѣнять на своихъ границахъ таможенныя пошлины.[400]

L. Renault, профессоръ Ecole de droit въ Парижѣ, участвовавшій вмѣстѣ съ Fr. Twiss'омъ въ девятой Коммиссіи Института Мир. Права на трехлѣтіе 1883–85 гг., разъясняетъ въ вопросѣ о рѣчной собственности и свободѣ судоходства взгляды англійской школы. Государственный суверенитетъ надъ рѣками является, по мнѣнію Renault, абсолютнымъ; государства, однако, могутъ терпѣть (tolérer) на своихъ рѣкахъ иностранныя суда или даже открыть имъ по взаимному соглашенію свободный доступъ на нихъ. Сходя изъ принципа всякаго сюверенитета, школа полуцивилизованнаго права, Renault

---

dance absolue et essentielle, sans laquelle il ne peut exister des nations. Comment donc cette indépendance peut-elle se concilier avec le droit de passage, cette espèce de servitude?.. Si le droit de passage existe, l'indépendance n'existe plus, il n'y a plus de souveraineté. Si, au contraire, l'indépendance est incontestable il n'y a pas de droit de passage. La théorie de Vattel doit donc être rejetée, car elle est en contradiction avec le principe, que chaque peuple est propriétaire des cours qui traversent son territoire; or le droit de propriété l'autorise, sans qu'on puisse l'accuser d'injustice, à défendre tout passage de bateaux étrangers sur ces fleuves."

[399] Funck-Brentano et Sorel Précis du droit des gens. Paris, 2-ième édit. 1887. – Я говорилъ объ одномъ Fr. Brentano, такъ какъ Albert Sorel занимается исторіей права и его географическая часть учебника принадлежитъ F. Brentano.

настаиваетъ на значеніи договоровъ, изложеніемъ постановленій которыхъ онъ и рѣшаетъ вопросъ о правѣ судоходства.[401]

## II. Теоріи ограниченнаго суверенитета.

Эти теоріи занимаютъ среднее мѣсто между доктринами абсолютнаго суверенитета и доктринами, въ основаніи которыхъ лежитъ начало международнаго общенія. Занимая такое положеніе между двумя противоположными доктринами, онѣ, естественно, представляютъ нѣсколько переходныхъ стадій, приближаясь, то къ доктринѣ суверенитета, то къ доктринѣ общенія. Эти двѣ группы мы и можемъ выдѣлить, поставивъ во главѣ первой Пуфендорфа, во главѣ второй — Vattel'я, какъ родоначальниковъ двухъ направленій одной общей теоріи. Первое направленіе будетъ обнимать теоріи суверенитета, ограниченнаго juve necessitatis, второе охватитъ теоріи, которыя сверхъ этого ограниченія допускаютъ и другое — juve utilitatis innoxiae, когда безвредность пользованія не подлежитъ никакому сомнѣнію.

---

400) Franck-Brentano излагаетъ вопросъ о свободѣ судоходства въ той части сочиненія, гдѣ говоритъ о договорахъ, указывая тѣмъ самымъ, что на иномъ права, кромѣ договорнаго, свобода судоходства основана быть не можетъ. L'Etat, говоритъ онъ здѣсь на стр. 180, en vertu de sa souveraineté, est maître des cours d'eau qui traversent son territoire... aucun autre état n'est en droit d'exiger de lui qu'il renonce à ses droits souverains ou les altère en quelque façon que ce soit.... Aucun d'entre eux ne peut, sans violer les principes élémentaires du droit des gens, exiger d'un autre la libre navigation de ses fleuves; mais tous ont les mêmes motifs de suivre en cette matière le principe général du droit des gens en temps de paix (стр. 179-181; 378)

401) „Du moment que l'Etat admet ses riverains", говоритъ проф. Renault въ своемъ курсѣ, читанномъ въ École des Science Politiques, „dans les eaux qui baignent son territoire, c'est qu'il a organisé un service douanier et une police intérieure de façon à





А. Теоріи суверенитета, ограниченнаго juve necessitatis. — Въ эту категорію мы включаемъ писателей, которые, подобно Пуфендорфу, признаютъ право судоходства лишь за тѣми государствами, коимъ оно безусловно необходимо для ихъ независимаго существованія. Сюда же мы причислимъ и писателей, которые допускаютъ свободу судоходства, какъ право, принадлежащее всѣмъ прибрежнымъ государствамъ одной и той же судоходной рѣки. Безусловно необходимымъ является только выходъ въ море; другими словами, juve necessitatis право судоходства можетъ быть признано только за верхними прибрежными государствами на нижней части рѣки, но не наоборотъ: нижнія прибрежныя государства не имѣютъ никакой необходимости заходить съ своими судами вверхъ по рѣкѣ въ части, принадлежащія верхнимъ прибрежнымъ. Справедливость, однако, требуетъ взаимности, а потому многіе писатели допускаютъ и такое обратное право нижнихъ прибрежныхъ на судоходство въ верхнихъ частяхъ рѣки.

Heffter является представителемъ перваго направленія и допускаетъ свободу судоходства, какъ право, „nur wenn ein Fluss eine unentbehrliche Verkehrstrasse für die Subsistenz einer anderen Nation wäre."[402] „Jus passagii innoxii" Heffter, какъ и Пуфендорфъ, признаетъ не правомъ, а лишь нравственнымъ требованіемъ, на которое государство-собственникъ можетъ

---

laisser circuler les bâtiments étrangers. Pourquoi alors exclure les uns, admettre les autres? L'admission de tous n'entraîne aucune dépense nouvelle". См. Vernesco. Des fleuves en dr. intern. p. 193. — Это разсужденіе направлено къ оправданію существующей по современному положительному праву системы международнаго судоходства. Самые доводы имѣютъ чисто практическій характеръ, какъ и сама школа, къ которой принадлежитъ проф. Renault; логической критики они не выдерживаютъ.

402) August Wilh. Heffter. Das Europ. Völkerrecht

согласиться, но въ которомъ онъ также вправѣ отказать.[403] Однако, замѣчаетъ Heffter, сближеніе между народами въ новѣйшее время привело къ менѣе исключительнымъ началамъ, что достигнуто путемъ договоровъ.[404]

Представителемъ другаго направленія той же теоріи суверенитета, ограниченнаго jure necessitatis, но съ добавленіемъ начала взаимности, въ качествѣ вознагражденія за причиняемыя неудобства, можно считать извѣстнаго своей „Исторіей Прогрессовъ международнаго права" Wheaton'а. Wheaton не признаетъ государственной собственности въ ея абсолютной формѣ на рѣчныхъ водахъ также точно, какъ и на морскихъ. „Право судоходства для торговыхъ цѣлей, говоритъ онъ, на рѣкѣ, протекающей по территоріи нѣсколькихъ государствъ, находится въ общемъ обладаніи всѣхъ народовъ, которые живутъ по ея берегамъ; это право, какъ несовершенное, можетъ быть въ своемъ примѣненіи измѣняемо въ интересахъ безопасности государствъ."[405] Несовершенство права имѣетъ здѣсь такимъ образомъ, иной смыслъ, чѣмъ какой оно имѣло въ 18 в.; несовершенство его сказывается только на условіяхъ практическаго примѣненія, а не на юридическомъ характерѣ самаго права.

Б.- Теоріи суверенитета, ограниченнаго jure necessitatis и jure utilitatis innoxiae при безусловной и безспорной безвредности пользованія.- Родоначальникомъ этой теоріи можно считать Vattel'я,

der Gegenwart. 3te Ausg. Berlin 1855.- §77, стр. 143.

403) Kein Staat kann ohne Feindseeligkeit einer andern Nation den unschädlichen Gebrauch von Land- oder Wasserstrassen in seinem Gebiet versperren, um dadurch von einem dritten Ort die nöthigen geistigen oder leiblichen Bedürfnisse zu beziehen oder dahin zu führen.- Въ примѣчаніи, говоря о спорѣ относительно характера этого права (совершенное-ли оно или нѣтъ), Heffter замѣчаетъ: „Nur die Nothwendigkeit menschlicher Bedürfnisse giebt ein bestimmtes Recht", какъ это уже замѣтилъ Пуфендорфъ.- §33, VI стр. 62.

404) §77, стр. 143-144 - излагаются начала Вѣнскаго Конгр.

405) Henry Wheaton Éléments du droit international.





который далъ лишь общія основанія; на ~~[illegible]~~ нихъ потомъ построена была господствующая нынѣ на практикѣ система международнаго судоходства, начало которой относится къ Вѣнскому Конгрессу 1815 г. Эта система состоитъ въ томъ, что дѣлается различіе между рѣками, текущими по территоріи одного государства, и рѣками, орошающими территорію нѣсколькихъ государствъ; свобода судоходства, какъ право, принадлежащее всѣмъ народамъ, устанавливается только на послѣднихъ, такъ наз. международныхъ рѣкахъ, между тѣмъ какъ судоходство по національнымъ рѣкамъ находится въ полномъ распоряженіи каждаго изъ орошаемыхъ ими государствъ.

Объясняется эта система легко тѣми основаніями, которыя выставилъ Vattel. Jure necessitatis верхнія прибрежныя государства имѣютъ свободный доступъ ко всему нижнему теченію рѣки, которое является для нихъ необходимымъ средствомъ сообщенія съ моремъ. По праву взаимности и нижнимъ прибрежнымъ государствамъ была предоставлена свобода судоходства на верхней части рѣки; судоходство стало свободно для всѣхъ прибрежныхъ государствъ. Когда это было достигнуто, jure usus innoxiae должно было допустить къ судоходству и всѣ остальные

Leipzig. 1852. t. I. p. 181.- Собственность государства на рѣки Wheaton считаетъ ограниченной: „Les choses dont l'usage est inépuisable, говоритъ онъ, telles que la mer et l'eau courante, ne peuvent appartenir en propre à personne de manière à exclure les autres du droit de se servir de ces choses, si toutefois cet usage n'incommode pas le propriétaire légitime" (стр. 180-181).- Halleck Internat. law or rules regulating the intercourse of states. San Francisco. 1861. t. I 147-148 - вполнѣ повторяетъ Wheaton'а: „the right of navigation for commercial purposes is commun to all the nations inhabiting the banks".-

народы, такъ какъ безвредность пользованія въ данномъ случаѣ не могла подлежать никакому сомнѣнію, была „évidente et absolument indubitable", какъ этого требуетъ Vattel. Въ самомъ дѣлѣ, прибрежныя государства организовали уже у себя на берегахъ рѣкъ таможенную службу и полицію судоходства, а потому допущеніе неприбрежныхъ судовъ не влекло уже никакихъ новыхъ тягъ и было, слѣдовательно, абсолютно безвредно.

Къ этому направленію теоріи ограниченнаго суверенитета принадлежатъ Fiore, Pinheiro-Ferreira, Bello, Мартенсъ (проф.) и другіе. Всѣ они исходятъ при разрѣшеніи рѣкъ на національныя и международныя, примѣняя начало свободы судоходства лишь къ вторымъ.

Pasquale Fiore, сдѣлавъ обычное въ этой школѣ разрѣшеніе рѣкъ, не останавливается на національныхъ, предоставляя пользованіе ими въ полное распоряженіе каждаго государства, по территоріи коего они протекаютъ.[406] Иное дѣло — рѣки, орошающія владѣнія нѣсколькихъ государствъ; здѣсь свобода судоходства вытекаетъ „нетолько и юридически изъ самой природы вещей". Каждое государство, которое владѣетъ хотя незначительнымъ участкомъ рѣки, имѣетъ право требовать, чтобы рѣка была открыта для международной торговли и чтобы свобода судоходства не было поставлено никакихъ препятствій со стороны при-

[406] Pasq. Fiore Trattato di diritto internaz. pubblico 1879-1884. — „a me pare opportuno di distinguere i fiumi navigabili in quelli che corrono attraverso il territorio di diversi Stati e communicano col mare e in quelli che corrono attraverso il territorio di un solo Stato. Rispetto ai primi non si può dubitare che gli Stati attraversati dal fiume abbiano diritto di profittare di tale via naturale per i bisogni del loro commercio" (§ 758, стр. 36.). Далѣе въ § 768 на стр. 46 онъ говоритъ: „Quando invece il fiume corre tutto pel territorio di uno Stato solo, questo colla più completa libertà ed indipendenza può communicare dove com-



брежныя государства. Международный конгрессъ имѣетъ на этихъ рѣкахъ весьма широкія права; международные регламенты судоходства находятся подъ его гарантіей и являются обязательными даже для тѣхъ изъ прибрежныхъ государствъ, которыя не дали своего согласія на нихъ.[407] Этимъ послѣднимъ требованіемъ Fiore создаетъ строго правовую систему международнаго судоходства по рѣкамъ, протекающимъ по территоріи нѣсколькихъ государствъ, тѣмъ еще болѣе увеличивая пропасть, существующую между національными и „международными" рѣками.

Проф. Мартенсъ не идетъ такъ далеко въ ограниченіи территоріальнаго суверенитета прибрежныхъ государствъ. Территоріальное верховенство, говоритъ пр. Мартенсъ, „можетъ быть только ограничено, насколько это вызывается неотложными

municare cogli altri Stati." Fiore сознается, что нельзя привести ничего противъ доводовъ Гуго Гроція о безвредномъ пользованіи, но заявляетъ, что необходимо знать разницу между этимъ абстрактнымъ принципомъ и его практическимъ примѣненіемъ: „della libertà di navigazione non si parla come di un diritto astratto, ma come di un diritto che equivale in pratica alla facoltà di servirsi liberamente del fiume per i bisogni del commercio, pel trasporto dei passeggieri per ogni mezzo di communicazione", а въ этомъ смыслѣ о свободѣ судоходства нельзя уже говорить, какъ объ „usus innocuus". (§ 768, стр. 45).

[407] „Quando il fiume appartiene a più Stati, sostiene Fiore, ciascuno di essi a il diritto di esercitare il commercio con tutto il mondo, e può esigere che gli altri non apportino il menomo ostacolo a che il commercio possa esercitarsi da parte di tutti i popoli nell'universo colla stessa libertà come nell'alto mare. Da ciò il regime internazionale della navigazione fluviale obbligatorio per tutti gli stati frontisti." (§ 768, стр. 46). Il carattere internazionale della navigaz. fluviale nel caso posto, говоритъ онъ въ § 758, на стр. 37, де-

нуждами рѣчнаго судоходства — не болѣе. Всякая попытка ограничить территоріальное верховенство въ большей степени или вовсе его уничтожить, рано или поздно вызоветъ протестъ, явный или скрытый, со стороны заинтересованнаго государства."[408]

Въ качествѣ докладчика Девятой Коммиссіи Института Мнр. Права на трехлѣтіе 1883-85 гг., пр. Мартенсъ имѣлъ возможность подробно развить свой взглядъ на свободу международнаго судоходства. Въ докладѣ своемъ во время засѣданія въ Брюсселѣ 11 сент. 1885 г. онъ устраняетъ вопросъ о свободѣ судоходства по національнымъ рѣкамъ, такъ какъ онъ не думаетъ, „чтобы уже настало то время, когда государства согласятся на ограниченіе своихъ абсолютныхъ правъ суверенитета на рѣкахъ, которыя отъ источниковъ своихъ до устьевъ текутъ по одной и той же территоріи."[409]

Что касается „международныхъ" рѣкъ, то проф. Мартенсъ выставляетъ три начала, которыми должно,

---

rivi necessariamente e giuridicamente dalla natura delle cose, cioè dall'indivisibilità del fiume, dal diritto naturale di libertà, e dal carattere internazionale del commercio. Онъ выставляетъ слѣдующія три начала для международнаго судоходства: a) I fiumi navigabili che siano in comunicazione col mare e che attraversino o separino il territorio di diversi Stati sono fiumi internazionali; b) Ognuno degli Stati frontisi ha diritto di esigere che ciascuno degli altri Stati non ponga alcun impedimento al libero e completo godimento della cosa commune; c) I regolamenti internazionali di navigazione fluviale devono essere sotto la garanzia collettiva di tutti gli Stati ed essere obbligatorii anche per gli Stati frontisi, che non li abbiano acconsentiti. (§759, стр. 37).

408) Ф. Мартенсъ. Современное Международ. Право. СПБ. томъ II 1883 г. — §57, стр. 235.

409) Annuaire de l'Institut de droit Intern. t. VIII (1885-1886), стр. 289. Вмѣстѣ съ докладомъ Мартенсъ представилъ свой проэктъ регламента, о которомъ ска-



по его мнѣнію, регулироваться международное судоходство; это — начала, установленныя Вѣнскимъ Конгрессомъ: 1) Свобода судоходства гарантирована для всѣхъ народовъ, 2) право регламентаціи судоходства принадлежитъ однимъ лишь прибрежнымъ государствамъ данной рѣки, которыя 3) должны согласиться между собою для установленія однообразнаго режима судоходства по всей рѣкѣ.[410] Два интереса находятся въ борьбѣ между собою на этихъ рѣкахъ: интересъ совокупности прибрежныхъ государствъ и интересъ всѣхъ прочихъ членовъ международнаго союза.[411] Послѣдніе стремятся ограничить права прибрежныхъ государствъ, что г. Мартенсъ признаетъ вполнѣ законнымъ, если только это стремленіе остается въ справедливыхъ границахъ, а послѣднія опредѣляются интересами международной общины. Но разъ ограниченіе переходитъ за эти границы, оно затрогиваетъ достоинство государства и вызываетъ неизбѣжную оппозицію. Прибрежныя власти могутъ быть отмѣняемы или ограничиваемы лишь поскольку этого требуетъ общій интересъ всѣхъ народовъ.[412] Этотъ послѣдній требуетъ лишь, чтобы на международныхъ рѣкахъ существовало однообразное законодательство и однообразная рѣчная полиція и гарантировали бы при-

---

жемъ нѣсколько словъ впослѣдствіи, когда коснемся работъ Института Мнр. Права.

410) „1) Les États riverains sont seuls compétents pour réglementer la navigation sur les fleuves qui traversent leurs possession; 2) En vue d'une meilleure exploitation des eaux navigables, il est indispensable que les États riverains se concertent sur le régime à établir; 3) Ce régime fluvial doit avoir pour base la liberté de la navigation" Annuaire t. VIII (1885-86) стр. 282).

411) Тѣ и другіе имѣютъ свое законное основаніе и, правильно понятые, вовсе не противорѣчатъ другъ другу, замѣчаетъ при этомъ проф. Мартенсъ.

412) Annuaire, тамъ-же, стр. 287. — Международ. власти могутъ быть установляемы, напр., только при отсутствіи

мѣненіе однихъ и тѣхъ же началъ къ судамъ и товарамъ на всемъ протяженіи рѣки.[413]

Мы не будемъ останавливаться на другихъ представителяхъ этой доктрины ограниченнаго суверенитета, такъ какъ всѣ они примыкаютъ, или къ Гюче или къ Мартенсу.[414] Но мы должны сказать насколько словъ о Pradier-Fodéré, который посвящаетъ въ своемъ обширномъ трудѣ по международному праву цѣлыхъ сто страницъ вопросу о рѣкахъ.[415] Мы затрудняемся отнести автора въ ту или другую изъ установленныхъ нами группъ, такъ какъ при самомъ тщательномъ изученіи всего отдѣла, посвященнаго въ его трудѣ рѣчному судоходству, мы не могли добиться, какаго мнѣнія придерживается авторъ. Объ оригинальномъ мнѣніи нечего и говорить, — весь трудъ не представляетъ ничего оригинальнаго, являясь простымъ сводомъ практическаго и научнаго матеріала по международному праву. Pradier-Fodéré, повидимому, готовъ согласиться со всѣми приводимыми имъ мнѣніями по вопросу о свободѣ рѣчнаго судоходства, лишь бы они не были крайними; во всякомъ случаѣ, онъ болѣе симпатизируетъ идеѣ общенія, чѣмъ идеѣ абсолютнаго суверенитета. Мы его и помѣщаемъ здѣсь, на рубежѣ между второй и третьей изъ установленныхъ нами категорій доктринъ.

---

организованной территоріальной власти, какъ это имѣетъ мѣсто на р. Конго. (тамъ-же.)

413) Annuaire, тамъ-же, стр. 288.

414) Testa (Droit public intern. marit., trad. Boutiron, Paris 1886) повторяетъ обычное раздѣленіе рѣкъ: „Les fleuves dont la source, l'embouchure et les rives se trouvent sur le territoire d'un même pays, en sont la propriété. Quand les fleuves mettent en communication différents Etats, la navigation doit en être libre, même si les rives de l'embouchure appartiennent à un seul État" (стр. 75-76). — Pinheiro-Ferreira, комментируя Vattel'я, защищаетъ съ большимъ умѣніемъ право безвреднаго пользованія и заявляетъ, что пользованіе рѣкою



Pradier-Fodéré начинаетъ съ упрека, что всѣ писатели смѣшиваютъ вопросъ о собственности на рѣки съ вопросомъ о свободѣ судоходства „sans voir, qu'on peut attribuer à un État la propriété des eaux qui bordent ou traversent son territoire, sans cependant lui reconnaître pour cela le droit de refuser arbitrairement aux autres peuples l'usage pacifique de ces eaux."[416] Онъ разбираетъ оба вопроса отдѣльно, но въ результатѣ приходитъ къ тому же смѣшенію, въ которомъ упрекалъ другихъ: разъ признавъ за государствомъ право собственности въ томъ неограниченномъ видѣ, какъ оно является въ теоріи Phillimore'а,[417] Pr.-Fodéré неизбѣжно приходитъ и къ конечнымъ выводамъ Phillimore'а относительно свободы судоходства,[418] считая государство вправѣ „en principe et conformément au droit

---

не можетъ быть затруднено, если оно не наноситъ ущерба предмету собственности, будь это на берегахъ рѣки или въ ея водахъ (Vattel. Dr. des gens, изд. Pradier-Fodéré 1863 г., примѣч. къ § 182, кн. II, гл. X во 2-мъ томѣ, стр. 121). Къ этой категоріи принадлежитъ и Geffcken.

415) Pradier-Fodéré Traité de droit intern. public europ. et américain. Paris. t. II. 1885. §§ 688-758 на стр. 223-321.

416) § 698 тамъ-же.

417) „En dehors des traités qui seuls ont pu établir une sorte de communauté conventionnelle, il ne peut être question d'un droit de copropriété naturelle qui appartiendrait aux Etats dont les territoires différents seraient traversés par un même fleuve. Sous ce rapport la théorie enseignée par Phillimore est la seule qui soit conforme à la nature des choses: les fleuves font partie intégrante des territoires qu'ils logent ou qu'ils traversent, et par conséquent ils appartiennent exclusivement et privativement aux maîtres de ces territoires, qui ont le droit d'en disposer à leur volonté. Ils font partie du droit public national." тамъ-же § 701.

418) „— les fleuves qui coulent à travers le territoire d'un seul état, qui sont entièrement renfermés dans ses

чідоичеих"[419] запрещать пользованіе рѣкой по своему благоусмотрѣнію (selon qu'il le juge convenable). Абсолютное право собственности государства нельзя признать безнаказанно, — это признаніе неизбѣжно влечетъ за собою право государства запрещать судоходство, такъ какъ оба вопроса — о правѣ собственности и о свободѣ судоходства — несмотря на увѣренія Pradier-Fodéré, находятся въ тѣсной связи между собою, въ чемъ пришлось убѣдиться ему самому. Но онъ лично стоитъ за свободу судоходства. Основываясь на выводахъ экономической науки и на естественной связи, существующей между рѣкою и моремъ, Pradier-Fodéré вполнѣ присоединяется къ мнѣнію Блюнчли о полной свободѣ судоходства на всѣхъ рѣкахъ и приводитъ цѣликомъ извѣстное мѣсто изъ его введенія въ „Кодифицир. Междунар. Право."[420] Развитіе международнаго права, заявляетъ онъ въ другомъ мѣстѣ,[421] ведетъ къ свободѣ судоходства; естественное право, логика, общій интересъ народовъ — все требуетъ, чтобы рѣки, образующія границу между двумя государствами или протекающія по территоріи нѣсколькихъ государствъ или даже всецѣло заключенныя въ предѣлы одного государства, были равно открыты всемірному флоту и раздѣляли вмѣстѣ съ моремъ, къ которому онѣ примы-

---

limites, qui sont enclavés dans ces terres, appartiennent incontestablement à cet Etat, font partie de son territoire, de son domaine, et sont soumis à la souveraineté exclusive au même titre que son territoire. — En d'autres termes (т. е. естественное слѣдствіе собственности), le peuple qui possède les deux bords d'un fleuve depuis sa source jusqu'à son embouchure dans la mer peut disposer de ses eaux, en réglementer et même (en principe et conformément au droit vigoureux) en interdire l'usage selon qu'il le juge convenable" Тамъ же §726, стр. 273.

[419] Выраженіе заимствовано у Phillimore'a („strict law", „extreme and hard law" — §170), но не имѣетъ никакого смысла: право можетъ быть только одно; это — остатокъ различенія droit parfait и dr. imparfait въ доктринахъ 18в.

[420] Pr.-Fodéré. Traité de dr. int. t. II §730, стр. 278-279.

[421] Тамъ же, §731, стр. 279.





каютъ, его полную свободу.

Таковы нѣсколько противорѣчивые взгляды Pradier-Fodéré. Противорѣчіе это только кажущееся и зависитъ отъ желанія автора видѣть свободу судоходства при сохраненіи абсолютнаго права собственности государства на рѣки; противорѣчіе является между существующими правовыми началами, которыя авторъ считаетъ безспорными, и между его личными стремленіями. Въ результатѣ теорія Pr.-Fodéré есть таже теорія, которую исповѣдуетъ проф. Мартенсъ, — обоихъ объединяетъ одно желаніе видѣть національныя рѣки открытыми для международнаго судоходства, но ни тотъ ни другой не могутъ обосновать своего желанія на правовомъ началѣ; Мартенсъ въ своемъ докладѣ во время Брюссельскаго засѣданія Института Мнр. права съ сожалѣніемъ заявилъ, что время открытія національныхъ рѣкъ еще не настало, Pr.-Fodéré заявляетъ о томъ же въ положительной формѣ, выражая надежду, что „настанетъ день, когда рѣки, находящіяся подъ однимъ и тѣмъ же верховенствомъ, должны будутъ тоже открыться для всемірнаго флота и принять участіе въ свободѣ океановъ."[422] Выраженіе: „должны будутъ" (devront) не совсѣмъ гармонируетъ, правда, съ началомъ абсолютнаго суверенитета государства: въ этомъ есть безспорное противорѣчіе, котораго нѣтъ у Мартенса; оно и заставило насъ помѣстить теорію Pradier-Fodéré на рубежѣ между теоріями суверенитета и теоріями международнаго общенія.

## III. Теоріи междунар. общенія.

Намъ остается разсмотрѣть третью группу теорій, рѣшающихъ вопросъ о правѣ рѣчнаго судоходства. Исходнымъ пунктомъ для этихъ теорій является уже не государственный суверенитетъ, абсолютный или ограниченный, а международное общеніе, а потому здѣсь мы уже не встрѣчаемся съ раздѣленіемъ рѣкъ на національныя и „международныя", такъ какъ тѣ и другія, разъ онѣ судоходны и сообщаются съ открытымъ моремъ, одинаково важны, какъ пути международнаго общенія.

---

[422] Pradier-Fodéré. Traité de dr. int. §750, стр. 304-305.

Это дѣленіе было возможно только при идеѣ суверенитета, но и тогда не имѣло оправданія, такъ какъ единственнымъ логически послѣдовательнымъ выводомъ могло быть лишь дѣленіе на національныя рѣки и національные участки рѣкъ, какъ это дѣлаетъ англійская школа. Когда же въ основаніе принята идея международнаго общенія различеніе рѣкъ становится возможнымъ только по ихъ важности для международнаго союза, по пригодности ихъ для сношеній между народами, почему и устанавливается иное дѣленіе — на внутреннія рѣки, не сообщающіяся съ открытымъ моремъ, и рѣки международныя, находящіяся въ непосредственномъ или посредственномъ сношеніи съ океаномъ и являющіяся, такимъ образомъ, естественными путями международнаго общенія.

Представителями этихъ теорій въ прежнее время были: Гуго Гроцій въ XVII в. и Linguet — въ 18 в. Оба писателя различаются между собой лишь во взглядахъ на право собственности: Гроцій допускаетъ это право на рѣчные пути, Linguet не признаетъ его за государствомъ и передаетъ его международной общинѣ.[423] Въ результатѣ оба они сходятся въ признаніи за всѣми народами полнаго права пользованія рѣчными водами, которыя и Гроцій не считаетъ усвоенными государствомъ въ собственность. Гроцій и Linguet нашли многочисленныхъ послѣдователей въ настоящемъ столѣтіи; изъ нихъ одни по своимъ взглядамъ на рѣчную собственность примыкаютъ къ Гроцію, другіе — къ Linguet, но тѣ и другіе, по примѣру своихъ родоначальниковъ, сходятся въ конечныхъ результатахъ, т.е. во взглядѣ на свободу судоходства. Наибо-

423) „...la terre est dévouée en général et en détail à la tyrannie de la propriété, говоритъ Linguet; elle est soumise aux chaînes de toute espèce. On la charge de remparts: on l'entoure de barrières: on la divise, on la dépèce par des contrats: la stabilité ne lui permet de se dérober à aucune des loix qu'on veut lui imposer. Il n'en est pas de même de cet autre élément



лѣе видными представителями этой теоріи являются Bluntschli и Carnazza-Amari; къ нимъ примыкаютъ Calvo, Holtzendorff, Rolin-Jacquemins, Pierantoni, проф. графъ Камаровскій, Holland, ~~[illegible]~~ Ortolan и другіе.

Bluntschli признаетъ за государствомъ право собственности на рѣки, которыя онъ считаетъ частью территоріи; но эта собственность должна быть значительно ограничена, въ виду естественной связи, существующей между рѣками и открытымъ моремъ, — въ противномъ случаѣ потеряли бы свой природный характеръ и не могли бы осуществить своей цѣли, которая состоитъ въ объединеніи народовъ.[424] Эта идея международнаго общенія и служитъ исходнымъ пунктомъ теоріи Bluntschli.

Въ интересахъ международнаго общенія всѣ рѣки должны быть открыты для судовъ всѣхъ народовъ, если только онѣ судоходны и сообщаются съ открытымъ моремъ. Принятое въ положительномъ правѣ дѣленіе рѣкъ на національныя и международныя

qui l'entoure, la pénètre, l'embellit... Далѣе Linguet устанавливаетъ дѣленіе рѣкъ, принимаемое всей школой вѣрныхъ послѣдователей Гроція, на внутреннія (закрытыя) и международныя (открытыя по своей природѣ). „Si la nature d'elle même a oublié de donner une issue à quelques uns de ces dépôts qu'elle laisse se former à l'écart et que vous en possédiez les bords, sans doute vous en aurez le domaine entier: il vous sera permis d'en interdire l'accès, puisque personne ne pourra ni en sortir, ni y pénétrer, sans passer sur les terres qui vous appartiennent. Mais ce magazin général... ce réservoir bienfaisant dont le desèchement serait la proscription absolue de toutes les races vivantes, il n'appartient à personne parce qu'il appartient à tout le monde." Linguet. Discours sur l'ouverture de l'Escaut, стр. 46-47.

424) Bluntschli, le Droit intern. codifié, trad. en français par M. C. Lardy, 3me édit. Paris 1881. ~~Les fleuves, rob~~ „Si les hommes, говоритъ онъ въ введеніи, pouvaient entourer

падаетъ само собою: „Свобода рѣчного судоходства, говоритъ Bluntschli, не имѣетъ основанія потому, что берега рѣки находятся во владѣніи различныхъ государствъ,—она покоится на томъ обстоятельствѣ, что рѣка составляетъ одно цѣлое съ моремъ; но море свободно открыто для торговли всѣхъ народовъ, и свобода морей, такимъ образомъ, необходимо влечетъ за собою свободу рѣчного судоходства."[425] „Какъ скоро государства замѣчаютъ, что въ другомъ мѣстѣ, откуда текутъ ихъ рѣки, ставятъ иностраннымъ судамъ препятствія, они требуютъ, чтобы имъ дозволили плавать по рѣкамъ, протекающимъ по ихъ территоріи, а между тѣмъ борются для своихъ собственныхъ судовъ права разъѣзжать по рѣкамъ, находящимся въ отдаленныхъ странахъ, и этого они требуютъ подъ тѣмъ предлогомъ, что данныя рѣки орошаютъ территорію нѣсколькихъ государствъ. Здѣсь существуетъ противорѣчіе, которое бросается въ глаза.... Нѣтъ никакого мотива для того, чтобы допускать свободу судоходства на одномъ и отвергать ее на другихъ рѣкахъ."[426] Въ существѣ вещей, нѣтъ болѣе основаній для того, чтобы открывать всемірному судоходству Рейнъ, а не Темзу или Луару

l'atmosphère se murmailles, certains états n'auraient pas manqué d'envisager comme leur propriété exclusive l'air qui s'élève au dessus de leur territoire. Mais les grands courants d'air qui traversent l'atmosphère ne sont point dépendants des états; il suivent leur route sans s'inquiéter des frontières/стр. 27/. „La rivière est un bien naturel entre les pays qu'elle traversent; elle n'est pas placée sous la souveraineté absolue d'un seul état; elle suit son cours sans s'inquiéter des frontières politiques. Elle sert à la navigation de tous, aussi loin que la rivière est navigable. /примѣч. къ стр. 312/.

[425] Мартенсъ, примѣч. къ стр. 314.— Стр. 314 текста: „Les fleuves et rivières navigables qui sont en communication avec une mer libre, sont ouverts au temps de paix aux navires de toutes les nations. Le droit de libre navigation ne peut être ni abrogé ni re-



мимъ любую изъ національныхъ рѣкъ."[427]

Carnazza-Amari. „Рѣки могутъ быть предметомъ владѣнія, гарантированнаго силою оружія, ихъ полезность исчерпаема, такъ какъ боевыя военныя суда способны повредить прибрежнымъ государствамъ. Заключенныя въ территорію послѣднихъ, они составляютъ ея часть и подчинены праву собственности и суверенитета, которыя принадлежатъ ирландскимъ или государевымъ." [428] Этими словами Carnazza-Amari признаетъ за государствомъ право собственности на рѣки, какъ это признавалъ Е. Гроцій и Bluntschli, но вмѣстѣ съ нимъ они сейчасъ и ограничиваетъ его правомъ пользованія, которое принадлежитъ всѣмъ народамъ. Основаніемъ для этого ограниченія является то обстоятельство, что одна ripuense владѣетъ въ общемъ обладаніи всѣхъ и не можетъ перейти въ чью нибудь собственность. Въ результатѣ, il ne reste à l'Etat riverain d'autre droit de police pour veiller à la garde des eaux, de façon qu'il ne nuise pas à son existance et qu'il ne la mette pas en péril."[429]

Ограничивъ до такой степени собственность государства на рѣки, Carnazza-Amari приходитъ, наконецъ, къ признанію полной свободы судоходства, не

streint au détriment de certaines nations."

[426] Мартенсъ, Niegocie, стр. 30.— „Pourquoi les deux ou trois états riverains de ce fleuve, lorsqu'ils ont le système maritime, seraient-ils tenus d'y laisser entrer tous les navires, de toutes les nations, et non pas seulement ceux des nations riveraines? Pourquoi les deux ou trois états riverains de ce fleuve seraient-ils tenus d'y laisser entrer tous les navires, quand l'état qui possède tout le cours du fleuve peut en interdire l'entrée aux autres peuples? L'état qui possède tout le cours du fleuve ne peut pas avoir sur ce fleuve plus de droits que les diverses états riverains d'une même fleuve n'en ont sur le fleuve commun /прим. къ стр. 314/

[427] Мартенсъ, прим. къ стр. 314.

[428] Carnazza-Amari Traité de droit intern. public

делая при этомъ никакого различія между національными и „международными" ръками: „международное право, говоритъ онъ, справедливо требуетъ, чтобы начало свободы судоходства, провозглашенное для морей, было распространено и на большія водныя пространства, поскольку оно не грозитъ опасностью внутреннему общественному порядку и безопасности прибрежныхъ странъ."[430] Право свободнаго судоходства не является сервитутомъ на „чужой" собственности, какъ это представляется въ теоріи, сбрасывающихъ въ основаніе свое абсолютный суверенитетъ государства, — оно является естественнымъ и рационалистическимъ ограниченіемъ ~~этого~~ суверенитета, которое государство имѣетъ на орошающихъ его территорію ръкахъ.[431]

Holtzendorff видитъ одну существенную черту различія между морями и ръками по отношенію къ ихъ правовому характеру: прибрежныя государства принадлежитъ безусловно право юрисдикціи на послѣднихъ, между тѣмъ какъ въ открытомъ морѣ существуетъ лишь юрисдикція надъ своими подданными.[432] Holtzendorff указываетъ на непослѣдовательность существующей системы международнаго судоходства, которая открываетъ „международныя" ръки для судовъ всѣхъ народовъ, предъ

---

en temps de paix. trad. Montanari-Revest Paris 1859 томъ II, § 17, стр. 82.

[429] Ibid., стр. 87.

[430] Ibid. стр. 89. — Собственность и суверенитетъ, говоритъ C. Amari, существуетъ только по отношенію къ вещамъ, пользующимся конечно моремъ, а la force motrice d'un fleuve ne s'apprécie pas à mesure que le plus grand nombre de navires l'utilise... Il s'ensuit qu'il n'a jamais le droit, quel que soit le sentiment d'avarice mesquine qui l'inspire, de monopoliser à son profit les forces actives de la nature (стр. 88-89). „— la navigation est libre, говоритъ Amari на стр. 97, dans tous les fleuves et canaux navigables, sauf les prescriptions et les restrictions que comportent la sûreté et la tranquillité des riverains."

[431] Ibid., стр. 89.

[432] Holtzendorff Encyclopädie der Rechtswissenschaft



ставляя пользованіе національными ръками одними лишь прибрежными государствами: „право неприбрежныхъ государствъ принимать участіе въ судоходствѣ по международнымъ ръкамъ предполагаетъ предварительное признаніе права всѣхъ народовъ плавать повсюду, даже на національныхъ судоходныхъ ръкахъ... Если принимаютъ какое нибудь правило, оно должно быть всеобщимъ съ точки зрѣнія науки" писалъ Holtzendorff, передавая Институту Международнаго Права свои замѣчанія по поводу проекта г. Мартенса.[433] Свобода ръчнаго судоходства, по его мнѣнію, можетъ быть ограничена лишь требованіями безопасности во время войны и охраненіемъ таможенныхъ интересовъ въ мирное время.[434]

Проф. графъ Комаровскій принадлежитъ по своимъ взглядамъ на свободу ръчнаго судоходства къ иной же группѣ писателей. Взгляды свои по данному вопросу онъ имѣлъ случай высказать въ своей запискѣ, представленной, подобно Holtzendorff'у, въ Брюссельское засѣданіе Института Мжд. Права. Изъ нея нельзя заключить, какого взгляда придерживается авторъ относительно юридической природы ръкъ, но видно, что онъ исходитъ изъ идеи международнаго общенія, отдавая ей предпочтеніе

---

4 Aufl. 1882. Das Europ. Völkerrecht § 40, стр. 1222, „die Ströme und schiffbaren Flüsse". „Jedenfalls besteht aber zwischen dem Verkehr auf hoher See und der freien Stromschiffahrt immer noch der wohlbegründete Unterschied, dass der Staat auf den ihm zugehörigen Stromstrecken seine Gerichtsgewalt unbedingt zur Geltung bringen darf und daher auch in Friedenszeiten bei begründetem Verdachte einer Zuwiderhandlung das Durchsuchungsrecht ungeschmälert behalten muss."

[433] Annuaire de l'Inst. de dr. Int. 1887-88, стр. 167.

[434] „... das angemässene Ziel der weitern Rechtentwickelung zu finden ist in der Anerkennung der freien Stromschiffahrt für alle Nationen auf allen schiffbaren Strömen ohne Unterschied, ob sie das Gebiet eines oder mehrerer Staaten durchschneiden, vorbehaltlich der

передъ идеей государственнаго суверенитета. Подъ именемъ международныхъ рѣкъ гр. Камаровскій разумѣетъ всѣ рѣки, впадающія въ открытое море. Начало свободы океана, полагаетъ онъ далѣе, воздѣйствуетъ на эти рѣки, которыя, очевидно, по своему природному назначенію являются лишь продолженіемъ морей и[435] естественными артеріями общенія между народами. Это объясняется ихъ международнымъ характеромъ. Гр. Камаровскій стоитъ за возможно большее расширеніе международной администраціи на рѣкахъ, предлагая установленіе международныхъ комиссій тамъ, гдѣ а) международныя сношенія получили значительное развитіе и б) гдѣ прибрежныя государства находятся въ антагонизмѣ между собою или уже сложились или въ процессѣ реорганизаціи.[436]

Мы не будемъ останавливаться на разборѣ мнѣній другихъ писателей по международному праву, принадлежащихъ къ этой же школѣ Франціи. Сюда должно отнести Calvo,[437] Pierantoni,[438]

militärischen Sicherheit im Kriege und der Zollinteressen im Frieden" manuscr). – Cm. Eine Rumäniens Ufferrechte an der Donau. 1883, стр. 8.

[435] Annuaire de l'Inst. de Dr. Int. t. VII (1887–1888), стр. 164–165.

[436] „Les communications sur un fleuve dont vraiment développées et internationales; les Etats riverains dont en antagonisme ou bien en voie de formation, comme c'est le cas sur le Bas Danube. Mais c'est surtout en dehors de l'Europe et de l'Amérique que des communications internat. devraient veiller à la liberté de la navigation sur tous les fleuves internationaux" (ibid., стр. 166). См. также мнѣніе гр. Камаровскаго по поводу проэкта Бельгійскаго правительства проэкта регламента о судоходствѣ – „Юридич. Вѣстникъ" за апрѣль 1888 г. стр. 631–632 и въ примѣчаніяхъ на стр. 639–640.

[437] Charles Calvo, Le droit intern. théor. et prat. 4me édit. 1887, т. I стр. 433–470. – „Si la liberté des mers



Holland'a, Rolin-Jacquemyns'a и другихъ.[439] Всѣ они, признавая большей частью за государствомъ право собственности на рѣки, считаютъ необходимымъ значительно ограничить его въ виду природныхъ свойствъ самыхъ рѣкъ, не всѣ части коихъ подлежатъ захвату въ собственность, а также и въ виду значенія рѣкъ для всего человѣчества, какъ естественныхъ путей сообщенія между народами, какъ разъ установленій общаго или всѣмъ морямъ. Нѣкоторые изъ послѣдователей этой школы, не считая возможнымъ ограничивать право собственности, прямо заключаютъ, что рѣки не могутъ перейти въ исключительное обладаніе кого бы то ни было и должны оставаться въ общемъ обладаніи всего международнаго союза. Въ этомъ смыслѣ можно

et un protocole de justice réciproque assurent ce droit par le droit des gens et reconnu par la pratique des nations, il semble logique et naturel à première vue, de l'appliquer également à la navigation des fleuves. Nul motif, en effet, n'empêche de placer les fleuves sur la même ligne que les mers, de reconnaître que les réglements particuliers établis par chaque peuple relativement à cette navigation ne doivent pas assumer un caractère de fiscalité, et que la souveraineté ne devrait intervenir que pour la faciliter, la généraliser et faire respecter les droits de tous". t. I. стр. 259.

[438] Pierantoni „Storia del diritto internat. 1876. „I fiumi.... furono oggetto diligentissimo di studio come vie naturali della umanità, le quali traggono al mare, il grande cammino del mondo. La proclamazione della libertà della loro navigazione fu una logica conseguenza del riconoscimento della libertà dei mari... Oggi la scienza e giustizia reclamano la libertà di navigazione anche per i fiumi interni" (стр. 308).

[439] Holland и Rolin-Jacquemyns выразили свои взгляды при обсужденіи проэкта Мартенса въ

Octolan и Vernesco.

Право народа пользоваться какой нибудь вещью самому является по мнению Octolan'а, подобно частной собственности, правом, предназначенным действовать в интересах человечества при помощи частного, личного интереса. Это право, поэтому, не может существовать там, где специальный интерес одного народа находится в противоречии с одним из великих интересов всего международного союза.[440]

Консультант Vernesco, избравший вопрос о международном речном праве темою для своей диссертации на степень доктора, не считает возможным допустить государственной собственности на реки.[441] Последний, по его мнению, является „les communs

---

время Гейдельбергского заседания Института Междун. Права. „Holland, пишет мы в отчете пророка заседаний, demande si l'article a pour conséquence de supprimer les fonctions d'une commission internationale proprement dite, en réservant l'administration de fleuve aux Etats riverains. Il ne saurait admettre un pareil système sans de nombreuses exceptions" они выразил желание, чтобы в регламентации была выражена „возможность установления европейской Комиссии даже против воли прибрежных государств" Annuaire, t. IX (1887-1888) pp. 69-70). Rolin-Jacquemyns считает возможным вмешательство международного союза, если прибрежные государства не в состоянии выполнить своих обязанностей или действуют с явным умыслом (там-же, стр. 77). Martitz желает предоставить великим державам полную свободу действий и не связывать их регламентом. -

[440] Octolan, Du domaine internat. et de l'équateur, pol. Bogue, cn. 33-34.

[441] Conct. J. Vernesco Des fleuves en droit international. Paris 1888. Автор не говорит о „международных" реках, а о реках в международном





над которыми государству принадлежит только „juridiction", но не „domaine". В силу своих прав, вытекающих из Верховенства, государство может издавать распоряжения, которые являются законными лишь поскольку они вытекают из права самосохранения или имеют своей целью обеспечение свободы судоходства.[442] И хотя, столь ограниченное право регламентировки Вернесо находит неудобным, так как оно влечет за собою разнообразие речных режимов. Единственным выходом из такого положения было бы, в таком случае, установление международного речного союза наподобие тех, которые уже существуют, напр. союза почтового.

Ed. Carathéodory и Ed. Engelhardt.

Мы до сих пор ни словом не упомянули о двух писателях, оказавших наиболее услуг делу свободы речного судоходства, писателях, которые и цитированы в литературе только по своим работам по этому вопросу, - они занялись им исключительно и всецело посвятили свою деятельность борьбе за признание или начала свободы судоходства.

---

прав и тем самым указывает уже ноте, что не допускает никакого различия между национальными и т. наз. междунар. реками.

[442] „Nous reconnaissons ainsi que si les fleuves ne sont pas, en vertu du droit naturel, susceptible de propriété, ils sont cependant soumis à un droit de souveraineté au profit des pays dont ils arrosent les territoires. Mais ce droit de souveraineté n'est point absolu, et il n'est pas permis aux riverains de prendre toute espèce de mesures sur les fleuves; les dérogations réglementaires ne sont légitimes, qu'autant qu'elles se justifient par le droit de conservation de soi même ou qu'elles sont destinées à assurer la liberté de la navigation fluviale". Introd. pp. XIII - XIV.

Carathéodory впервые занялся вопросомъ международнаго рѣчнаго судоходства, сдѣлавъ его предметомъ спеціальной работы. Его книга: „Du droit international concernant les grands cours d'eau", появившаяся въ 1861 г., была первой монографіей, затронувшей вопросъ въ его основаніи и разсматривавшей его всесторонне, во всей его широтѣ, не ограничиваясь одною рѣкой, однимъ спорнымъ вопросомъ. До появленія книги Carathéodory существовали лишь монографіи, относившіяся къ судоходству по отдѣльнымъ рѣкамъ — Шельдѣ, Рейну, Эльбѣ; въ нихъ высказывались и общіе взгляды, но не было систематической разработки и изложенія вопроса о судоходствѣ по рѣкамъ вообще, какъ это сдѣлалъ авторъ книги, о которой идетъ рѣчь.

Carathéodory безусловно отрицаетъ за государствомъ право собственности на рѣки. Къ послѣднимъ должно примѣнять тѣже начала, которыя примѣняются къ морю, этому великому пути человѣчества, по отношенію къ которому рѣки могутъ быть названы „меньшими путями". Примѣненію права собственности къ рѣкамъ противится физическая природа воды: постоянно движущаяся водная масса не поддается захвату; надъ ней нельзя упражнять правъ собственности. Даже право юрисдикціи, которое принадлежитъ государству на береговой полосѣ моря шириною на разстояніе пушечнаго выстрѣла, даже и это право не всегда примѣнимо къ рѣкамъ, такъ какъ рѣки Америки, напримѣръ, во многихъ мѣстахъ въ нѣсколько разъ превосходятъ требуемую ширину, не говоря уже о томъ, что нѣтъ никакой возможности указать, гдѣ кончается рѣка и гдѣ начинается уже море.

Кромѣ этой физической невозможности присвоить рѣки въ собственность есть еще соображенія нравственнаго порядка, которыя не могутъ допустить, чтобы рѣки, эти естественные пути международныхъ сношеній, очутились въ исключительномъ обладаніи одного или нѣсколь-





кихъ привилегированныхъ народовъ. Нѣтъ ничего болѣе мрачнаго, какъ владычество одного народа надъ великими водными путями, замѣчаетъ Carathéodory. Эти пути должны быть открыты для всѣхъ, какъ открыто море: вода принадлежитъ всѣмъ; ея монополизація столь же несправедлива, какъ монополизація огня, воздуха или свѣта. Свободѣ рѣчнаго судоходства не можетъ быть положено никакихъ препятствій: „l'autorité n'intervient que pour empêcher l'encombrement, les obstacles et assurer d'autant mieux la jouissance de tous et l'exercice du droit de chacun", — вотъ всѣ права, которыя въ этомъ отношеніи могутъ принадлежать прибрежнымъ государствамъ.[443]

Начало свободы судоходства должно одинаково примѣняться къ національнымъ, какъ и къ международнымъ рѣкамъ, такъ какъ разумъ, который является главнымъ основаніемъ права, требуетъ этого здѣсь и тамъ безразлично.[444] Какъ на тѣхъ, такъ и на другихъ прибрежныя государства не имѣютъ права собственности; имъ принадлежатъ лишь права, вытекающія изъ обязанностей, которыя налагаетъ на нихъ сосѣдство съ воднымъ теченіемъ, такъ какъ поддержаніе послѣдняго въ судоходномъ состояніи, естественно, лежитъ на нихъ. Для опредѣленія правъ прибрежныхъ государствъ надо, поэтому, опредѣлить сначала обязанности ихъ, а послѣднія разнообразятся съ обстоятельствами сообразно природѣ мѣстъ и другихъ мѣстныхъ условій. Наука не можетъ предвидѣть ихъ à priori, и необходимо, поэтому, изслѣдованіе мѣстныхъ условій отдѣльно на каждой рѣкѣ.[445]

---

443) Ét. Carathéodory. Du droit intern., часть I, гл. II §§ 3 и 5.

444) Тамъ-же, § 8 и § 9.

445) Тамъ-же, § 12. — Une nation, говоритъ онъ въ § 7 на стр. 32-33, qui n'a pas créé le fleuve n'a aucun droit exclusif et ce serait le comble de l'injustice

Таковы были строго послѣдовательные взгляды Carathéodory на юридическую природу рѣкъ и на свободу судоходства, высказанные имъ въ книгѣ, появившейся въ 1861 г. Онъ остался вѣренъ имъ, и въ новомъ своемъ трудѣ, появившемся 26 лѣтъ спустя послѣ перваго, подтверждаетъ ихъ вновь: „Die grossen Wasserläufe, говоритъ онъ здѣсь, sind demnach allgemeine Güter, deren Verwaltung zur möglichst grossen Förderung des Gemeinwohles beitragen soll, und auf welchen.... die Schifffahrt ebenso frei von jeder Schranke bleiben sollte, wie auf dem Weltmeer."[446]

---

si elle s'avisait d'invoquer des théories injustifiables pour priver les autres nations de l'exercice d'une faculté naturelle qui ne peut lui causer aucun préjudice.... On peut soutenir que le monopole d'une force de mouvement phisique inépuisable est tout aussi contraire au bien public que celui des principes moraux générateurs de la richesses des nations." Въ заключеніи своего изслѣдованія Carathéodory приходитъ къ признанію слѣдующихъ началъ: „Ainsi, la navigation d'un grand cours d'eau ne pourra être interdite à personne; tous les pavillons sont égaux, tous devront jouir sur les fleuves désormais neutre, même en cas de guerre, pour le commerce de toutes les nations, de la même liberté, des mêmes droits, des mêmes facilités comme soumis aux mêmes règles et aux mêmes devoirs." Прибрежныя государства должны слѣдить за безопасностью судоходства и могутъ имѣть свои таможни на берегахъ рѣки.

[446] Carathéodory. Das Stromgebietsrecht und die Internationale Flussschifffahrt (Holtzendorff's Handbuch des Völkerrechts B. II, 1887, s. 280) Доводы, приводимые въ новомъ трудѣ, тѣже, которые выставлены были раньше: „Die physicalische Beschaffenheit des Wassers an sich schon steht der Anwendung der Grundsätze vom Eigenthum,





Ed. Engelhardt. Работы Engelhardt'а, въ противоположность трудамъ Carathéodory, имѣющимъ въ виду цѣли чисто научныя,[447] носятъ на себѣ болѣе практическій характеръ. Engelhardt былъ членомъ разграничительной Коммиссіи на Дунаѣ послѣ Крымской войны и съ тѣхъ поръ принялъ близко къ сердцу судьбу Дунайскаго судоходства; массы статей посвящено имъ этому спеціальному вопросу. Въ 1879 г. появилась въ свѣтъ его извѣстная книга: „Du régime conventionnel des fleuves internationaux", оказавшая значительное вліяніе на дальнѣйшее развитіе вопроса о международномъ рѣчномъ судоходствѣ. Послѣ того Engelhardt помѣ-

---

das körperliche Sachen fordert, an denen die Ausübung einer thatsächlichen oder rechtlichen Herrschaft möglich ist, entgegen. Diese Eigenschaft mangelt dem fliessenden Wasser, sein unentbrochener Lauf, die stete Bewegung seiner Substanz, das Fehlen einer natürlichen Grenze lässt dasselbe als ungeeignet für irgend welchen Abhängigkeitsverband erscheinen" (стр. 280).

[447] Между обѣими работами Carathéodory есть значительная разница въ системѣ. Въ болѣе ранней онъ строго отдѣляетъ науку раціональную (естественное право) отъ науки практической (положительное и историческое право) и разсматриваетъ ту и другую въ двухъ различныхъ частяхъ своего труда. Раціональная наука должна ему помочь установить прочныя основанія, которыя провѣряются затѣмъ исторіей: соотвѣтствіе историческаго хода развитія съ требованіями раціональной науки убѣждаетъ его въ полной научной истинѣ этихъ требованій. Въ новой своей работѣ Carathéodory не дѣлаетъ этого раздѣленія на науку раціональную и практическую; вмѣсто того онъ дѣлитъ все содержаніе на двѣ части — общую и особенную: въ первой установляетъ общія начала рѣчнаго судоходства, во второй — примѣняетъ ихъ къ

сними еще немало спасибо по отдельнымъ вопросамъ рѣчного судоходства въ разныхъ періодическихъ изданіяхъ.[448] Еще въ настоящемъ году въ Nouvelle Revue Нюгольдтъ de droit могъ найти прекрасно составленный имъ историческій очеркъ судоходства по договорнымъ рѣкамъ, а въ прошломъ году въ Revue d'histoire дрюмонтъ помѣстилъ его изслѣдованіе о происхожденіи договорныхъ рѣчныхъ общинъ.[449] Два послѣднихъ работы отличаются отъ всѣхъ предыдущихъ работъ того же автора своимъ чисто научнымъ характеромъ.

Для выясненія взглядовъ автора мы остановимся только на главномъ его трудѣ „о договорномъ режимѣ международныхъ рѣкъ". Здѣсь авторъ занятъ только о международныхъ рѣкахъ, что объясняется той практической цѣлью, которой задался авторъ, — истолковать существующее положительное право по вопросу о рѣчномъ судоходствѣ, представивъ его въ видѣ свода. Онъ не рѣшился, подобно Bluntschli, признать, что неаудіональныя рѣки открыты для международнаго судоходства, такъ какъ ни одна изъ существующихъ въ международномъ правѣ нормъ не даетъ возможности вывести такое заключеніе даже при самомъ широкомъ толкованіи, къ какому и прибѣгаетъ Engelhardt. Въ этомъ расширительномъ толкованіи существующаго права и заключается главная заслуга его: онъ отказался смѣшивать вопросъ de lege lata съ вопросомъ de lege ferenda, но далъ дѣйствующему праву такое широкое толкованіе въ смыслѣ свободы судоходства, какъ это только было возможно.

---

отдѣльнымъ рѣкамъ.

448) Больше всего статей относится къ судоходству по Дунаю. Мы указали ихъ въ примѣч. 222 на стр. 123–124. Въ Revue de droit int. за 1886 г. два спора послѣдняго вопроса о судоходствѣ по Конго и о нейтралитетѣ (стр. 96 и 159 Revue).

449) Revue Hist. de droit 1888, nov.-dec., 1889-jan.-fev. (стр. 67–135) и Revue d'hist. дерб. 1888, стар. 497. „L'origine et la constitution des communautés fluviales conventionnelles."



Придерживаясь ради практическихъ цѣлей существующаго положительнаго права объясненія и находя ему оправданіе, Engelhardt теоретически не признаетъ этого объясненія и требуетъ свободы судоходства на всѣхъ и другихъ основаніяхъ, такъ какъ эта свобода вытекаетъ изъ естественной связи, существующей между рѣкою и открытымъ для всѣхъ моремъ. Въ этомъ отношеніи всѣ рѣки, находятся ли онѣ во владѣніи одного народа или нѣсколькихъ, имѣютъ общій и почти тотъ же характеръ, одинаково полезны для всемірной торговли, и ассимиляція ихъ оправдывается и логикой, и естественнымъ правомъ, и общественной пользой и исторической тенденціей.[450] Но Engelhardt остается на почвѣ практической и желаетъ отстаивать путемъ расширительнаго толкованія законовъ все достижимыя сейчасъ же выгодности для международнаго судоходства, крѣпко вѣря въ историческій прогрессъ и выжидая, когда настанетъ время полнаго торжества начала свободы международнаго судоходства. Онъ подчеркиваетъ

450) „Le droit des gens ne s'arrêtera pas dans cette voie de perfectionnement en quelque sorte méthodique; il reposera un jour des consents nationaux, car si les libertés fluviales, telles qu'on les pratique aujourd'hui, sont essentiellement conventionnelles, il n'en est pas moins évident... qu'au fond elles proviennent du fait qu'un fleuve s'unit à la mer ouverte à tous et que le monopoliser, en accaparer l'exploitation, serait le détourner de sa destination normale. A ce point de vue les fleuves ne diffèrent point entre eux, qu'ils appartiennent à un ou à plusieurs États; tous, ils ont le même caractère et offrent au trafic universel la même utilité. Il est assurément très logique de se prévaloir, comme l'a fait M. Bluntschli, de cette stabilité

вляетъ общественное сознаніе къ принятію новаго начала и въ тоже самое время продолжаетъ трудиться надъ развитіемъ и дополненіемъ уже принятыхъ, но далеко еще не получившихъ всеобщаго распространенія началъ. Какъ научный дѣятель, Engelhardt, безспорно, принадлежитъ къ третьей группѣ нашей классификаціи, но въ качествѣ практическаго дѣятеля онъ предпочитаетъ держаться того направленія второй группы, родоначальникомъ котораго мы признали Vattel'я: онъ добивается полнаго торжества свободы судоходства для всѣхъ народовъ на всѣхъ „международныхъ" рѣкахъ, оставляя пока въ сторонѣ національныя рѣки, коихъ очередь еще не наступила.

Въ упомянутой книгѣ своей онъ разсматриваетъ въ отдѣльности всѣ вопросы, касающіяся международнаго рѣчнаго судоходства, указываетъ рѣшеніе ихъ въ законодательствѣ, толкуетъ эти постановленія въ самомъ широкомъ смыслѣ, основываясь на данныхъ исторіи и на требованіяхъ практическаго разума, а въ концѣ концовъ предлагаетъ свою редакцію существующихъ правовыхъ нормъ, которыя онъ собираетъ въ одинъ проэктъ регламента для всѣхъ международныхъ рѣкъ. Мы укажемъ на главныя основанія этого проэкта, заключающаго въ себѣ

relative pour réclamer l'affranchissement de toutes les voies d'eau tributaires directes d'un grand bassin maritime; mais la raison repousse l'argument qui conduit à contester la légitimité ou à diminuer la portée d'un certain progrès social, parce qu'il en sollicite un autre que le droit des gens n'a pas encore accompli (Du régime conv. p. 92-93). — Les fleuves dépendant d'une seule et même souveraineté devraient également s'ouvrir à la marine universelle et partager la liberté des mers auxquelles ils s'associent par leur embouchure. La logique, le droit naturel justifieraient sans doute cette assimilation (ibid. p. 219).



38 статей и одну дополнительную, спеціально относящуюся къ національнымъ рѣкамъ.

Прибрежныя государства одной и той же судоходной рѣки обязываются опредѣлить по общему соглашенію все, что относится до пользованія этой рѣкой, причемъ они должны руководствоваться нижеслѣдующими началами (ст. 1)

I. Договорное теченіе рѣки начинается съ того мѣста, гдѣ рѣка становится судоходной (гдѣ начинается правильное судоходство) и простирается вплоть въ самое море. Изъ устьевъ договорному режиму подчиняется наиболѣе удобное для судоходства по своей мощи, направленію и правильности теченія; разветвленія, встрѣчающіяся на всемъ протяженіи рѣки, подлежатъ этому режиму, если они судоходны (ст. 2)[251]

II Свобода судоходства. Международныя рѣки открыты всемірному судоходству и торговлѣ. Суда прибрежныхъ и иностранныхъ подданныхъ пользуются во всѣхъ отношеніяхъ правомъ полнаго равенства, и свободѣ ихъ движенія не можетъ быть поставлено иныхъ затрудненій, кромѣ тѣхъ, которыя вытекаютъ изъ постановленій настоящаго регламента относительно полиціи, рѣчныхъ сборовъ за судоходство, таможенъ, карантиновъ и военнаго положенія (ст. 6) Не можетъ быть дѣлаемо, слѣдовательно, никакого различія между прямымъ судоходствомъ изъ морскихъ портовъ въ рѣчные и наоборотъ, съ одной стороны, и рѣчнымъ судоходствомъ въ тѣсномъ смыслѣ — съ другой, равно какъ между большимъ и малымъ рѣчнымъ каботажемъ (ст. 7). Морскія суда, принимаясь плавать по рѣкамъ, должны лишь представить свои бумаги и имѣть у себя мѣстнаго пилота. Капитаны или шкипера судовъ, исключительно занятыхъ пла-

[251] Въ этой же главѣ Engelhardt говоритъ о thalweg'ѣ, какъ границей между двумя государствами, раздѣленными рѣкой (ст. 3), объ островахъ, существующихъ или рождающихся въ рѣкѣ (ст. 4) и о границѣ при измѣненіи русла рѣки (ст. 5). Мы исключаемъ эти вопросы изъ регламента о судоходствѣ, какъ не имѣющіе отношенія къ нему.

вопросам по рекам, должны иметь свидетельство о своей способности и знании местности, выданное им государством, кого они подданные или в каком они избрали себе местожительство. они должны, сверх того, констатировать при посредстве экспертов хорошее состояние судоходности своих судов (ст. 9)

II. Полиция. В интересах безопасности и общественного порядка прибрежные государства сообща мерою собою относительно зданий обязательных для всех судов, без различия национальности, постановлений, регулирующих судоходство. они должны быть по возможности одни и те же на всем течении и нарушения их разбираются в особых речных судах, установленных в каждом прибрежном государстве (ст. 9)

III. Работы производятся обязательно каждым государством по указанию Синдикальной власти, но сверх того могут быть производимы и по собственной инициативе, не от имени общины и не на ее счет (ст. 10) Некоторые работы, однако, могущие уменьшить пропускную способность вод или помешать движению, не могут производиться без предварительного согласия синдикальной власти (ст. 11).

IV. Сборы за судоходство допускаются, но под условием, чтобы доходы были обращаемы на покрытие общих издержек по производству работ и содержанию администрации и чтобы они были равны для всех флагов (ст. 12). Сюда не входят таможенные пошлины, местные пошлины на потребление и сборы по определенной таксе за приспособления для судов и груза, если последние не используются (ст. 13). Тарифы сборов за судоходство будут вычисляемы по приблизительному бюджету расходов, который будет периодически пересматриваем (ст. 14). Ежегодно будут издаваемы отчеты о приходах и расходах (ст. 15) Пошлины за судоходство должны быть независимы от характера грузов; в их основание кладется способность корабля, обозначаемая в официальном протоколе, которым должно быть снабжено каждое судно.



Пока не произойдет соглашения относительно принятия однообразной системы измерения емкости судов, какою может служить система Moorsom'a, введенная английским Merchant Shipping Act 1854 г., емкость судов будет определяться по употребляемой на Нижнем Дунае сравнительной таблице (ст. 16). Отменяются навсегда всякие морские пошлины, взимаемые в устьях рек, а также пошлины за обязательных остановки, складки и перегрузки товаров и выгружения в гавани, равно и все привилегии судоходства (ст. 17)

VI. Таможни и порто-франко. Товары могут быть подвергаемы пошлине только после того, как они покинули речной путь, за исключением случая, указанного в ст. 21 (ст. 18). Товары могут выгружаться лишь в гаванях и таких прибрежных местах, которые снабжены таможнями (ст. 19). В продолжение пути суда, снабженного законными бумагами, не могут быть ни под каким предлогом останавливаемы таможенными властями прибрежных государств, если оба берега реки принадлежат прибрежным государствам (ст. 20). Когда же судно вступает в ту часть реки, где оба берега принадлежат одному государству, капитан или шкипер обязан уплатить таможенные пошлины на пограничной таможне по местному тарифу за ввозимые товары; что же касается транзитных товаров, то они подлежат только пломбированию и специальному надзору таможенных властей (ст. 21); сверх этой формальности транзит не подлежит никакому стеснению и безусловно свободен для товаров всех наций, какова бы ни была их природа, их происхождение и назначение (ст. 22) В каждом прибрежном государстве учреждается один или несколько порто-франко (ст. 23).

VII. Карантин устанавливается у устьев и находится в заведовании речной общины; на нем простирается санитарный надзор, как за входящими, так и за выходящими судами, которые не будут подвергаться никакому контролю на всем протяжении речного пути (ст. 24).

VIII. Нейтралитетъ. Судоходство остается свободнымъ во время войны для флаговъ нейтральныхъ державъ (ст. 25). Всѣ работы и учрежденія, созданныя въ интересахъ судоходства, какъ напр. бюро и кассы, а также лица постоянно въ нихъ служащія, пользуются гарантіею полнаго нейтралитета (ст. 26). Надъ работами и учрежденіями будетъ помѣщенъ флагъ, а служащіе будутъ носить особый значекъ; этотъ флагъ и значекъ гарантируютъ имъ неприкосновенность (ст. 27). Нейтральный флагъ покрываетъ непріятельскій грузъ; воюющіе имѣютъ право осмотра въ районѣ враждебныхъ дѣйствій и могутъ захватывать военную контрабанду (ст. 28). Нейтральныя суда имѣютъ доступъ во всѣ гавани, исключая тѣ, которые подвергнуты дѣйствительной блокадѣ (ст. 29).

IX. Рѣчныя власти. Сюда причисляются: делегаты, составляющіе прибрежную Коммиссію, главный инспекторъ, субъ-инспекторы, чиновники въ бюро и при карантинѣ, члены рѣчныхъ судовъ и мѣстные инженеры (ст. 30). Прибрежная Коммиссія состоитъ изъ делегатовъ по числу прибрежныхъ государствъ, собирается обыкновенно и постановляетъ свои рѣшенія большинствомъ голосовъ; но для постановленія, исключая постановленій о сборахъ за судоходство, необязательныхъ для государствъ, оставшихся въ меньшинствѣ, если делегаты этихъ государствъ напередъ формально воспротивились ихъ принятію (ст. 31). Прибрежная Коммиссія имѣетъ чисто совѣщательный характеръ: принимаетъ отчеты по рѣчной администраціи, указываетъ на требуемыя для улучшенія судоходства работы, публикуетъ данныя о состояніи судоходства и проч. (ст. 32). — Глав. инспект. Горъ, избираемый пожизненно, облеченъ международнымъ полномочіемъ и подчиненъ Прибрежной Коммиссіи, которая и избираетъ его; онъ наблюдаетъ за примѣненіемъ регламента о судоходствѣ и полиціи (ст. 33). Суб-инспекторы и чиновники въ бюро и при карантинѣ назначаются каждымъ прибрежнымъ государствомъ на своей части рѣки, но они тѣмъ не менѣе подчинены глав. инспектору. (Нѣсколько государствъ могутъ войти въ соглашеніе и избрать одного общаго суб-инспектора, равно и общій персоналъ въ бюро) (ст. 34)



Въ каждомъ прибрежномъ государствѣ существуетъ судъ первой инстанціи для разсмотрѣнія дѣлъ по нарушенію регламента; апелляція подается въ мѣстный высшій судъ, разъ навсегда указанный для этой цѣли, или въ прибрежную Коммиссію во время годичнаго ея засѣданія (ст. 35). — Мѣстные инженеры назначаются каждымъ государствомъ у себя и не зависятъ отъ главнаго инспектора (ст. 36). — По иниціативѣ прибрежной Коммиссіи время отъ времени собирается особая техническая Коммиссія изъ инженеровъ всѣхъ прибрежныхъ государствъ для изслѣдованія рѣки и составленія отчета о состояніи выполненныхъ работъ (ст. 37).

X. Пристани. Судоходные притоки, протекающіе или по территоріи одного или нѣсколькихъ государствъ, подлежатъ тому же режиму, что и главная международная рѣка (ст. 38).

XI. Порядокъ будетъ разсмотрѣнъ, какимъ образомъ можно будетъ примѣнить къ національнымъ рѣкамъ и каналамъ режимъ свободнаго судоходства, установленный для международныхъ рѣкъ.[452] Тутъ же будетъ разсмотрѣно, какъ приступить къ отмѣнѣ всѣхъ рѣчныхъ пошлинъ, кромѣ тѣхъ, которыя назначены для возвращенія капитала, употребленнаго на выполненіе работъ, имѣющихъ исключительное значеніе и пользу (дополнит. статья).

Таковы были требованія, которыя Endelhardt считалъ практически осуществимыми къ 1879 г. Съ тѣхъ поръ онъ сдѣлалъ въ нихъ лишь незначительныя измѣненія въ своемъ проэктѣ регламентаціи, представленномъ на Гейдельбергскій съѣздъ Института Международ. Права, къ работамъ котораго мы теперь и переходимъ, чтобы или закончить очеркъ развитія вопроса о свободѣ рѣчного судоходства въ наукѣ и теоріи.

---

[452] „Il sera examiné et décidé ultérieurement de quelle manière, pour faciliter les communications entre les peuples et les rendre de moins en moins étrangers les uns aux autres, l'on pourrait étendre aux fleuves nouvières et canaux n'appartenant qu'à un seul Etat le régime

## Института Международного Права.

Лондонская Конференція 1883 г., вызвавшая нашумевшій намъ уже конфликтъ между Австріей и Румыніей, а вслѣдъ за нею Вѣнская Конференція въ Термин 1884-85 года, давшая началу свободы судоходства значительное развитіе въ ширь и въ глубь, вызвали особенное оживленіе въ наукѣ международнаго права. Мы уже разобрали литературу австро-румынскаго столкновенія, когда заканчивали свой историческій очеркъ судоходства по Дунаю. Это столкновеніе и порожденная имъ литература заставили обратить на себя вниманіе и Института Международнаго Права, которому проф. Мартенсъ предложилъ высказать свое мнѣніе по вопросу о международныхъ рѣкахъ.

По инициативѣ Мартенса учреждена была на трехлѣтіе 1883-1885 г. особая Комиссія (девятая и послѣдняя по числу), на которую была возложена задача, выработать проектъ органическаго регламентированія для судоходства по международнымъ рѣкамъ. Въ нее вошли въ качествѣ членовъ г.г. Arntz, Holtzendorff, Мартенсъ, лордъ Reay, Renault, Rivier, Stein и Twiss; докладчикомъ назначенъ министръ-другъ Бельгіи, проф. Мартенсъ. Въ 1885 г., во время засѣданій Института въ Брюсселѣ, послѣдній и представилъ Комиссіи свой докладъ, въ которомъ онъ высказалъ свои взгляды на свободу рѣчного судоходства.[453] Мы приводили ихъ уже, когда указывали на существующія въ наукѣ международнаго права теоріи по данному вопросу.

---

de liberté de navigation applicable aux fleuves internationaux". Вступленіе взято изъ текста ст. 5 Парижскаго трактата 1814 г., постановившей принципъ начала свободы судоходства, установленнаго для Рейна и на всѣхъ остальныхъ международныхъ рѣкахъ. Конгрессъ, который примѣнилъ бы проектъ Engelhardt'а былъ бы, такимъ образомъ, для нашихъ рѣкъ тѣмъ же исходнымъ пунктомъ свободы, какимъ Парижскій Конгрессъ 1814 г. явился для международныхъ рѣкъ.



Вопросъ былъ обсуждаемъ только въ одномъ изъ засѣданій Института, который собрался не въ Стокгольмѣ въ 1886 г., какъ было рѣшено на Брюссельскомъ засѣданіи, а въ Гейдельбергѣ въ 1887 году.[454] Къ этому времени Комиссіи, ставшей уже девятой — второю, представлены были два проекта регламента, одинъ составленный Engelhardt'омъ и другой проф. Мартенсомъ. Оба проекта въ общемъ были сходны: проектъ Engelhardt'а мало отличался отъ его проекта 1879 г.; а проф. Мартенсъ, повидимому, въ значительной степени руководствовался послѣднимъ, когда составлялъ свой проектъ, — онъ является во многомъ своимъ постановленіямъ копіей проекта Engelhardt'а 1879 г.

Новый проектъ Engelhardt'а состоитъ изъ 32 статей. Въ немъ недостаетъ многихъ статей прежняго проекта (числомъ 10), выпущенныхъ, вѣроятно, потому, что онѣ относились къ второстепеннымъ вопросамъ судоходства, которыми Институтъ не интересовался, но въ числѣ ихъ находятся и статьи, имѣющія немаловажное значеніе, какъ ст. 11, запрещающая предпринимать безъ предварительнаго согласія синдикальной власти всякія рѣчныя работы, и ст. 37, предписывающая періодическій созывъ Технической Комиссіи.[455]

---

[453] См. Annuaire de l'Institut de Droit Internat. t. VII (1883-1885), p. II; — t. VIII (1885-1888), p. 392 и слѣд., а также Revue de Droit Internat. за 1887 г., стр. 182-193, 171-174 и 253-257. Письмо, съ которымъ проф. Мартенсъ обратился къ Институту, прося его высказаться по поводу вопроса о международномъ судоходствѣ, помѣщено въ Revue de Dr. Int. за 1883 г. (томъ XV), стр. 626.

[454] О Гейдельбергскомъ засѣданіи Института см. Annuaire t. IX (1887-1888), стр. 156-172, а также въ Revue de Dr. Int. за 1887, стр. 113-182 (о работахъ Комиссіи передъ судомъ) и стр. 321-366 (статья Ноэля о судѣ) и въ „Юридич. Вѣстникѣ" за 1888 г., апрѣль, статью проф. гр. Камаровскаго „О судѣ Института Межд. Права въ Гейдельбергѣ въ 1887 г.", стр. 621-641.

[455] Изъ 39 статей проекта 1879 г. выпущено 10, оста-

Новый проэктъ сознаетъ, кромѣ того, уступку территоріальному суверенитету, предоставляя малымъ Каботажъ въ пользу однихъ лишь прибрежныхъ государствъ; иностранныя суда могутъ пользоваться правомъ малаго Каботажа лишь съ согласія территоріальныхъ правительствъ (ст. 7). Далѣе, въ немъ найти уже предложенія распространить режимъ „международныхъ" рѣкъ и на рѣки національныя; вслѣдствіе того, Ендельгардтъ предлагаетъ объявить международными, т. е. открытыми для всемірной торговли и такія рѣки, которыя хотя и текутъ по территоріи одного государства, но принимаютъ въ себя одинъ или нѣсколько судоходныхъ притоковъ, орошающихъ другія государства (ст. 39).[456] Рѣчная община получаетъ болѣе формальное опредѣленіе: международная рѣка должна быть разематривалма по отношенію къ судоходству, какъ общая собственность всѣхъ прибрежныхъ государствъ (ст. 1), между тѣмъ какъ въ прежнемъ проэктѣ говорилось только объ обязательствахъ этихъ государствъ опредѣлить по общему соглашенію все, что имѣетъ отношеніе къ

---

ется 29; при чемъ ст. 2 раздроблена на 3 (ст. 2–4), а ст. 28 – на двѣ (ст. 21 и 22), такъ что въ суммѣ оказывается 29 + 3, всего 32 статьи. Выкинуты статьи: 4, 5, 8, 11, 13–15, 20, 27 и 37 (см. содержаніе этихъ статей на стр. 273–277 этого сочиненія), измѣнены: ст. 8, запрещавшая различеніе между большими и малыми Каботажемъ (ст. 7 въ новомъ проэктѣ), ст. 39 (31-я нов. пр.) и вступительная, первая статья (объ этихъ измѣненіяхъ мы говоримъ далѣе).

[456] Ст. 31: Sont déclaré internationaux et par conséquent ouverts au trafic universel les fleuves qui, appartenant dans leur cours à un seul Etat, reçoivent les eaux d'un ou de plusieurs affluents navigables relevant d'autres Etats.

L'institution de l'autorité mixte chargée de représenter dans ce cas les intérêts communs des riverains du fleuve et de ces affluents navigables, sera l'objet d'un arrangement parti-



судоходству по этой рѣкѣ. Это измѣненіе, сдѣланное во вступительной статьѣ, характеризуетъ и всѣ другія: установивъ рѣчной condominium между прибрежными владѣльцами, Ендельгардтъ послѣдовательно проводитъ его черезъ весь проэктъ и дѣлаетъ уступки въ пользу этой рѣчной общины въ ущербъ суверенитета отдѣльныхъ государствъ, съ одной стороны, и въ ущербъ международнаго союза – съ другой.

Проэктъ Мартенса, въ общемъ сходный съ предыдущимъ, существенно отличается, однако, отъ него тѣмъ, что относится съ бо́льшимъ уваженіемъ къ суверенитету отдѣльныхъ государствъ, какъ это справедливо замѣтилъ Schmitze, который въ виду этого его преимущества и даетъ ему предпочтеніе передъ проэктомъ Ендельгардта.[457] Этотъ проэктъ и рѣшено было принять за основаніе при обсужденіи, дополняя его и измѣняя, гдѣ было окажется нужнымъ, постановленіями изъ проэкта Ендельгардта.

Обсужденіе происходило въ засѣданіи 9-го сентября подъ предсѣдательствомъ Bulmerincq'а. Engelhardt, не имѣвшій возможности присутствовать въ Гейдельбергскомъ засѣданіи Института, прислалъ объяснительную записку по поводу той статьи своего проэкта, которая устанавливаетъ рѣчную сособственность и тѣмъ существенно отличаетъ весь проэктъ отъ того, который предложенъ Мартенсомъ. Онъ указываетъ,

---

entre ces riverains. Этимъ предложеніемъ оканчивается распространеніе начала свободы судоходства на рѣки, протекающія по территоріи нѣсколькихъ государствъ: Вѣнскій Конгрессъ требовалъ подчиненія международному режиму только тѣхъ притоковъ, которые сами орошали территорію нѣсколькихъ государствъ; поздиѣе ему подчинены всѣ судоходные притоки, а теперь не дѣлается уже разницы между притокомъ и главнымъ теченіемъ и создается, такимъ образомъ, понятіе международнаго рѣчного бассейна. Предложеніе Ендельгардта является необходимой ступенью, черезъ которую надо пере-

что 1) рѣчная сособственность имѣетъ отношеніе только ~~[illegible]~~ къ судоходству, а во всѣхъ другихъ отношеніяхъ права суверенитета остаются неприкосновенными; 2) она ограничена, сверхъ того, еще требованіемъ согласія каждаго отдѣльнаго государства, какъ постановлено въ ст. 25 (ст. 31 проэкта 1879 г.) и къ тому же 3) обязательства, вытекающія изъ сособственности, основаны на началѣ полной взаимности. Проф. гр. Камаровскій и Holtzendorff прислали въ Институтъ свои замѣчанія на проэктъ Мартенса, о которыхъ мы уже имѣли случай говорить.[458] Оба указываютъ на необходимость распространить начало свободы судоходства и на національныя рѣки, не ограничивая его однѣми международными, причемъ первый опирается на одинаковое природное назначеніе тѣхъ и другихъ, а второй ссылается на логическую необходимость допустить иностранныя суда на національныя рѣки, разъ международныя открыты для судовъ неприбрежныхъ государствъ.[459] Графъ Камаровскій указывалъ, сверхъ того, на цѣлесообразность учрежденія въ нѣкоторыхъ случаяхъ и Международныхъ Коммиссій наряду съ Прибрежными.

---

[457] Проэктъ Мартенса не говоритъ объ общей собственности государствъ, „ce qui est une conception aussi fausse que dangereuse, заявляетъ Schultze. Le domaine commun des Etats est, en effet, ou une fiction, ou une erreur. Aucun Etat riverain ne saurait accepter la théorie d'un domaine commun. La souveraineté reste toujours à l'Etat, le domaine public n'a rien à faire avec la propriété privé." (Annuaire t. IX (1887-1888), стр. 168.)

[458] См. стр. 260-262.

[459] „le droit des ~~naviguer~~ Etats non riverains de participer à la navigation des fleuves internationaux suppose la reconnaissance préalable du droit pour toutes les nations de naviguer partout, même sur les fleuves nationaux. Quant au Danube, ce droit est reconnu par une stipulation spéciale. Mais la science n'y





Въ результатѣ обсужденій проэктъ Мартенса былъ принятъ съ незначительными измѣненіями и оговорками. Особенно оживленныя пренія возбудила первая статья. Она говорила объ обязанности прибрежныхъ государствъ выработать по общему соглашенію одинъ регламентъ судоходства для всей рѣки. Выражено было опасеніе, что этимъ постановленіемъ рѣчная администрація передается исключительно въ руки прибрежныхъ государствъ съ устраненіемъ всякаго вмѣшательства со стороны неприбрежныхъ (Holland), но Bulmerincq, а за нимъ Rolin-Jacquemins заявили, что упомянутая статья не лишаетъ международный союзъ его права Контроля, а слѣдовательно и вмѣшательства, и она была принята съ добавленіемъ словъ: „въ интересѣ всѣхъ", предложеннымъ Moynier.[460] Остальныя статьи не вызвали большихъ преній, и весь проэктъ, за исключеніемъ одной статьи (ст. 23), найденной излишней, принятъ съ небольшими измѣненіями.[461]

---

a vu jusqu'ici qu'un privilège unilatérale basé sur un traité de paix. Si l'on adopte une règle, elle doit être générale au point de vue de la science." (Annuaire t. IX, p. 167).

[460] Bulmerincq понимаетъ смыслъ статьи 1й такъ: прибрежныя государства обязаны выработать общій регламентъ, другія — могутъ. Rolin Jacquemins s'est demandé, s'il n'y avait pas de danger à laisser aux Etats riverains seuls le droit de régler la navigation. Mais en acceptant l'amendement proposé (: Holland предложилъ предоставить право учреждать европейскую коммиссію даже противъ воли прибрежныхъ), дополнивъ статью словами: „Ce principe ne portera aucun préjudice à la légitimité d'une intervention d'autres puissances afin de régler, dans l'intérêt général, la navigation d'un tel fleuve" (: on court le danger non moins sérieux de consacrer le droit d'intervention. Статья де даетъ и такъ право вмѣшательства: si les Etats riverains ne peuvent pas faire leur devoir, ou s'ils

Принятый Институтомъ Международный актъ о судоходствѣ по рѣкамъ состоитъ изъ 40 статей, причемъ сначала излагаются общія начала (ст. 1-7), а затѣмъ спеціальныя правила (ст. 8-40). Эта система, впервые встрѣчающаяся въ настоящемъ регламентѣ, не представляетъ особенныхъ выгодъ сравнительно съ прежней, а между тѣмъ неудобства вытекаютъ изъ невозможности или трудности ~~[illegible]~~ провести точную черту между постановленіями общей и спеціальной частей. Этой черты во всякомъ случаѣ не проведено въ настоящемъ актѣ: трудно указать на какое нибудь основаніе, которымъ ~~могъ бы~~ руководился составитель, помѣщая данное постановленіе въ первую, а не во вторую часть акта и наоборотъ. Трудно понять, почему постановленіе о томъ, что граница государствъ, раздѣленныхъ рѣкою, идетъ по Thalweg'у (ст. 3), попало въ разрядъ общихъ началъ судоходства, а постановленія о свободѣ транзита (ст. 9), объ основаніяхъ администраціи (ст. 27) и суда (ст. 37) очутились въ числѣ спеціальныхъ правилъ; непонятно также, почему статьи о гарантіяхъ нейтралитета раздѣлены: двѣ помѣщены въ первой части (ст. 6 и 7), третья — въ спеціальной (ст. 40 — объ охранѣ непріятельскаго груза подъ нейтральнымъ флагомъ).[462] Прежде чѣмъ рѣшаться вводить новую систему, надо выяснить ея выгоды и умѣть

---

y a mauvaise volonté chez eux, les autres Etats pourraient toujours intervenir, non pas séparément et individuellement, mais au nom de l'intérêt général européen et par une mesure collective telle qu'un congrès, une conférence ou, en dernier lieu, une guerre commune" (Annuaire t. IX (1887-1888), p. 170-171)

[461] Ст. 23 (о поцманахъ) уничтожена, такъ какъ оказалось достаточнымъ статьи 21, говорящей о рѣчной полиціи (послѣдняя взята изъ проэкта Энгельгардта — ст. 8 или 9 Проэкта 1879 г.) Ст. 24 (25 Проэкта Мартенса) относительно работъ вызвала сомнѣніе, не исключаетъ-ли она дѣйствія неприбрежныхъ государствъ (Robin Jacquemins), но принята, когда Мартенсъ заявилъ, что не исключаетъ, и заявленіе внесено въ протоколъ



ею пользоваться. Намъ кажется, что система дѣленія на общую и особенную часть совсѣмъ непригодна въ данномъ случаѣ, такъ какъ весь принятый Институтомъ актъ имѣетъ задачей указать общія начала, которыми должно регулироваться судоходство по международнымъ рѣкамъ, не останавливаясь вовсе на спеціальныхъ правилахъ, являющихся объектомъ отдѣльныхъ регламентовъ. Можно бы, пожалуй, прибѣгнуть и къ системѣ, принятой актомъ, но тогда всѣ постановленія его должны войти въ особенную часть, а въ общей пришлось бы указать на принципы, изъ которыхъ эти постановленія логически вытекаютъ. Такъ какъ въ актѣ этого нѣтъ, то мы предпочитаемъ изложить его въ системѣ проэкта Engelhardt'а, соединивъ лишь главу о притокахъ (X) съ главой, опредѣляющей границы договорнаго теченія рѣки (гл. I).[463] При изложеніи будемъ указывать, главнымъ образомъ, на постановленія, которыхъ мы не встрѣчали у Engelhardt'а.

Актъ о судоходствѣ, принятый Институтомъ.[464]

„Государства, расположенныя по теченію какой либо судоходной рѣки, обязаны въ интересѣ всѣхъ опредѣлить по общему соглашенію все, что относится до судоходства по этой рѣкѣ" (ст. 1)

---

Ст. 29 (30 Март.) измѣнена по предложенію Perels'а въ томъ смыслѣ, чтобъ дать возможность нѣсколькимъ государствамъ имѣть одного общаго делегата. Въ ст. 31, говорящей о главномъ инспекторѣ, затерты слова: „revêtu d'un mandat international", какъ противорѣчащія предшествующей статьѣ, по которой главный инспекторъ назначается прибрежной Коммиссіей. Ст. 40, которую Lueder предложилъ совсѣмъ выключить, была измѣнена. ~~[illegible]~~

[462] Въ спеціальную часть попали многіе общіе принципы, какъ ст. 12, 21, 24, 28 и др.

[463] См. изложеніе проэкта Engelhardt'а на стр. 273-277 этого сочиненія

[464] Переводъ акта, сдѣланный гр. Камаровскимъ,

I. Актъ относится къ международнымъ рѣкамъ съ того пункта, гдѣ онѣ становятся судоходными и вплоть до моря (ст. 3),[465] равно и ко всѣмъ судоходнымъ притокамъ ихъ (ст. 2).

II. Плаваніе по указаннымъ воднымъ путямъ совершенно свободно, „и доступъ къ нимъ относительно торговли не можетъ быть воспрещенъ ни единому флагу" (ст. 3). „Граждане и флаги всѣхъ народовъ пользуются, во всѣхъ отношеніяхъ, правомъ совершеннаго равенства. Не допускается никакое различіе между гражданами прибрежныхъ государствъ и гражданами остальныхъ странъ" (ст. 4). „Всѣ суда, парусныя или паровыя, безъ различія національности, могутъ перевозить лица и товары или заниматься буксированіемъ между всѣми гаванями, лежащими на международныхъ рѣкахъ" (ст. 8)

III. Полиція. Прибрежныя государства съ общаго согласія принимаютъ полицейскія мѣры (ст. 21), которыя установляются по принципу полнаго равенства всѣхъ флаговъ (ст. 22).[466]

IV. „Работы, необходимыя для поддержанія судоходности международныхъ рѣкъ, совершаются либо непосредственно самими государствами, либо по почину прирѣчныхъ Коммиссій" (ст. 24). Каждое государство прибрежное вольно на собственныя средства принимать мѣры, полезныя, по его мнѣнію, для улучшенія судоходности рѣки въ подвластныхъ ему частяхъ (ст. 25); но не допускается производство работъ, могущихъ измѣнить экономію общихъ водъ или стѣснить судоходство, при протестѣ другихъ прибрежныхъ государствъ (ст. 26).[467] Каждое прибрежное государство назначаетъ инженеровъ на своей части рѣки (ст. 38)

помѣщенъ въ „Юридич. Вѣстникѣ" 1888 г. (апрѣль) на стр. 628–631.

[465] Ст. 3 говоритъ вмѣстѣ съ тѣмъ и о свободѣ судоходства; мы считаемъ удобнѣе говорить отдѣльно о томъ и другомъ и помѣстили вторую часть ст. 3-ей въ слѣдующую рубрику.

[466] Постановленія о рѣчной полиціи (ст. 21) взята цѣликомъ изъ проэкта Engelhardt'а. Ст. 22 говоритъ также и о судахъ, разбирающихъ полиц. проступки, что опять таки является ненужнымъ смѣшеніемъ двухъ вопросовъ.





V. Пошлины за судоходство имѣютъ своею цѣлью лишь покрытіе расходовъ, необходимыхъ для поддержанія и улучшенія судоходности международныхъ рѣкъ (ст. 5). Отмѣняются морскія и рѣчныя пошлины за проѣздъ и всѣ сборы, требовавшіеся прежде обязательными остановками или складками и перегрузками товаровъ или захожденіями въ гавани (ст. 10).[468] „Но допускаются пошлины, имѣющія характеръ вознагражденія за дѣйствительное пользованіе портовыми учрежденіями, какъ то: кранами, вѣсами, набережными и кладовыми" (ст. 11); они взимаются по опредѣленнымъ, оффиціально публикуемымъ во всѣхъ гаваняхъ тарифамъ и имѣютъ цѣлью покрытіе техническихъ и административныхъ расходовъ по судоходству (ст. 13). „Эти тарифы выратываются смѣшанными Коммиссіями прибрежныхъ государствъ" (ст. 14); „въ нихъ не допускаются никакія дифференціальныя пошлины" (ст. 15) и опредѣляются они „расходами на сооруженіе и ремонтъ мѣстныхъ учрежденій и вмѣстительностью судовъ, указанною въ ихъ корабельныхъ бумагахъ" (ст. 16).[469] – ~~Лица и товары~~

VI. Таможни. „Прибрежныя государства имѣютъ право взимать пошлины съ товаровъ, провозимыхъ по международнымъ рѣкамъ, лишь въ томъ случаѣ, когда они предназначаются къ ввозу въ предѣлы этихъ государствъ" (ст. 17). „Суда могутъ выгружаться цѣликомъ или отчасти (кромѣ случаевъ Крайней нужды) лишь въ га-

[467] Engelhardt различаетъ работы обязательныя, выполняемыя по указаніямъ Прибрежной Коммиссіи, и работы добровольныя – по иниціативѣ отдѣльныхъ государствъ и на счетъ послѣднихъ, а не всей общины. Эта обязательность работъ не указана въ актѣ.

[468] У Engelhardt'а прибавлена еще отмѣна всѣхъ привилегій судоходства.

[469] Постановленія о пошлинахъ за судоходство перемѣшаны въ актѣ, принятомъ Институтомъ съ пошлинами таможенными, съ транзитными и акцизными сборами (ст. 9 и 12), чего мы не встрѣчаемъ въ весьма послѣдовательномъ проэктѣ Engelhardt'а. – Совсѣмъ отдѣлена ст. 39, по которой съ общаго согласія установляется система измѣренія вмѣстительности судовъ, обязательная для всѣхъ

ваемая и в такия прибрежныя мѣстах, которыя
называются таможнями" (ст. 18). „Вспомогательныя пути кораблей,
снабженные законными бумагами, ни подъ какимъ пред-
логомъ не могутъ быть остановлены высшими таможенными
властями прибрежныхъ государствъ, если оба берега рѣки
принадлежатъ различнымъ государствамъ" (ст. 19); въ против-
номъ случаѣ уплачивается таможенная пошлина за
ввозимые товары, а транзитные подлежатъ пломбиро-
ванію и специальному надзору таможенныхъ властей
(ст. 20). „Лица и товары не облагаются никакими ран-
гоутными пошлинами, какого бы они ни было про-
исхожденія или назначенія" (ст. 9).[270]

VII Карантины. „При уходѣ международныя рѣки
учреждаются прибрежными государствами карантины,
завѣдывающіе санитарнымъ надзоромъ за входящими
и выходящими кораблями. Что касается надзора въ про-
долженіе всего пути по рѣкамъ, то онъ производится
по специальнымъ распоряженіямъ прибрежныхъ комиссій" (ст. 23).[271]

VIII Нейтралитетъ. „Во время войны плаваніе по ме-
ждународнымъ рѣкамъ свободно для флаговъ нейтральныхъ
народовъ, за исключеніемъ стѣсненій, вызываемыхъ самою
природою вещей" (ст. 6). Работы и учрежденія, созданныя
въ интересахъ судоходства и служащій въ нихъ персоналъ
пользуются гарантіею вѣчнаго нейтралитета (ст. 7). Иму-
щество частныхъ лицъ на рѣкѣ пользуется такою же охраной,
какая предоставлена нейтральскому имуществу во
время сухопутной войны (ст. 10).[271]

---

[270] Постановленія о таможенныхъ пошлинахъ въ
общемъ сходны съ тѣми, которыя находились въ проэктѣ
Engelhardt'а, только вмѣсто ст. 9 послѣдняго прямо заявляетъ, что
Кромѣ вышеупомянутой формальности транзитъ со-
вершенно свободенъ (ст. 16 Новаго Проэкта и 22-я Пр. 1874 г.). Актъ
этотъ ничего не говоритъ объ открытіи порто-франко
и свободныхъ складочныхъ пунктовъ (Engelh. ст. 17 Нов. и 23-я 1874 г.).

[271] Нѣтъ постановленія о специальномъ флагѣ для
учрежденій и значка для персонала, что пропущено и
въ новомъ Проэктѣ Engelhardt'а; не говорится ничего о военной
контрабандѣ и правѣ осмотра, принадлежащемъ во-





IX. Рѣчныя власти. „Органы, завѣдующіе судоходствомъ
по международнымъ рѣкамъ, суть: 1) власти прибрежныхъ
государствъ, 2) прибрежная Комиссія, составленная изъ дѣле-
гатовъ независимыхъ государствъ" (ст. 24). „Каждое прибрежное
государство удерживаетъ свои верховныя права надъ под-
властными ему частями международныхъ рѣкъ сооб-
разно съ постановленіями настоящаго акта, прак-
тикою и Конвенціею" (ст. 28).[272] „Прибрежная Комиссія по-
становляетъ свои рѣшенія большинствомъ голосовъ.
Въ случаѣ раздѣленія послѣдній голосъ предсѣдателя
перевѣшиваетъ.[273] Впрочемъ это постановленіе необязатель-
но для государствъ, оставшихся въ меньшинствѣ,
если ихъ делегаты ихъ государствъ наперед формально
воспротивились постановленію названнаго рѣшенія"
(ст. 29). „Прибрежная Комиссія составляетъ на между-
народныя рѣки органъ постоянный. Въ компетенцію
ея входятъ: 1) назначеніе и выполненіе работъ, необходимыхъ
для улучшенія и развитія судоходности рѣкъ; 2) опредѣ-
леніе и примѣненіе тарифовъ, таможеннаго и иныхъ,
упомянутыхъ въ ст. 13-18; 3) составленіе устава рѣчной
полиціи; 4) надзоръ за правильнымъ ходомъ производя-
щихся работъ и вообще за точнымъ выполненіемъ на-
стоящаго акта; 5) назначеніе главнаго инспектора надъ
международною рѣкою" (ст. 30).[274] „Главный инспекторъ дѣй-
ствуетъ въ качествѣ органа прибрежной Комиссіи и

---

ющими сторонами, а также о правѣ нейтральныхъ
судовъ входить въ порты, исключая дѣйствительно бло-
кируемыхъ (Engelh. ст. 21 и 22 Новаго Проэкта, ст. 28 и 29 Пр. 1874 г.).
Ст. 10 говоритъ о равенствѣ охраны непріятельскаго иму-
щества на рѣкѣ и на сухомъ пути, но это относится лишь
къ грузу подъ нейтральнымъ флагомъ, такъ какъ суда воюющихъ
державъ не пользуются свободой плаванія по рѣкѣ (ст. 6).

[272] Эта статья во всякомъ случаѣ не можетъ
быть сочтена за „специальное правило" судоходства, а
должна была найти себѣ мѣсто въ общей части.

[273] Въ противоположность предшествующей статьѣ
это постановленіе слишкомъ специально и могло бы быть
далѣе совсѣмъ исключено изъ акта. Лучше было бы ука-

подъ ея контролемъ. Власть его проявляется одинаково по отношенію ко всѣмъ флагамъ" (ст. 31). „Онъ надзираетъ за примѣненіемъ настоящаго международнаго акта и спеціальныхъ распоряженій по судоходству и наблюдаетъ за дѣйствіями рѣчной полиціи" (ст. 32). „При исполненіи своихъ обязанностей онъ имѣетъ право обращаться за содѣйствіемъ къ военнымъ постамъ и мѣстнымъ прибрежнымъ властямъ" (ст. 33). „Мѣстные инспекторы и лица, служащія въ таможняхъ и карантинахъ, назначаются отдѣльно каждымъ прибрежнымъ государствомъ, но они отправляютъ свои обязанности подъ вѣдѣніемъ главнаго инспектора и подобно ему, облечены международнымъ характеромъ" (ст. 34). „Два или нѣсколько прибрежныхъ государствъ могутъ, по соглашенію, выбрать одного и того же делегата въ прирѣчную коммиссію, одного мѣстнаго инспектора[475] и общихъ таможенныхъ, карантинныхъ чиновниковъ, судей и т. д." (ст. 35). Суды. „Главный инспекторъ присуждаетъ въ первой инстанціи къ пенямъ за нарушеніе правилъ о судоходствѣ и полиціи" (ст. 36).[476] „Эти рѣшенія могутъ быть обжалованы либо предъ рѣчнымъ судомъ, спеціально для этого учрежденнымъ, либо предъ мѣстными судами каждаго прибрежнаго государства, либо предъ прирѣчною Коммиссіей" (ст. 37).[477]

---

зать, кому принадлежитъ предсѣдательство, такъ какъ изъ этого возникло уже столкновеніе между Австріей и Румыніей; во всякомъ случаѣ, прежде чѣмъ говорить о голосѣ предсѣдателя, надо опредѣлить, кому дается право предсѣдательства.

[474] Функціи Прибрежной Коммиссіи опредѣлены весьма плохо. Странно только видѣть въ ихъ числѣ право опредѣленія и примѣненія таможеннаго тарифа (2й пунктъ).

[475] Въ переводѣ графа Камаровскаго вкралась ошибка; сказано: „одного главнаго инспектора" вм. „одного мѣстнаго инспектора".

[476] Этой судебной функціи въ проэктѣ Engelhardt'а за главнымъ инспекторомъ не признано.

[477] Графъ Камаровскій желалъ бы видѣть объединен-



Таковы результаты работъ Института Международнаго права. Они выразились въ принятіи международнаго акта о судоходствѣ по рѣкамъ, одинаково примѣнимаго ко всѣмъ международнымъ воднымъ теченіямъ. Это стремленіе къ ~~одно~~ установленію однообразной системы рѣчнаго судоходства вызывается необходимостью противодѣйствовать неудобствамъ, вытекающимъ изъ одновременнаго существованія на практикѣ множества регламентовъ самаго разнообразнаго характера. Наука, какъ вездѣ, такъ и здѣсь, старается установить единство, выставляя свои идеальныя требованія. Нельзя сказать, впрочемъ, чтобы принятый Институтомъ актъ былъ такимъ совершенствомъ, къ которому должна стремиться и направляться вся практика международнаго судоходства. Послѣдняя указываетъ примѣры бо́льшаго идеальнаго порядка, выходящаго за предѣлы выставленныхъ упомянутымъ актомъ требованій. Достаточно указать на режимъ международнаго судоходства, установленный Берлинской Конференціей на рѣкѣ Конго. Актъ, принятый Институтомъ, представляетъ полу-научную, полу-практическую разработку вопросовъ международнаго рѣчнаго судоходства, нѣчто въ родѣ minimum'а научныхъ требованій и maximum'а уступокъ, возможныхъ на практикѣ по отношенію ко всѣмъ международнымъ рѣкамъ.

Кромѣ смѣшенія научныхъ и практическихъ требованій, принятый Институтомъ

---

нымъ рѣчное право не только въ матеріальномъ отношеніи, но и съ формальной стороны; онъ желалъ бы, иными словами, учрежденія общихъ, но настоящихъ международныхъ судовъ, въ двухъ инстанціяхъ. Это объединеніе формальнаго рѣчнаго права можетъ произойти, по нашему мнѣнію, и безъ учрежденія международныхъ судовъ, объединеніемъ однѣхъ лишь нормъ процессуальнаго права.

актъ страдаетъ непослѣдовательностью, которая, впрочемъ, и вытекаетъ изъ этого смѣшенія двухъ различныхъ началъ. Мы указывали уже, сверхъ того, какъ на существенный недостатокъ акта, отсутствіе въ немъ системы или, скорѣе, негодность той, которая принята имъ. Благодаря ей, однохарактерныя статьи разбросаны и съ трудомъ могутъ быть отысканы, а статьи, относящіяся къ разнымъ вопросамъ, перемѣшаны, подчасъ даже слиты. Главные вопросы въ этой системѣ не отдѣлены отъ второстепенныхъ, хотя этой цѣлью и задался составитель акта, прибѣгнувъ къ дѣленію на общую и спеціальную части. Одинъ изъ главныхъ вопросовъ — вопросъ объ опредѣленіи понятія международной рѣки — совсѣмъ не нашелъ себѣ мѣста въ этомъ актѣ.

Не останавливаясь болѣе на разборѣ акта, принятаго Институтомъ, мы перейдемъ въ заключеніе нашей работы къ разсмотрѣнію главныхъ, по нашему мнѣнію, вопросовъ, которые представляются при изученіи международнаго рѣчнаго судоходства. Мы должны опредѣлить, прежде всего, что такое международная рѣка и каковы ея предѣлы? Затѣмъ мы должны рѣшить вопросъ о юридическомъ характерѣ этихъ рѣкъ и тогда уже перейти къ вопросу о свободѣ судоходства. Указавъ, въ чемъ должна заключаться эта свобода и каковы ея разумные предѣлы, намъ останется лишь разсмотрѣть гарантіи ея или организацію рѣчнаго управленія. Вотъ тѣ главные вопросы, къ изученію которыхъ мы теперь и переходимъ. Изученіе это облегчено намъ уже предшествовавшимъ историческимъ очеркомъ, гдѣ собранъ практическій матеріалъ и указаны рѣшенія, дававшіяся перечисленнымъ выше существеннымъ вопросамъ рѣчнаго судоходства въ наукѣ международнаго права. Мы можемъ, поэтому, въ дальнѣйшемъ нашемъ изложеніи быть весьма кратки.

---





# Главные вопросы международнаго рѣчнаго судоходства.

## I.

### Опредѣленіе понятія международной рѣки.

Именемъ международной рѣки обыкновенно принято называть тѣ водныя теченія, которыя своею судоходною частью раздѣляютъ или орошаютъ территорію двухъ или нѣсколькихъ государствъ. Они названы такъ въ отличіе отъ рѣкъ, всецѣло заключенныхъ въ предѣлы одного и того же государства, коимъ присвоено названіе національныхъ. Въ основаніе этого дѣленія судоходныхъ рѣкъ на международныя и національныя принято, такимъ образомъ, протяженіе государственной территоріи, т. е. фактъ временный и весьма измѣнчивый. Предѣлы государства не представляютъ ничего прочнаго: они то съуживаются, то расширяются, и это происходитъ съ каждымъ завоеваніемъ, послѣ каждой войны, не говоря уже о томъ, что сами государства не вѣчны, а разрушаются, какъ всѣ живые организмы, и уступаютъ свое мѣсто новымъ, молодымъ государствамъ. Было время, когда всѣ рѣки нынѣшней Франціи были международными въ томъ смыслѣ, что протекали по территоріи нѣсколькихъ государствъ, но эти государства объединились, и прежнія международныя рѣки стали національными. Такая же судьба постигла въ сравнительно недавнее время двѣ международныя рѣки: Миссисипи въ Сѣверной Америкѣ и По на Аппенинскомъ полуостровѣ, и тоже въ короткомъ будущемъ можетъ случиться со всѣми нѣмецкими рѣками, если нынѣшній союзъ государствъ, извѣстный подъ именемъ Германіи, перейдетъ въ форму союзнаго государства.

Основаніе, принятое при дѣленіи рѣкъ на международныя и національныя является, такимъ образомъ, весьма непрочнымъ, подвержено колебанію, а потому не можетъ быть оправдано наукой, которая должна строить свои положенія на болѣе твердыхъ основаніяхъ. Такое основаніе должно искать въ самомъ существѣ рѣкъ, въ ихъ природномъ назначеніи служить

естественными путями сообщенія между народами. Если принять въ основаніе способность ракъ удовлетворять удовлетворять своему природному назначенію, то всѣ онѣ могутъ быть раздѣлены на двѣ категоріи: внутреннія или закрытыя, которыхъ природа сама лишила сообщенія съ океаномъ, и международныя или открытыя, сообщающіяся непосредственно или посредственно съ океаномъ. Первыя имѣютъ значеніе только для однихъ прибрежныхъ странъ, между тѣмъ какъ вторыя, находясь въ связи съ водами океана, представляютъ интересъ для всего международнаго союза; тѣхъ значеніе только мѣстное, а значеніе послѣднихъ — всемірное. Водныя теченія, сообщающіяся съ открытымъ моремъ или океаномъ, могутъ быть, поэтому, названы международными въ томъ смыслѣ, что они интересуютъ весь международный союзъ, между тѣмъ какъ закрытыя рѣки, впадающія въ озеро или въ море, не имѣющее сообщенія съ океаномъ касаются международной общины лишь въ лицѣ нѣкоторыхъ ея членовъ. Такое опредѣленіе понятія международныхъ рѣкъ даетъ Bluntschli; оно принято и проф. гр. Камаровскимъ и вообще всѣми писателями, которые объединены нами въ третью группу по своимъ взглядамъ на рѣчную собственность. Итакъ, подъ именемъ международной мы должны разумѣть рѣку судоходную, сообщающуюся съ открытымъ моремъ или океаномъ, причемъ безразлично, орошаетъ-ли она своими водами одно или больше государствъ.

В. Притоки. Принявъ это опредѣленіе международной рѣки, мы легко рѣшимъ вопросъ о притокахъ. Практика даетъ различныя рѣшенія.[478] Она признаетъ международными, по общему правилу, лишь притоки, которые, въ свою очередь, раздѣляютъ или орошаютъ территорію двухъ или нѣсколькихъ государствъ; но на рѣкахъ Америки и Африки международными признаны всѣ судоходные притоки международной рѣки. Только





это послѣднее рѣшеніе правильно. Между главной рѣкой и ея притокомъ нѣтъ иной разницы, кромѣ объема воды, несущейся по ихъ руслу, что ничуть не вліяетъ на международный характеръ притока, и это тѣмъ менѣе, что самое различеніе между главнымъ теченіемъ и притокомъ часто не оправдывается даже указаннымъ различіемъ въ количествѣ водной массы. Названіе одного русла главнымъ, другаго — притокомъ, совершенно произвольно и случайно, причемъ нерѣдко можно встрѣтить странныя географическія аномаліи, когда меньшее по своему объему и протяженію водное теченіе принято за главное и получило названіе послѣдняго. Такъ, Миссури болѣе по своему протяженію вдвое, чѣмъ Миссисипи, между тѣмъ воды его, вливающіяся въ Мексиканскій заливъ, извѣстны подъ именемъ водъ Миссисипи, а Миссури считается только притокомъ. Также точно Енисей до своего сліянія съ Тунгузкой менѣе послѣдней, но навязываетъ ея водамъ свое имя, какъ Обь навязываетъ его водамъ Иртышъ, хотя до сліянія Иртышъ не менѣе Оби. Нѣкоторыя рѣки, сливаясь, не навязываютъ одна другой свое названіе, а даютъ начало новой рѣкѣ съ своимъ особымъ именемъ, какъ это мы видѣли на примѣрѣ Лаплаты въ Южной Америкѣ, а изъ нашихъ русскихъ рѣкъ мы мо-

---

478) Современное международное рѣчное право не имѣетъ твердаго, общепризнаннаго начала для рѣшенія вопроса о притокахъ. Регламентъ 1868 г., дѣйствующій на Рейнѣ, включаетъ лишь притоки, раздѣляющіе или орошающіе территорію двухъ или нѣсколькихъ государствъ. Конвенція 1857 г., которая должна была имѣть примѣненіе ко всему теченію Дуная, ни словомъ не обмолвилась о притокахъ, и положеніе ихъ донынѣ остается неопредѣленнымъ; только по особому договору между Австріей, Россіей и Румыніей Прутъ открытъ для судовъ всѣхъ народовъ (договоръ 3/15 декабря 1866 г.), а по договору между Австріей и Баваріей 2 дек. 1851 г. открыты взаимно

жемъ указать на Сѣверную Двину. Есть, наконецъ, рѣки, которыя носятъ нѣсколько названій, соотвѣтствующихъ отдѣльнымъ участкамъ рѣки, какъ это имѣетъ мѣсто на Амазонкѣ. Географическія названія рѣкъ, такимъ образомъ, являются чистой случайностью, имѣющей свое объясненіе въ историческихъ традиціяхъ, и не могутъ служить основаніемъ для раздробленія того, что по природѣ своей недѣлимо: главный рукавъ со всѣми своими притоками и со всѣми притоками притоковъ составляетъ одно цѣлое, одинъ естественный водный путь, который направляется къ морю, этому великому международному пути.

Логика требуетъ, такимъ образомъ, полнаго уравненія всѣхъ судоходныхъ притоковъ съ главнымъ теченіемъ рѣки, такъ какъ они являются необходимыми членами послѣдняго, съ которымъ вмѣстѣ и составляютъ одно цѣлое, извѣстное подъ именемъ рѣчнаго бассейна. Къ тому же заключенію приводятъ насъ и практическія соображенія. Въ самомъ дѣлѣ, какую черту различія можно провести между прибрежными жителями притока и жителями главной вѣтви? Какая разница между прибрежными жителями притока, впада-

---

для судоходства обѣихъ странъ не только общіе имъ притоки Дуная Зальца, Иннъ и Лехъ, но и всѣ другіе, находящіеся въ исключительномъ обладаніи той или другой изъ договаривающихся сторонъ. Притоки Южно-Американскихъ рѣкъ ассимилированы съ главнымъ теченіемъ, съ которымъ сливаются ихъ воды; на Конго точно также не сдѣлано никакого различія, и весь бассейнъ этой рѣки подчиненъ однообразному режиму. Порядокъ, установленный на рѣкахъ Южной Америки и Африки вполнѣ отвѣчаетъ требованіямъ теоріи, которыя не могутъ найти себѣ еще примѣненія на закованныхъ въ свои историческія традиціи рѣкахъ Европы.





ющаго невдалекѣ отъ устьевъ международной рѣки и жителями верховьевъ главнаго рукава? Первые находятся гораздо ближе къ устью, ближе къ морю, а потому имѣютъ даже больше правъ на свободное сообщеніе съ нимъ, чѣмъ прибрежные жители верховьевъ главнаго теченія. Такимъ образомъ, и разумъ и практическія соображенія одинаково требуютъ полнаго уравненія притоковъ съ главнымъ теченіемъ, котораго часть они составляютъ и котораго природу они вполнѣ раздѣляютъ, являясь такими же второстепенными путями, ведущими на великій международный путь — въ открытое море.

Если бы принять даже то опредѣленіе, которое даетъ понятію международной рѣки современное положительное право, т.е. считать международными лишь рѣки, текущія по границѣ или территоріи двухъ или нѣсколькихъ государствъ, все же нельзя бы оправдать примѣненія того же опредѣленія и къ притокамъ. Прибрежные жители притоковъ, во всякомъ случаѣ, сохраняютъ свое право участія въ судоходствѣ по главной вѣтви наравнѣ съ жителями верхней части послѣдней, такъ какъ различеніе, дѣлаемое между главной вѣтвью и притоками, совершенно произвольно и зависитъ отъ простой случайности. Если бы вся главная вѣтвь входила въ составъ территоріи одного государства, но одинъ изъ притоковъ орошалъ бы земли другого государства, весь водный путь долженъ быть признанъ международнымъ, даже исходя изъ той точки зрѣнія, что международною считается лишь рѣка, орошающая или раздѣляющая земли нѣсколькихъ народовъ. Исторія судоходства указываетъ намъ на такой примѣръ: Пруссія, владѣвшая всѣмъ теченіемъ Одеры, допустила къ судоходству по ней и Россію, которая заключала въ своей территоріи притокъ Варту и то только часть ея.[479]

---

[479] ст. 2 догов. 7/19 дек. 1818 г. и ст. 4 догов. 11/23 мар. 1825 г.

Очевидно, что бы ни принять за основание,-считать-ли реки международными вследствіе ихъ естественнаго назначенія служить путями сношеній между всѣми народами-міра или признать къ нимъ это названіе потому, что воды ихъ соединяютъ между собою народы, коихъ территоріи они орошаютъ, притоки не могутъ быть отдѣлены отъ главнаго теченія, а потому въ томъ и другомъ случаѣ можно говорить о международной рѣкѣ только, какъ о совокупности главнаго теченія и всѣхъ судоходныхъ притоковъ или, иными словами, о международномъ рѣчномъ бассейнѣ. Въ первомъ случаѣ международной рѣкой должно называть рѣчной бассейнъ, находящійся въ сообщеніи съ открытымъ моремъ, во второмъ — бассейнъ, воды котораго раздѣляютъ или орошаютъ территорію двухъ или нѣсколькихъ государствъ. Отдѣлять притоки отъ главнаго теченія не приходится ни въ томъ, ни въ другомъ случаѣ.

Это обстоятельство было сознано Гидрографическимъ, который въ своемъ проэктѣ регламента рѣчнаго судоходства, представленномъ въ Институтъ Международнаго Права, предлагаетъ, исходя изъ принятаго въ положительномъ правѣ опредѣленія международной рѣки, признавать за таковую и рѣку, которая всецѣло протекаетъ по территоріи одного государства, но принимаетъ въ себя воды, орошающаго другое государство. А принявши это предложеніе современное международное право должно бы по крайней мѣрѣ послѣдовательно, если уже оно не желаетъ измѣнить неточное основаніе, положенное въ опредѣленіе понятія международной рѣки. Таковою оно должно бы признавать всякій рѣчной бассейнъ, состоящій изъ главнаго теченія и притоковъ и орошающій своими судоходными частями территоріи двухъ или нѣсколькихъ государствъ.

Принятое нами опредѣленіе международной рѣки, какъ бассейна, сообщающагося съ открытымъ моремъ, шире только что приведеннаго, такъ



какъ заключаетъ въ себѣ и бассейны, которые всецѣло ~~расположены~~ входятъ въ территоріи одного государства, т.е. такъ называемыя національныя рѣки, какова большая часть рѣкъ Россіи, Франціи и Испаніи; но наше опредѣленіе уже въ другомъ отношеніи, такъ какъ не включаетъ въ число международныхъ рѣкъ тѣ водныя теченія, которыя не сообщаются съ открытымъ моремъ, или такъ называемыя внутреннія воды, хотя бы они въ своемъ теченіи раздѣляли или орошали нѣсколько различныхъ государственныхъ территорій.

С. Предѣлы международной рѣки. Принявъ выставленное нами опредѣленіе международной рѣки, какъ водяного бассейна, изливающагося въ открытое море, легко рѣшить тѣ споры, которые возникали по поводу точнаго указанія границъ такой рѣки. Здѣсь представляется три вопроса: верхній предѣлъ или начало международной рѣки, нижній-, или ея конецъ, и развѣтвленія ея.

1. Верхній предѣлъ. Къ установленію верхняго предѣла, гдѣ начинается международная рѣка, до сихъ поръ не встрѣчалось: обыкновенно указывали опредѣленный пунктъ на верховьяхъ или считали началомъ то мѣсто, гдѣ рѣка становится судоходной. Послѣднее опредѣленіе встрѣчается теперь во всѣхъ регламентахъ и оно вполнѣ основательно, такъ какъ рѣка является международной лишь поскольку она можетъ служить средствомъ нравственнаго или матеріальнаго общенія между людьми. Судоходность рѣки должна опредѣляться фактомъ существованія на ней судоходства, а не размѣромъ судовъ, которыя могутъ ходить по ней, причемъ подъ судоходными должно разумѣть и сплавныя рѣки.[480]

---

[480] Такъ это признано въ договорѣ 15 дек. 1866 г. и акт. 8 февр. 1871 г., относящихъ къ судоходству пор. Пруту, гдѣ Австрія признана прибрежной державой, хотя Прутъ на всемъ австрійскомъ теченіи своимъ несудоходенъ, а служитъ только для сплава. Мичиг Hübben кап. от. Бакачен исходит, говоритъ по

2. Нижній предѣлъ. Опредѣленіе конечной границы международной рѣки также точно не должно встрѣчать никакихъ затрудненій: международная рѣка не можетъ быть ограничена въ нижней своей части, такъ какъ воды ея сливаются съ моремъ и провести точную черту совершенно невозможно. Такое ограниченіе, впрочемъ, не имѣло бы никакого практическаго значенія, такъ какъ вся та свобода, которой судоходство пользуется на рѣкахъ, должна быть признана за нимъ еще съ большимъ правомъ на такъ называемомъ территоріальномъ морѣ или въ промежуточныхъ водахъ, соединяющихъ рѣку съ моремъ, которыя занимаютъ среднее положеніе между между рѣкою и открытымъ моремъ. Въ исторіи международнаго судоходства затрудненія, однако, встрѣчались въ этомъ отношеніи

Затрудненія возникали изъ произвольнаго толкованія постановленій Парижскаго мира 1814 г. и Вѣнскаго Конгресса 1815 г., въ силу коихъ Рейнъ и другія рѣки объявлены свободными для судоходства „съ того мѣста, гдѣ онѣ становятся судоходными вплоть до моря". Слова: „вплоть до моря" Голландія стала толковать ограничительно, выражая притязаніе изъять изъ подъ международнаго режима морскую часть устьевъ Рейна, воды котораго, прежде чѣмъ достигнуть открытаго моря, изливаются въ болѣе широкое русло, имѣющее видъ и характеръ морскаго залива. Споръ

---

этому поводу Jellinek, es unterliegt jedoch auch nicht dem leisesten Zweifel, dass schiffbar (navigable) und flossbar (flottable) zwei ganz verschiedene Begriffe sind, dass der Wiener Congress sowohl für Haupt als Nebenflüsse nicht den Punkt des Beginnes der Flossbarkeit, sondern der Schiffbarkeit als den bezeichnet, von dem aus das régime conventionnel der Flüsse beginnen soll." (Oest.-Ungarn u. Rumänien стр. 26). Намъ кажется болѣе справедливымъ рѣшеніе, данное на р. Прутѣ, по которому началомъ междунар. рѣки считается то мѣсто, начиная съ котораго ею можно пользоваться, какъ путемъ сообщенія.





закончился Майнцкимъ актомъ 1831 г., замѣнившимъ прежнее выраженіе: „вплоть до моря" („jusqu'à la mer") другимъ: „вплоть до открытаго моря" („bis in die offene See"), которое съ тѣхъ поръ вошло въ общее употребленіе и никакихъ сомнѣній возбуждать не можетъ.[481] Сомнѣніе было странно и при прежней редакціи, и Wurm въ своихъ письмахъ справедливо замѣтилъ, что надо ждать сто лѣтъ, пока вновь родится на свѣтъ человѣкъ, который, посвятивъ всю свою жизнь размышленію, придумаетъ что нибудь подобное этому голландскому толкованію.[482]

Нижнимъ предѣломъ рѣки писатели признаютъ обыкновенно края береговъ, гдѣ рѣчныя воды покидаютъ территорію, хотя бы онѣ слились уже ранѣе съ водами моря въ руслѣ болѣе широкомъ, чѣмъ то, которое свойственно рѣкѣ. Публичный актъ 1865 г. опредѣлилъ весьма точно нижній предѣлъ Дуная, продвинувъ его въ море на двѣ морскихъ мили отъ берега. Мы не считаемъ нужнымъ ставить какой нибудь предѣлъ международной рѣкѣ въ нижней ея части: начинаясь тамъ, гдѣ становится возможнымъ пользованіе водами для сплава, она продолжается безпрерывно и сливается въ концѣ съ моремъ, какъ проселокъ, выводящій на большую дорогу, сливается съ послѣдней въ одинъ непрерывный путь.[483]

---

481) О спорахъ, вызванныхъ толкованіемъ слова: „jusqu'à la mer", мы уже говорили въ нашемъ историческомъ очеркѣ судоходства по Рейну. См. на стр. 83–84.

482) Wurm. Fünf Briefe über die Freiheit der Flussschiffahrt: „In hundert Jahren wird schwerlich ein Mensch geboren, dem bei lebenslangem Nachdenken so was einfiele" Письмо 5е, стр. 31.

483) Можно бы установить какой нибудь условный предѣлъ, какъ это сдѣлано въ Публичномъ актѣ 1865 г., но практическаго значенія установленіе его не имѣетъ.

3. Рукава. Третій вопросъ — вопросъ о рукавахъ. Здѣсь должно различать рукава устьевъ отъ развѣтвленій, которыя встрѣчаются выше устьевъ и вновь сливаются затѣмъ въ одно общее теченіе.

Вопросъ объ устьяхъ международныхъ рѣкъ впервые возникъ по отношенію къ Рейну послѣ Вѣнскаго Конгресса, а позднѣе и на Дунаѣ, гдѣ возбудилъ особенно жаркіе споры въ самое послѣднее время, на Лондонской Конференціи 1883 г. Эти двѣ рѣки особенно прославились въ исторіи международнаго судоходства своими устьями, образующими дельту. Изъ трехъ устьевъ, которыми изливаются въ море воды Рейна, послѣ долгихъ споровъ Лекъ и Ваалъ были признаны международными актомъ 1831 г., но безъ обязательства для Голландіи заботиться о судоходности Лека.[484] На Дунаѣ международнымъ признано только устье Сулины, Георгіевское остается въ положеніи довольно неопредѣленномъ, а Килійское договоромъ 1883 г. окончательно подчинено суверенитету прибрежныхъ государствъ, Россіи и Румыніи.[485] Таково положительное право.

Engelhardt пытается оправдать это положеніе двумя доводами: нельзя, говоритъ онъ, во первыхъ, требовать у государства, по территоріи коего протекаютъ устья, предоставленія для всеобщаго пользованія второстепенныхъ вѣтвей сверхъ того главнаго рукава, который по обилію водъ, по направленію, по правильности теченія и другимъ естественнымъ условіямъ представляетъ наиболѣе удобствъ для судоходства, — это де значило бы требовать отъ государства, находящагося у устьевъ рѣки, большихъ жертвъ, чѣмъ жертвы, ~~при~~ которыя приносятъ остальныя прибрежныя государства; во вторыхъ, противъ возраженія, что судоходство является неизбѣжно болѣе стѣсненнымъ на одномъ изъ рукавовъ, чѣмъ оно было на главномъ, общемъ теченіи, не пользуясь прежнимъ просторомъ, и что, поэтому, необходимо

484) См. стр. 85 этого сочиненія.

485) О Килійскомъ устьѣ на Конференціи 1883 г. см. стр. 177-178.



распредѣлить движеніе судовъ по всѣмъ рукавамъ устья, — противъ этого возраженія Engelhardt считаетъ достаточнымъ замѣтить, что важнѣйшіе изъ рукавовъ по обилію водъ не представляютъ чувствительной разницы сравнительно съ главнымъ теченіемъ.[486]

Съ вторымъ возраженіемъ можно согласиться по отношенію къ устьямъ Рейна, которыя Engelhardt и приводитъ въ примѣръ, но по отношенію къ Дунаю можно замѣтить, что признанный международнымъ Сулинскій рукавъ несетъ въ море всего лишь 3% всѣхъ водъ, которыя текутъ въ руслѣ этой рѣки до ея развѣтвленія у Тульчи. Противъ перваго довода мы имѣемъ зато возразить больше. Прежде всего, ограничиваясь примѣромъ Рейна, мы не видимъ, чтобы Нидерланды, открывъ для всемірнаго судоходства всѣ три устья Рейна, принесли болѣе жертвъ въ пользу рѣчной общины и международнаго союза, чѣмъ сколько приноситъ Германія, такъ какъ протяженіе Ваала, Лека и Ишеля, взятыхъ вмѣстѣ, далеко не достигаетъ длины германской части Рейна. Тоже самое можно сказать и объ устьяхъ Дуная, которыя до 1856 г. находились всецѣло въ рукахъ Россіи: открытіе его всѣхъ трехъ рукавовъ не было бы съ ея стороны большею жертвой, чѣмъ та, которую приноситъ Австро-Венгрія, открывая международному судоходству добрую половину всего теченія Дуная. Государство, открывая свою часть рѣки судамъ другихъ прибрежныхъ странъ, не справляется, какова длина той части, которую открываетъ для его судовъ другое прибрежное государство; оно открываетъ свои воды не только судамъ прибрежныхъ странъ, отъ которыхъ ждетъ взаимности, но и судамъ неприбрежныхъ народовъ, ~~отъ~~ которые, пользуясь всѣми выгодами свободнаго судоходства, не несутъ съ своей стороны никакихъ жертвъ. Жертвы въ данномъ случаѣ ни

486) Engelhardt. Du régime convent. p. 65-66.

при чемъ; объ нихъ можно говорить при опредѣленіи степени участія въ общихъ дѣлахъ, распредѣленіи пошлинъ за судоходство, если сборъ ихъ происходитъ на общій счетъ, — все это можетъ быть опредѣлено соразмѣрно приносимымъ жертвамъ, или соотвѣтственно длинѣ воднаго пути, предоставленнаго свободному судоходству всѣхъ. Но, оставляя всторонѣ вопросъ о жертвахъ, противъ довода Engelhardta можно сдѣлать еще то возраженіе, что отдѣльные рукава устьевъ могутъ находиться въ предѣлахъ различныхъ государствъ, какъ это мы видимъ въ настоящее время на Дунаѣ. Отказываясь признавать Килійское устье международнымъ, какое право имѣетъ Россія считать таковымъ устье Сулины? Разъ Килійское устье изъято изъ общаго международнаго режима Дуная, Россія перестаетъ быть страной, прибрежной на Дунаѣ, какъ международной рѣкѣ. Въ данномъ случаѣ Килійское устье Дуная, вообще же любой изъ рукавовъ устья представляетъ много аналогическихъ чертъ съ притокомъ международной рѣки, и если послѣдній считать составной ея частью, то съ бо́льшимъ еще основаніемъ должно признавать это свойство за отдѣльнымъ рукавомъ ея устьевъ, особенно если онъ протекаетъ по территоріи иного государства, чѣмъ другіе рукава. Таковы наши возраженія, которыя побуждаютъ насъ признавать все устье рѣки, всѣ его рукава, составной частью международной рѣки, подлежащей тому самому режиму, что и вся рѣка.

Мы не будемъ говорить о развѣтвленіяхъ, которыя попадаются выше устьевъ и исчезаютъ потомъ, сливаясь вновь въ одномъ общемъ руслѣ. За ними и Engelhardt признаетъ тотъ же характеръ, какой имѣетъ главное теченіе, если эти развѣтвленія, понятно, судоходны.[487]

[487] Du régime convent. p. 66. — На слѣдующей страницѣ онъ приводитъ споръ, возникшій по этому поводу между





Подъ именемъ международной рѣки должно разумѣть, такимъ образомъ, всѣ судоходныя рѣчныя воды, сообщающіяся съ открытымъ моремъ, или другими словами — находящуюся въ сообщеніи съ открытымъ моремъ судоходную рѣку, со всѣми ея развѣтвленіями и притоками, съ того мѣста, гдѣ они становятся судоходными вплоть до открытаго моря.

Прежде чѣмъ закончить эту главу, мы должны сказать еще нѣсколько словъ о тѣхъ дополнительныхъ путяхъ сообщенія, водныхъ и сухопутныхъ, которые облегчаютъ или ускоряютъ движеніе по международнымъ рѣкамъ. Мы разсмотримъ положеніе каналовъ, бечевниковъ и желѣзныхъ дорогъ, какъ принадлежностей рѣки.

Д. Каналы. Каналы — тѣже водные пути, что и рѣки, съ тѣмъ единственнымъ различіемъ, что они представляютъ искусственные пути сообщенія, между тѣмъ какъ рѣки являются путями естественными, созданными самою природой. Каналы столь же важны для судоходства и торговли, какъ и естественные водные пути и бо́льшею частью являются дополненіемъ этихъ послѣднихъ, замѣняя ихъ въ несудоходныхъ частяхъ или соединяя ихъ воды съ моремъ или съ водами другой судоходной рѣки. Эти искусственные водные пути такъ тѣсно связаны съ рѣкою, которой они служатъ, что не могутъ быть отдѣляемы отъ нея, а образуютъ съ ней какъ бы одно цѣлое, представляя тѣже рукава ея и притоки, только созданные не природою, а человѣческими трудами.

Если каналы по своему назначенію и по своей важности для ~~[illegible]~~ международныхъ сношеній не отличаются отъ естественныхъ водныхъ путей, они всеже не могутъ быть отождествляемы съ послѣдними. Главное отличіе ихъ отъ рѣкъ состоитъ именно въ томъ, что они представляютъ

прибрежными государствами Рейна, Нассаускимъ и Гессенскимъ, въ 1842 году

пути искусственные, созданные не природой, а усиліями государства, потратившаго на ихъ сооруженіе много труда и матеріальныхъ средствъ. Другое отличіе каналовъ отъ естественныхъ водныхъ путей въ томъ, что они созданы волею государства, которое можетъ вновь уничтожить ихъ, между тѣмъ какъ оно не можетъ сдѣлать того же съ водами рѣки, которыя будутъ продолжать свой путь къ морю, несмотря на всѣ старанія государства воспрепятствовать этому движенію ихъ.

Въ виду приведенныхъ соображеній мы, хотя и должны признать рѣчные каналы принадлежностью рѣки, а слѣдовательно международными, если рѣка имѣетъ этотъ характеръ, не можемъ, однако, отождествить ихъ вполнѣ съ самою рѣкой. Государство само является судьей, нуженъ-ли ему каналъ или нѣтъ, но разъ каналъ существуетъ, онъ не можетъ быть закрытъ для международнаго судоходства, если онъ сообщается, понятно, посредственно или непосредственно съ открытымъ моремъ. Вопросъ о пошлинахъ за судоходство по искусственнымъ воднымъ путямъ мы разсмотримъ въ другомъ мѣстѣ, вмѣстѣ съ вопросомъ о другихъ пошлинахъ, вызываемыхъ необходимостью покрыть издержки по производству искусственныхъ работъ для улучшенія рѣчнаго судоходства.

Положительное право одно время рѣшало вопросъ въ томъ же смыслѣ, какъ рѣшаемъ его и мы. Такъ, въ договорѣ, заключенномъ въ Вѣнѣ 3 мая 1815 г. между Россіей и Австріей, постановлялось, что „судоходство по всѣмъ рѣкамъ и каналамъ на всемъ протяженіи прежняго Царства Польскаго (до 1772 г.) вплоть до устьевъ ихъ, какъ внизъ, такъ и вверхъ по теченію будетъ свободно и не можетъ быть воспрещаемо никому изъ жителей польскихъ областей, находящихся подъ русскимъ или австрійскимъ управленіемъ“;[488] также свобода судоходства гарантирована

[488] ст. 24. Martens'a Nouv. Rec. II, 231.



и по отношенію ко всѣмъ рѣкамъ, которыя могутъ стать судоходными, и ко всѣмъ каналамъ, которые могутъ быть созданы въ будущемъ. Актъ о судоходствѣ по Рейну 1831 г., открывшій Рейнъ судамъ однихъ лишь прибрежныхъ государствъ, открылъ имъ и каналъ Voorne, причемъ Голландія обязалась на случай, еслибъ съ теченіемъ времени пользованіе имъ оказалось невозможнымъ, предоставить судоходству другой, которымъ будутъ пользоваться ея же подданные;[489] судамъ всѣхъ прирейнскихъ государствъ открытъ былъ доступъ на каналы, находящіеся въ предѣлахъ Нидерландъ, съ уплатой за это пользованіе не бо́льшихъ пошлинъ, чѣмъ тѣ, которымъ подлежатъ туземныя суда.[490]

Въ послѣдующихъ договорныхъ соглашеніяхъ и международныхъ актахъ мы уже не встрѣчаемъ этого приравненія каналовъ къ естественнымъ воднымъ путямъ. Только въ самое послѣднее время упомянутое выше начало вновь провозглашено, но уже не въ Европѣ, а на двухъ открытыхъ для международнаго судоходства рѣкахъ Африки. Берлинская Конференція постановила, что сухопутныя дороги и каналы, которые могутъ быть сооружены въ будущемъ съ цѣлью восполнить несудоходныя части рѣки и загладить другіе недостатки этого воднаго пути, будутъ разсматриваться, какъ его принадлежности, и будутъ открыты для торговли всѣхъ народовъ.[491] Понятно, это начало, какъ и всѣ постановленія Конференціи 1885 г., имѣетъ примѣненіе только къ Конго и Нигеру;[492] но достаточно и того, что оно существуетъ въ положительномъ правѣ, — идея приравненія каналовъ къ природнымъ воднымъ путямъ не покажется неосуществимой.

[489] ст. 3 (часть 3я) и ст. 5 дог. 1831 г.

[490] ст. 9 того же договора.

[491] ст. 16 и 29 акта Конференціи

[492] Этотъ взглядъ на дѣло Берлинской Конфе-

*Г. Сухопутныя дороги.* Въ части рѣки, гдѣ судоходство вслѣдствіе природныхъ свойствъ русла является невозможнымъ, главнымъ препятствіемъ бываютъ пороги — приходится обводить судно сухимъ путемъ. Нѣтъ ничего проще, поэтому, какъ разсматривать сухопутную дорогу, грунтовую, шоссейную или чугунную, служащую исключительно лишь дополненіемъ къ рѣчному судоходству, какъ принадлежность водного пути, подлежащую раздѣлу вмѣстѣ съ нимъ его правовое положеніе. Мы не будемъ останавливаться на этомъ вопросѣ, скажемъ только, что см. 4 Берлинской Конференціи, приравнявшая сухопутныя дороги къ водянымъ путямъ, дополненіемъ которыхъ онѣ служатъ, ввела въ область международнаго рѣчнаго права совершенно новую идею, которую нельзя не назвать прогрессивной, несмотря на недовольство и протесты, высказанный по этому поводу представителемъ Россіи на Конференціи 1885 г., графомъ Капнистомъ.[773]

Бечевники представляютъ такія же сухопутныя дороги, идущія вдоль береговъ рѣки. Путь всегда признавались принадлежностью рѣки, а потому на нихъ останавливаться не станемъ. Это знаніе покоится на томъ прочно установив-

---

ренціи былъ поставленъ вопросъ всякаго спора во время самихъ засѣданій ея, благодаря ходатайственнымъ заявленіямъ объ этомъ со стороны представителя Россіи, который и ограничилъ все свое участіе въ обсужденіяхъ одними частностями, повторявшимися имъ замѣчаніями о чисто мѣстномъ характерѣ всѣхъ постановленій Конференціи, какъ представитель Турціи ограничился заявленіями объ отсутствіи у него полномочій всякій разъ, какъ дѣло касалось расширенія торговаго бассейна Конго на востокъ до Индійскаго океана.

[773] N. R. G. 2me Série t. X, p. 280.





шемся правовомъ положеніи, что берега рѣки являются принадлежностью водного теченія, положеніе, которое выработало еще римское право,[774] откуда впослѣдствіи оно перешло въ общее юридическое сознаніе всѣхъ народовъ.[775]

Принимая во вниманіе все сказанное, мы можемъ дать такое опредѣленіе понятію международной рѣки: подъ именемъ международной рѣки должно понимать всѣ судоходныя воды даннаго рѣчного бассейна, сообщающіяся съ открытымъ моремъ, такъ-ли онѣ по природному или искусственному руслу; берега и сухопутныя дороги, предназначенныя замѣнить несудоходныя части водного пути разсматриваемыя, какъ принадлежность послѣдняго.

## II.

## Юридическое положеніе международныхъ рѣкъ.

Опредѣляя международную рѣку, какъ судоходный рѣчной бассейнъ, сообщающійся съ открытымъ моремъ, мы принимали за основаніе не иной фактъ, что они водятъ опредѣленную территорію нѣсколькихъ государствъ, а природный характеръ ихъ, какъ естественныхъ путей сообщенія, ведущихъ къ великому пути человѣчества, на большую всемірную дорогу, какъ принято называть море. Это послѣднее основаніе является неизмѣннымъ, независящимъ отъ соціальныхъ перемѣнъ на континентѣ, тогда какъ фактъ, что рѣка протекаетъ по территоріи нѣсколькихъ государствъ, является совершенно случайнымъ и подверженнымъ перемѣнамъ съ ходомъ исторіи. Не одна

---

[774] L. 3 pr. Dig. XLIII, 12

[775] Phillimore, защитникъ «абсолютной государственной собственности, признаетъ этотъ максимъ римскаго права, заявляя, что рѣка государство предоставляетъ свободу судоходства, оно не имѣетъ однако и полнаго права: the right of Riparian is incident to the use of the water (§§ 189-190).

рѣка, служившая когда то связью или раздѣлявшая нѣсколько государствъ, перешла съ теченіемъ времени во владѣніе одного народа, когда всѣ орошаемыя ею земли вошли въ составъ одного государства. Минуя сравнительно уже давнія эпохи, когда образовались такъ наз. національныя государства, а съ ними и національныя рѣки, напр. во Франціи, въ Россіи, мы укажемъ только на Миссисипи, возбудившій въ свое время столько споровъ между прибрежными владѣльцами, и на рѣку По, которая лишь четверть вѣка тому назадъ потеряла свой международный характеръ (въ общепринятомъ смыслѣ слова) и стала рѣкой національною. Ясно, что такой случайный фактъ, какъ колеблющіеся предѣлы государства, которые то обнимаютъ всю рѣку, то оставляютъ часть ея за своей чертою, не можетъ быть принятъ за основаніе при опредѣленіи понятія международной рѣки. Единственное неизмѣнное основаніе мы видимъ въ томъ фактѣ, что эти рѣки являются открытыми по своей природѣ путями, ведущими въ свободное море. Международныя рѣки, тѣсно связанныя съ послѣднимъ, являются какъ бы его вѣтвями и раздѣляютъ съ нимъ отчасти его юридическую природу. Какова же юридическая природа моря и насколько раздѣляютъ ее съ моремъ международныя рѣки?

Современное право признаетъ, что море не можетъ принадлежать никому, и пользованіе имъ свободно для всѣхъ, — море находится во владѣніи всего человѣчества, и распоряжается имъ международный союзъ. Было время, когда моря находились въ собственности государства; такое притязаніе, по крайней мѣрѣ, выражали въ разное время Венеціанцы, Португальцы, Англичане и другіе народы, и прекрасное разсужденіе Гуго Гроція „о свободномъ морѣ" вызвано было такимъ притязаніемъ со стороны Португальцевъ (Лузитанъ) на



исключительное господство надъ атлантическимъ океаномъ. Авторъ упомянутаго разсужденія пытался доказать, что ни оккупація, ни дареніе папы, ни давностное владѣніе не давало Лузитанамъ никакого права надъ Океаномъ, который по своей природѣ не можетъ подлежать захвату со стороны кого бы то ни было, а долженъ оставаться въ общемъ пользованіи всѣхъ.

Въ защиту свободы моря обыкновенно выставляютъ два довода, одинъ — физическій, другой — нравственнаго порядка. Море не можетъ быть предметомъ собственности по своей физической природѣ, которая не поддается овладѣнію: море нельзя захватить, его нельзя сдержать, такъ какъ оно представляетъ стихійную силу. Но, если бы такое физическое овладѣніе и было возможно, нравственные мотивы не допустили бы установленія на воды моря права собственности: море, какъ воздухъ, необходимо всѣмъ одинаково, а пользоваться имъ могутъ всѣ безъ малѣйшаго ущерба во вредъ кого бы то ни было; захватъ неистощимой общеполезной вещи въ исключительную собственность противенъ нравственнымъ обязанностямъ, такъ какъ это значило бы причинять вредъ другимъ безъ всякой выгоды для себя.

Эти же доводы приводятся современными публицистами, желающими доказать, что судоходныя рѣки, подобно морю, не могутъ стать объектомъ собственности и остаются въ общемъ пользованіи всего человѣчества. Физическая невозможность захвата рѣки, какъ текучей воды, очевидна: постоянное движеніе водной массы не допускаетъ установленія точныхъ предѣловъ этой вещи, ея присвоенія и сохраненія, что необходимо требуется отъ собственности. Въ гражданскомъ правѣ этотъ доводъ приводится постоянно для того, чтобы доказать невозможность частной собственности на рѣчные участки и необходимость установленія на все те-

ченіе рѣки какой публичной собственности государства.[496])

Другое основаніе, по которому море не можетъ перейти въ собственность, а принадлежитъ всѣмъ членамъ международной семьи, основаніе нравственнаго порядка не можетъ быть всецѣло примѣнено къ судоходнымъ рѣкамъ, пользованіе коими не является столь невиннымъ, какъ пользованіе моремъ.

---

[496]) Demolombe. Traité de la distinction des biens. „L'eau courante, considérée dans son volume continu, dans son corps toujours le même, quoique successivement renouvelé par la perpétuelle mobilité du courant, aqua profluens, à la différence de l'eau de la citerne ou de l'étang, échappe à toute occupation exclusive". t. I, p. 335. — Трудно говорить: la mobilité de l'eau ne permet pas de fixer dans le domaine de propriété exclusive un courant d'eau qui s'échappe incessiblement de la main mise „dans l'ordre naturel des choses, telle est la puissance d'une rivière qu'indomptable par aucune force humaine elle se place d'elle même hors de la sphère du domaine de propriété et ne peut être soumise qu'au domaine public". (Cm. Carath. Du dr. int. r. I, гл. II, §5.). — Fraipont приводитъ разсужденіе по поводу моря, которое можно примѣнить и къ рѣкамъ: „L'occupation doit laisser des traces. Il faut qu'elle s'exerce sur une matière susceptible d'être façonnée et subjuguée par le travail de l'homme, de sorte que le travail s'ajoute à la matière, la transforme et grave dans son sein la main de ce nouveau créateur. Tout cela est impossible, lorsque l'industrie humaine agit sur la mer. Le navire vogue et fend l'onde, mais l'onde reste toujours la même, elle ne s'assimile pas, et le vaisseau après avoir fui, ignore, pour ainsi dire, où il est passé. On occupe donc la mer, mais on ne la possède pas; on la parcourt, mais c'est comme l'oiseau qui voltige dans les airs, sans



Рѣки слишкомъ плотно соединены съ территоріей государства, и если могутъ быть сравниваемы съ морями, то лишь съ береговой его полосой, омывающей территорію того или другого государства. Между тѣмъ открытое море не только въ помянутомъ правѣ противополагается береговымъ своимъ частямъ, но это противоположеніе вполнѣ оправдывается научнымъ разумомъ. Если судоходство по открытому морю не имѣетъ никакого отношенія къ прибрежному государству и его территоріи, судоходство по территоріальному, береговому морю не является для него безразличнымъ, такъ какъ можетъ угрожать его безопасности и независимости. Въ интересахъ самосохраненія ему даны нѣкоторыя права на береговой полосѣ моря, которыхъ оно не имѣетъ въ открытомъ морѣ: она не находится въ собственности государства, котораго территорію она омываетъ, ибо собственность не можетъ быть установлена на морѣ, но она подчинена его суверенитету, подлежитъ его юрисдикціи. Имѣя права запрещать судоходство по этой части моря, государство также не менѣе регламентируетъ его полицейскими предписаніями въ интересахъ самосохраненія. Въ рѣкахъ же положеніе находящихся на международныхъ рѣкахъ государствъ иное лишь разницей, что здѣсь они не территоріи государства еще тѣснѣе, а потому государственный надзоръ въ интересахъ своей личной безопасности можетъ быть еще сильнѣе.

Въ противоположность доктринѣ, признающей международныя рѣки какъ моря, существуетъ другая, слишкомъ преувеличивающая государ-

---

que l'art de l'homme si puissant à modifier tout le reste, puisse parvenir à marquer la place qu'il a occ et la route qu'il a tenue". (Traité des prescriptions, t I, p. 101. — Ср. также Ortolan. Du domaine internat. §§ 33 и 34. —

160

сивенный суверенитетъ; она переходитъ отъ одной крайности въ другую, признавая за государствомъ абсолютное право собственности на принадлежащія ко его территоріи рѣки или участки рѣкъ. Эта доктрина признаетъ рѣки составной частью территоріи государства, подлежащую вполнѣ съ послѣдней абсолютной собственности его: русла и берега составляютъ, очевидно, часть территоріи и принадлежатъ государству, а потому и водная масса, заключающаяся въ этихъ границахъ, должна раздѣлять участь русла и береговъ и принадлежать государству на правѣ исключительной собственности. Государство имѣетъ право безконтрольнаго и безусловнаго распоряженія всѣми водами, орошающими его территорію, и въ пользованіи этими своими правомъ, какъ должны сознаться представители русской доктрины, государство нерѣдко превращаетъ ихъ[497] въ „limina injuriae".

Послѣдовательное проведеніе начала абсолютной собственности государства надъ протекающими по его территоріи рѣками приводитъ къ такимъ послѣдствіямъ, которыя заставляютъ усомниться въ существованіи этого права. Такъ, государство, находящееся у верховьевъ рѣки могло бы отвести всю водную массу по новому руслу, дать ей новое направленіе и другой выходъ въ море; нижній прибрежный владѣлецъ былъ бы лишенъ, такимъ образомъ, предоставленныхъ ему самой природой выгодъ, потерялъ важный путь сообщенія и всѣ другія удобства, которыя представляетъ сосѣдство съ водянымъ теченіемъ. Очевидно, верхній прибрежный собственникъ не имѣетъ права на такое распоряженіе водянымъ путемъ, какое онъ могъ бы предпринять, основываясь на своемъ абсолютномъ правѣ собственности. Въ виду этой тѣсной связи, существующей между всѣми прибрежными собственниками одной судоходной рѣки, многіе изъ современныхъ писателей опираясь-

[497] Phillimore. Commentaries upon Int. Law. 2 изд., стр. 297: „so long she put in force an extreme and hard law."



тельно признавать абсолютное право собственности на отдѣльный участокъ рѣки, а признавать его только по отношенію ко всей рѣкѣ, установивъ между прибрежными владѣльцами рода сонаслѣдства съ тѣмъ не абсолютнымъ характеромъ, какой признаютъ за собственностью государства на рѣку, простирающуюся всецѣло по одной его территоріи.

Обѣ доктрины, изъ которыхъ одна отрицаетъ за государствомъ право собственности на рѣки, а другая настаиваетъ на признаніи за нимъ этого права въ его абсолютномъ видѣ, не всегда являются съ такимъ діаметрально противоположнымъ характеромъ. Уступки съ обѣихъ сторонъ, признаніе извѣстнаго территоріальнаго верховенства со стороны первой, какъ мы на это уже указывали, и допущеніе ограниченія права собственности государства — со стороны второй, сближаютъ обѣ доктрины до того, что все разногласіе между ними сводится къ спору о названіяхъ. Одни говорятъ, что государство имѣетъ право собственности на рѣки, другіе утверждаютъ, что такого права оно имѣть не можетъ, но и тѣ и другіе согласны въ опредѣленіи правъ и обязанностей, лежащихъ на прибрежныхъ государствахъ; споръ у нихъ могъ идти уже совершенно о другомъ, — они спорятъ не о правахъ, которыя государство имѣетъ на данной рѣкѣ, а объ опредѣленіи понятія права собственности и установленіи его границъ. Для существа дѣла рѣшеніе вопроса о томъ, имѣетъ-ли государство право собственности или нѣтъ, не представляетъ никакого интереса, ибо права и обязанности прибрежныхъ государствъ въ томъ и другомъ случаѣ опредѣлены одинаково. Недоразумѣніе идетъ, очевидно, въ томъ, что одни считаютъ собственностью тѣ права, въ которыхъ другіе не признаютъ этого института, считая институтъ ~~права~~ собственности не подлежащимъ никакимъ ограниченіямъ.

Мы предпочитаемъ опредѣлять отно-

шений государства к ограничению их территорию реками, как право собственности, не считаю собственность институтом абсолютным. Всякое, связываемое с этим институтом, изменялось с ходом истории, и в настоящее время наука не знает неограниченной собственности, как не знает вообще никаких абсолютных прав. Идея в каждом правовом институте его ума и оправдывая этот институт лишь в мере содействия его тому уму, ради которого он установлен, мы не можем признавать собственность, которая не могла бы подлежать ограничениям, внушаемым общим интересом.

Цель его установлений собственности на данную вещь является возможно полное пользование всеми сторонами ее полностью, извлечение из нея всех возможных выгод, а потому собственность и может быть оправдана лишь постольку она способствует такой эксплоатации вещи. Так право собственности становится препятствием для извлечения из данной вещи всех выгод, которые совмещаются в ней, собственность безумна, вредна, а существование ея не может быть ничем оправдано. Если собственность, предоставляя извлечение выгоды в пользовании вещью, ставить в другия отношения препятствия, мешающия воспользоваться всеми полезными сторонами вещи, она должна быть ограничена с тем, чтобы дать возможность извлечь из нея и эти выгоды. Ограничения собственности являются, таким образом, лишь обратной стороной того института собственности, необходимым его атрибутом, без которого самое существование его не может быть оправдано.

Эти ограничения права собственности часто принимают за сервитуты, ложащиеся на собственности, но это несправедливо, ибо сервитуты не являются необходимыми ограничениями права собственности, а, наоборот, покоятся на воле соб-



ственника. Таковы так называемые договорные сервитуты, устанавливаемые с согласия и по доброй воле собственника; что же касается всех прочих сервитутов, вытекающих из закона или из местоположения собственности (каково большинство так наз. реальных сервитутов), то они неправильно причислены к категории сервитутов, являясь ограничениями собственности, а не ложащимися на нее сервитутами.

Мы представим в дальнейшем условия тех прав, которыя вытекают для прибрежных государств из собственности их на прилегающия к территорию судоходныя реки, а теперь перейдем к главному ограничению их права собственности, которое заключается в обязанности предоставлять всем судам свободное движение по реке или, иными словами, - в признании или свободы судоходства.

Коль в каком отношении вопрос о свободе судоходства связан с вопросом о собственности. Сказать это весьма важно и нельзя, как было принято Радиси-Годэфруа, который на собственном опыте должен был убедиться, что оба вопроса тесно связаны между собою, и ими решение одного зависит решение второго. Если государство является абсолютным собственником реки, оно может воспретить судоходство по своей части или обставить его такими условиями, какими ему заблагорассудится, и никто не имеет права требовать от прибрежного государства открытия прилегающей его территорию воды; если же, наоборот, река находится в общем обладании всего человечества, то судоходство не может подлежать никаким ограничениям со стороны прибрежных владельцев, которые имеют на данную реку не больше права, чем всякий другой член

---

[49]) См. стр. 253-259 настоящего сочинения.

международного союза; решение вопроса о свободе судоходства будетъ иное у самихъ защитниковъ рѣчной собственности въ ея абсолютной формѣ, смотря по тому, признаютъ-ли они собственность на отдѣльные участки или только на всю рѣку, которая при существованіи нѣсколькихъ прибрежныхъ владѣльцевъ переходитъ, такимъ образомъ, въ общую собственность всѣхъ ихъ.

Абсолютная собственность каждаго прибрежнаго государства на свой участокъ рѣки, абсолютная собственность всей совокупности прибрежныхъ владѣльцевъ, ограниченная собственность или сосуществованіе—вотъ три рѣшенія вопроса о юридической природѣ международныхъ рѣкъ, рѣшенія, которыя соотвѣтствуютъ тремъ системамъ пользованія рѣкою, какъ средствомъ сообщенія. Первая система сливаетъ право судоходства въ зависимости отъ волн отдѣльныхъ прибрежныхъ правительствъ, каждаго на своемъ участкѣ рѣки; вторая предоставляетъ распоряженіе рѣкою въ руки отдѣльнаго государства или рѣчной общины, владѣющихъ всѣмъ теченіемъ рѣки; третья, наконецъ, объявляетъ судоходство свободнымъ для всѣхъ членовъ международнаго союза. Это—три главныя системы, но мѣрою ихъ есть очень рядъ переходныхъ. Всѣ они имѣютъ своихъ представителей въ наукѣ, и мы уже имѣли случай указывать на нихъ, когда дѣлали историческій обзоръ развитія вопроса о свободѣ судоходства въ наукѣ.

Нашъ взглядъ на свободу судоходства по международнымъ рѣкамъ вытекаетъ изъ принятаго нами опредѣленія правового положенія рѣки, какъ находящейся въ ограниченной собственности государства; онъ примыкаетъ, такимъ образомъ, къ третьей системѣ, допускающей къ судоходству всѣхъ членовъ международнаго союза, но отличается нѣкоторыми вторастепенными чертами отъ взгляда на свободу судоходства тѣхъ представителей третьей системы, которые вовсе не признаютъ права собственности на рѣки. Эти



черты различій сказываются, главнымъ образомъ, въ организаціи рѣчныхъ властей; предполагаемой нами системы свободы судоходства, опирающейся на государственное право собственности на рѣки, требующей большого вмѣшательства и контроля международнаго союза надъ дѣйствіями прибрежныхъ государствъ, тѣмъ этого требуемъ мы, признавая за государствомъ право собственности; говоря проще, мы требуемъ лишь международнаго контроля, а они, не довольствуясь этимъ, желали бы власти на всѣхъ международныхъ рѣкахъ и международную администрацію, международные органы законодательной, исполнительной и судебной власти.

## III

## Свобода судоходства.

Всѣ воды, которыя мы соединили въ одно понятіе международной рѣки, удовлетворяя своему назначенію, должны быть совершенно свободны для торговли и судоходства всѣхъ народовъ. Отсутствіе всякихъ преградъ, мѣшающихъ свободному движенію товаровъ и судовъ, съ одной стороны, и равноправное участіе всѣхъ народовъ, входящихъ въ международный союзъ, съ другой,—вотъ два требованія, которыя предъявляются ко всѣмъ международнымъ рѣкамъ и которыя извѣстны подъ общимъ названіемъ свободы судоходства.

Говоря о свободѣ судоходства, мы будемъ имѣть въ виду, такимъ образомъ, два стороны дѣла,—фактическую свободу или свободу объективную, имѣющую больше отрицательнаго характера и состоящую въ отсутствіи на рѣкѣ всего того, что прямо или косвенно препятствуетъ движенію товаровъ и судовъ,—и свободу субъективную или право всѣхъ на равное участіе въ судоходствѣ. Свобода объективная должна существовать на внутреннихъ рѣкахъ, какъ и на международныхъ, такъ какъ они, наравнѣ съ послѣдними, являются естественными путями сообщенія, на которыхъ не можетъ быть создаваемыхъ ис-

какихъ искусственныхъ преградъ; но свобода въ смыслѣ субъективномъ на внутреннихъ водахъ ограничена участіемъ въ судоходствѣ однихъ лишь прибрежныхъ народовъ, такъ какъ только они связаны между собою водами рѣки, не сообщающейся съ открытымъ моремъ. Различіе между внутренними и международными рѣками въ отношеніи свободы судоходства сводится, слѣдовательно, къ различію въ количествѣ управомоченныхъ субъектовъ: между тѣмъ какъ на международныхъ рѣкахъ правомъ свободы судоходства пользуются всѣ члены международнаго союза, рѣки внутреннія открыты лишь судамъ прибрежныхъ государствъ, что является слѣдствіемъ фактической невозможности проникнуть на эти воды судамъ неприбрежныхъ народовъ.

Свобода судоходства въ объективномъ смыслѣ должна заключаться, какъ мы уже сказали, въ свободѣ рѣки отъ всѣхъ преградъ, мѣшающихъ свободному движенію товаровъ и судовъ. Эти преграды могутъ быть естественныя и искусственныя. Естественныя преграды для судоходства представляютъ мели, песчаные заносы, обвалы, пороги и проч. Онѣ должны быть устранены работами, производимыми въ рѣкѣ, а гдѣ это невозможно, несудоходная часть рѣки должна быть восполнена установленіемъ свободнаго сухопутнаго сообщенія, служащаго дополненіемъ и замѣной воднаго въ его непригодной для судоходства части. Вопросъ возникаетъ, на комъ лежатъ эти работы и чѣмъ покрываются издержки, ~~сдѣланныя~~ на производство ихъ? Это вопросъ о техническихъ работахъ, на которыхъ мы остановимся позднѣе, когда будемъ говорить о рѣчныхъ властяхъ. Теперь мы довольствуемся заявленіемъ требованія, чтобы естественныя физическія преграды, мѣшающія судоходству были устранены.

Гораздо чаще ~~физическихъ~~ естественныхъ встрѣчаются на рѣкахъ преграды искусственныя, препят-



ствующія свободѣ движенія судовъ прямо или косвенно. Прямыя преграды представляютъ постройки разнаго рода, въ родѣ мельницъ, плотинъ, колесъ для накачиванья воды и орошенія полей и т. п. Всѣ подобныя постройки, поскольку онѣ мѣшаютъ свободѣ движенія по рѣкѣ, должны быть воспрещены, что на практикѣ и сдѣлано еще со времени Вѣнскаго Конгресса. Косвенныя преграды судоходство встрѣчаетъ въ пошлинахъ за судоходство, въ полицейскихъ, таможенныхъ и карантинныхъ мѣрахъ и въ случаѣ войны между прибрежными государствами. Во всѣхъ этихъ случаяхъ свобода судоходства неизбѣжно должна терпѣть нѣкоторыя ограниченія, часто въ интересахъ обезпеченія этой самой свободы, но не должно допускать злоупотребленій. Противъ послѣднихъ можно воздѣйствовать посредствомъ точнаго опредѣленія всѣхъ ограниченій свободы судоходства, допускаемыхъ въ упомянутыхъ выше случаяхъ. Эти возможныя и неизбѣжныя ограниченія будутъ изложены нами дальше, а теперь перейдемъ къ свободѣ судоходства въ отношеніи къ субъекту.

Субъективная свобода судоходства по международнымъ рѣкамъ далеко не пріобрѣла того всеобщаго признанія въ наукѣ и не получила того примѣненія на практикѣ, какъ свобода въ смыслѣ объективномъ. Многіе писатели и дипломаты ограничиваютъ все дѣло Вѣнскаго Конгресса провозглашеніемъ одной объективной свободы; субъективная же свобода на практикѣ установилась только по отношенію къ Нижнему Дунаю и къ двумъ африканскимъ рѣкамъ, открытымъ для международнаго судоходства Конференціей 1885 г., а также на рѣкахъ южной Америки.

Въ исторіи въ этомъ отношеніи замѣтенъ постепенный прогрессъ, направляющійся къ установленію полной субъективной свободы. Было время, когда право судоходства было признаваемо только за отдѣльными частными лицами или ассоціаціями, закрѣпившими за собой это право покупкой у государя или дареніемъ со стороны послѣ-

дняго. По уничтоженіи этихъ монопольныхъ привилегій рѣки стали доступны судамъ всѣхъ подданныхъ того государства, по территоріи коего онѣ протекали частью или всѣмъ своимъ теченіемъ. Дальнѣйшее развитіе шло такъ-же медленно и постепенно. Провозглашеніе свободы судоходства началось съ морей, которыя раньше всѣхъ другихъ водъ были признаны открытыми для судовъ всѣхъ странъ. Эта свобода морей повлекла за собой необходимость открыть и рѣки. Чтобы имѣть возможность воспользоваться свободой моря, страны, сообщавшіяся съ моремъ воднымъ путемъ, но отдѣленныя отъ него территоріей другаго государства, должны были потребовать себѣ выхода. Вотъ почему требованіе выхода, какъ мы уже замѣтили въ своемъ историческомъ очеркѣ, является исходной точкой, откуда начинается повѣсть о свободѣ судоходства по международнымъ рѣкамъ. Но разъ данъ выходъ, понятно желаніе государства, сдѣлавшаго эту уступку, вознаградить себя требованіемъ взаимности, допущенія своихъ судовъ на верхніе участки рѣки. Такимъ образомъ, возникаетъ международная рѣчная община, объединяющая все теченіе рѣки, какъ національныя рѣки объединились въ болѣе тѣсной формѣ государственнаго союза. Рѣки, орошающія или раздѣляющія территорію нѣсколькихъ государствъ, стали свободны для судовъ всѣхъ прибрежныхъ странъ, чѣмъ были уравнены съ рѣками національными: на тѣхъ и другихъ право судоходства принадлежитъ однимъ только прибрежнымъ съ исключеніемъ всѣхъ постороннихъ судовъ. Дальнѣйшее развитіе свободы рѣчнаго судоходства состояло въ томъ, что на такъ наз. международныхъ рѣкахъ провозглашено начало полной свободы и равноправности всѣхъ народовъ международнаго союза, между тѣмъ какъ національныя рѣки продолжаютъ быть закрытыми до сихъ поръ для судовъ неприбрежныхъ странъ. Отдѣльные частные договоры допускаютъ, однако, къ судоходству на нѣкоторыхъ національныхъ рѣкахъ и суда неприбрежной страны, но лишь подъ условіемъ взаимности, а





въ Южной Америкѣ нѣкоторыя національныя рѣки открыты по государственнымъ законамъ, одностороннимъ выраженіемъ воли государства, безъ условія взаимности.[499]

Будущее развитіе свободы судоходства должно, очевидно, состоять въ сравненіи національныхъ рѣкъ съ рѣками, протекающими по территоріи нѣсколькихъ государствъ, съ тѣмъ, чтобы всѣ водныя теченія, сообщающіяся съ открытымъ моремъ, были открыты для судоходства всѣхъ народовъ на правахъ полнаго равенства. Существующіе факты указываютъ на возможность этой реформы, какъ исторія указываетъ ея приближеніе, а логика — ея законность. Современная система свободы такъ наз. международныхъ рѣкъ и замкнутости національныхъ является даже логической нелѣпостью. Въ самомъ дѣлѣ, на какомъ основаніи государство, закрывая для иностранныхъ судовъ свою національную рѣку, требуетъ допущенія своихъ судовъ на чужія рѣки, лежащія въ отдаленныхъ странахъ? — На томъ основаніи, что эти послѣднія рѣки протекаютъ по территоріи нѣсколькихъ государствъ. Но онѣ по отношенію къ совокупности всѣхъ прибрежныхъ государствъ не представляютъ никакого отличія отъ національныхъ рѣкъ въ ихъ отношеніи къ государству, въ предѣлахъ коего онѣ всецѣло протекаютъ: если въ послѣднемъ случаѣ допускать къ судоходству однихъ лишь гражданъ прибрежнаго государства, то нѣтъ никакого основанія поступать иначе на такъ назыв. международныхъ рѣкахъ. Предшествующая эпоха была, по крайней мѣрѣ, послѣдовательна: она признавала право судоходства за одними прибрежными государствами,

---

499) Въ Европѣ открыты нѣкоторыми государствами по договорамъ взаимности ихъ національныя рѣки. Первымъ такимъ договоромъ былъ австро-баварскій 3 дек. 1851 г., затѣмъ послѣдовали: австро-прусскій 19 февр. 1853 г., австро-итальянскій 27 декабря 1878 г., франко-бельгійскій 1880 г. и франко-испанскій 1882 г. —

не допуская посторонних судов ни на наши нац. международные, ни на национальные реки. На эту несостоятельность современного права указывали и Новгенфорф в своей записке, представленной Институту Международного Права в связи с проектом прав. Жоржеля.[500]

Защитники существующего порядка выставляют обыкновенно практическое соображение[501]: реки, протекающия по территории нескольких государств, не несут никаких новых тягостей, что будут допущены к судоходству по ним и суда посторонних держав, раз уже допущена на них свобода судоходства для всех прибрежных держав, между тем на национальных реках необходимо было бы установить таможенной кордон и принять разныя другия меры предосторожности. Но этот практический довод может служить лишь объяснением, почему на международных в тесном смысле реках свобода судоходства признана ранее, чем на национальных, - она может объяснить факт, но не оправдать его. Нельзя, впрочем, говорить, будто прибрежныя государства не несут никаких неудобств от того, что рядом с их судами допущены и суда посторонних государств, - прибрежные в своей совокупности могут опасаться конкуренции судов в такой степени,

[500] См. стр. 280-281 и 312 этого сочинения.

[501] Engelhardt приводит в оправдание довод географический: „L'état possesseur d'un fleuve ne tarde bientôt ne point avoir à craindre des empiètements de ce fleuve en le traitant comme une route nationale. Tandis qu'une puissance co-riveraine ne peut disposer d'une manière exclusive de la section fluviale dans l'étendue de son territoire qu'à la condition de ne point entraver la libre navigation naturelle. Elle subit par la force des choses une sorte de servitude dont lui n'est pas grevé le souverain de l'embouchure" (La navigation du Danube. p. 89). На этом доводом нельзя оправдать участия нижних прибрежных государств в судоходстве на верхней части реки. Таким оправданием может служить право на





как полное устранение конкуренции другого прибрежного или как прибрежное государство национальной реки боится соперничества других морских держав. Примеров можно найти много. На Конгрессе в Вене прибрежныя государства немецкия реки боялись конкуренции французских судов, а северо-американския государства долго не желали признавать свободы судоходства по их рекам за Соединенными Штатами и другими морскими державами; прибрежные в своей совокупности могут иметь общие интересы, на которые иностранное соперничество в судоходстве может отзываться невыгодно. Очевидно, таким образом, что и прибрежныя государства иных нац. международной реки могут иметь известныя тягости, допуская на свои воды посторонний суд.

Указываемый еще в оправдание современной правовой доктрины на это обстоятельство, что при допущении иностранных судов на международныя в тесном смысле реки иным надобности устанавливать таможенного кордона. Но можно представить себе такое положение на этой реке, когда таможенного кордона для них нет нужно. Представим себе, что все прибрежныя государства одной судоходной реки, находясь на одинаковой степени промышленного развития, заключают между собою таможенный союз, так что необходимость установления таможенного кордона исчезает. Я не думаю, чтобы этого факта

взаимность, требующую вознаграждения за тех невыгоды, которыя доставляет проезд чужих судов, вызывающий необходимость известных таможенных и полицейских мер. Но когда этой взаимности можно требовать и от других государств, участвующих в судоходстве, но не прибрежных, и это требование будет иметь еще большее оправдание. Можно потребовать, как условие их допущения к судоходству, открытия бы одной из национальных рек от каждого государства, на территории всего нижн. реки международной в тесном смысл. Так Франция была бы вынуждена открыть Рону или Сену, Англия - Темзу и т. д.

было достаточно для того, чтобы государства, пользовавшіяся уже свободой судоходства по данной рѣкѣ, отказались отъ этого права и признали рѣку закрытой для международнаго судоходства.

Такимъ образомъ, общій интересъ, направленіе исторіи и требованія логики, — все требуетъ, чтобы національныя рѣки были ассимилированы съ международными въ тѣсномъ смыслѣ и чтобы для международнаго судоходства открыты были всѣ судоходныя рѣки, сообщающіяся съ открытымъ моремъ. Этой ступени развитія положительное право еще не достигло, какъ ошибочно можно бы заключить изъ ст. 314 сдѣланнаго Bluntschli свода международнаго права, которая гласитъ, что „судоходныя рѣки, сообщающіяся съ свободнымъ моремъ, открыты въ мирное время для судовъ всѣхъ народовъ. Право свободнаго судоходства не можетъ быть отмѣнено или ограничено въ ущербъ нѣкоторыхъ народовъ". Это постановленіе Кодекса Bluntschli до сихъ поръ является лишь pium desideratum, къ которому, впрочемъ, мало по малу приближается и международная практика.

Впервые рѣчь объ открытіи рѣкъ для судовъ неприбрежныхъ государствъ зашла на Конгрессѣ въ Раштадтѣ, и мы знаемъ, какой переполохъ произвела она среди представителей нѣмецкихъ государствъ. Начало допущенія иностранныхъ судовъ въ выраженіяхъ вполнѣ ясныхъ было признано въ Парижскомъ договорѣ 1814 г., признавшемъ за прибрежными государствами лишь право взимать опредѣленный сборъ за судоходство на началахъ равенства всѣхъ народовъ и покровительство всемірной торговлѣ.[502] Вѣнскій Конгрессъ на основаніи этого договора выработалъ постановленіе, которое находится во внутреннемъ противорѣчіи съ собой самимъ и не согласуется съ договоромъ 1814 г. „Судоходство, сказано въ ст. 109 Вѣнскаго трактата, будетъ совершенно свободно и въ отношеніи торговли не можетъ быть воспрещено никому"; но разъ судоходство

[502] См. стр. 68-69 настоящаго труда



совершенно свободно, оно не должно быть воспрещаемо не только въ отношеніи торговли, но и во всѣхъ иныхъ отношеніяхъ. Эта противорѣчивая редакція была дѣломъ барона Humboldt'а, который надѣялся оправдать ею устраненіе отъ судоходства всѣ неприбрежныя государства. Можно было выставить на видъ, что слова: „совершенно свободно" относятся къ судоходству въ объективномъ смыслѣ, имѣютъ въ виду самый объектъ, рѣку, на которой должны быть уничтожены всѣ физическія и фискальныя препятствія, мѣшавшія движенію судовъ, а вторая часть статьи, ограничивающая свободу судоходства относится де къ субъекту. При такомъ толкованіи статья 109 освобождалась даже отъ упрека во внутреннемъ противорѣчіи. Всѣ послѣдующіе акты о судоходствѣ вплоть до Конгресса 1856 г., основываютъ свои постановленія на указанномъ толкованіи статьи 109, признавая право на свободное судоходство лишь за одними прибрежными. То, что скрывали на Вѣнскомъ Конгрессѣ, позднѣе высказываютъ откровенно. Только Парижскій трактатъ 1856 г. возстановилъ вновь начало субъективной свободы судоходства, подтвердивъ и свободу въ смыслѣ объективномъ.[503] Въ это время въ Южной части Нового Свѣта начало допущенія иностранныхъ судовъ уже восторжествовало; сопротивленіе его примѣненію на рѣкахъ Европы было далѣе невозможно, — оно было признано, но дѣйствіе его ограничено рядомъ другихъ постановленій.

Начало субъективной свободы было ограничено Австріей въ Дунайскомъ актѣ 1857 г. и Пруссіей — въ пересмо-

[503] Парижскій трактатъ говоритъ о свободѣ судоходства въ двухъ статьяхъ — 15 и 16, въ чемъ Engelhardt видитъ желаніе Конгресса сдѣлать особенное удареніе на этой свободѣ, между тѣмъ какъ мы полагаемъ, что обѣ статьи говорятъ о разныхъ вещахъ: первая — о свободѣ объективной, вторая — о свободѣ субъективной. Первая (ст. 15) говоритъ: „Sauf les règlements de police et de quarantaine.... il ne sera apporté aucun obstacle quel qu'il soit à la libre

трѣнномъ актѣ о судоходствѣ по Рейну 1868 года. Австрія ограничила свободу судоходства неприбрежныхъ странъ такъ называемымъ большимъ плаваніемъ — отъ морскихъ портовъ въ рѣчные и обратно, сохранивъ право рѣчнаго судоходства въ тѣсномъ смыслѣ за одними лишь прибрежными; Пруссія, признавъ въ принципѣ свободу плаванія для судовъ всѣхъ народовъ, обставила ее такими условіями, которыя дѣлали иностранную конкурренцію невозможной, и свобода судоходства осталась мертвой буквой. Укажемъ подробнѣе основанія той и другой системы ограниченія субъективной свободы судоходства.

1. Австрійская система. Австрія, установляя на Дунаѣ свою ограничительную систему свободнаго судоходства, основывалась на ст. 109 Вѣнскаго Конгресса въ томъ ея толкованіи, которое установлено было во время самаго засѣданія Конгресса, заявившаго въ своемъ протоколѣ, что Парижскій договоръ не имѣлъ въ виду „дать всякому подданному неприбрежнаго государства право судоходства, равное тому, которымъ пользуются подданные прибрежныхъ государствъ".[504] Свобода судоходства была признана за всѣми, но не установлено равноправности. Система, которую мы назвали Ав-

navigation", а въ ст. 16 читаемъ, „que sous le rapport des droits à prélever aux embouchures, comme sous tous les autres, les pavillons de toutes les nations seront traités sur le pied d'une parfaite égalité". Нельзя было лучше разграничить свободу судоходства въ объективномъ смыслѣ отъ свободы въ отношеніи субъекта, чѣмъ это сдѣлано здѣсь.

[504] На Парижской Конференціи 1858 г. баронъ Нивпеч прямо заявилъ, что изъ статьи 109 Вѣнскаго Конгресса „on ne saurait déduire une liberté absolue de navigation pour les pavillons de toutes les nations" и въ доказательство своего мнѣнія ссылается на мѣсто изъ протокола засѣданія (7го) 3го марта 1815 г., приведенное уже нами въ этомъ сочиненіи на стр. 75-76.



стрійской въ виду того, что она извѣстна, главнымъ образомъ, по Дунайскимъ актамъ 1851 и 1857 годовъ, созданнымъ Австріей, не даетъ монопольнаго права на судоходство прибрежнымъ судамъ; она допускаетъ къ нему и суда неприбрежныхъ державъ, но съ значительнымъ ограниченіемъ. Это ограниченіе состоитъ въ томъ, что судоходство раздѣлено на большое или внѣшнее — отъ морскихъ портовъ къ рѣчнымъ и обратно — и судоходство внутреннее, рѣчное въ тѣсномъ смыслѣ или каботажъ — отъ одного рѣчнаго порта къ другому —, причемъ неприбрежныя суда не допущены ко второму, но могутъ заходить во всѣ рѣчные порты, находящіеся на пути ихъ большаго плаванія изъ моря въ любой рѣчной портъ или обратно. Такая система установлена была впервые на Эльбѣ по акту 1844 г. (§ 2 и § 3), откуда перешла на Дунай въ актъ 1851 г. (ст. 1), а позднѣе въ извѣстный актъ 1857 г., доселѣ не санкціонированный державами.[505]

Такова одна изъ системъ, пытавшихся примирить начало свободы судоходства съ тѣмъ

[505] Упомянутые акты изложены нами въ историческомъ очеркѣ на стр. 192-193, 131 съ примѣч. 237 и 147. — Актъ 1857 г. отличается отъ предыдущихъ тѣмъ, что не дѣлаетъ различія между такъ наз. большимъ и малымъ каботажемъ по рѣкѣ. Акты 1844 г. и 1851 г. различали еще между судоходствомъ отъ одного рѣчнаго порта, находящагося въ прибрежномъ государствѣ, къ другому порту того же государства и судоходствомъ между портами двухъ различныхъ прибрежныхъ государствъ. Только этотъ второй видъ каботажа — большой былъ предоставленъ всѣмъ прибрежнымъ, а право малаго каботажа или внутренняго судоходства въ предѣлахъ одного и того же государства сохранено было за подданными каждаго прибрежнаго государства. Это сдѣлано впервые въ актѣ 1821 г. на Эльбѣ (см. стр. 99-100).

особымъ положеніемъ, въ какомъ находятся по отношенію къ рѣкѣ ея прибрежные жители. Въ теоріи эта система можетъ быть отчасти оправдана тѣмъ, что рѣка важна для неприбрежныхъ именно въ качествѣ дополнительнаго пути къ большой дорогѣ, идущей по морямъ. Но, если разсматривать рѣку, сообщающуюся съ моремъ, какъ свободный водный путь, предназначенный для пользованія всего международнаго союза, то никакое ограниченіе субъективной свободы не можетъ имѣть мѣста; иностранцы въ своихъ правахъ на пользованіе рѣкою, какъ судоходнымъ воднымъ путемъ, должны быть совершенно ассимилированы съ прибрежными жителями, чтобы возможно лучше и полнѣе утилизировать его.[506]

2. Прусская система. Система, проведенная Пруссіей въ актѣ 1868г. предоставляетъ въ принципѣ право свободнаго плаванія по Рейну судамъ всѣхъ народовъ, но на практикѣ обставляетъ это право такими условіями, которыя дѣлаютъ свободу судоходства совершенно иллюзорной.[507]

---

[506] Практическое соображеніе, состоящее въ трудности контроля за движеніемъ морскихъ судовъ по рѣкѣ, можетъ служить тоже однимъ изъ доводовъ къ допущенію неприбрежныхъ государствъ къ каботажу, по крайней мѣрѣ, съ морскими судами; они должны бы быть къ допущены къ каботажу до того мѣста, дальше котораго ~~они~~ не позволяетъ имъ двигаться недостатокъ воды.

[507] Эта система была уже раньше проведена Пруссіей на Эльбѣ. Въ 1819г. Австрія предложила объявить безъ обиняковъ, что право судоходства по Эльбѣ не распространяется на подданныхъ неприбрежныхъ государствъ. Пруссія была согласна въ основѣ съ Австріей, но не желала, чтобы исключеніе неприбрежныхъ было прямо выражено въ регламентѣ, и настояла на томъ, чтобы оно вытекало косвенно изъ другихъ постановленій регламента, а именно изъ постановленій о выдачѣ патентовъ.



„Судоходство по Рейну и его устьямъ, говоритъ статья 1-я акта 1868г., начиная отъ Базеля вплоть до открытаго моря, какъ внизъ, такъ и вверхъ по рѣкѣ будетъ свободно для судовъ всѣхъ народовъ, которыя могутъ перевозить товары и ~~[illegible]~~ лицъ подъ условіемъ сообразоваться съ постановленіями, содержащимися въ настоящей конвенціи...“ Начало свободы выражено, такимъ образомъ, со всей полнотой и ясностью; но одно условіе — сообразоваться съ дальнѣйшими постановленіями конвенціи отнимало все практическое значеніе у этого начала, такъ какъ неприбрежныя государства не могли воспользоваться свободой судоходства. Эти постановленія — слѣдующія:

1. Право проводить судно дается лишь лицамъ, которыя докажутъ, что занимались судоходствомъ по Рейну втеченіе опредѣленнаго времени; эти лица должны имѣть мѣстожительство въ одномъ изъ прибрежныхъ государствъ и получить отъ послѣдняго патентъ.[508]

2. Собственникъ или капитанъ судна долженъ запастись свидѣтельствомъ о хорошемъ состояніи судна, предназначеннаго къ плаванію по Рейну; это свидѣтельство должно быть возобновляемо послѣ каждой значительной поправки, а экспертиза требуетъ массу формальностей.[509]

3. Морскія и рѣчныя суда, принадлежащія подданнымъ неприбрежныхъ государствъ далеко не пользуются равноправностью съ судами прибрежныхъ, т. е. съ судами, принадлежащими къ Рейнскому судоходству, какими актъ признаетъ лишь суда, имѣющія право носить флагъ одного изъ прибрежныхъ государствъ. Равноправностью съ національными судами каждаго государства пользуются лишь послѣднія и ихъ грузъ.[510]

---

[508] Ст. 15 акта 1868г. — Баденскій указъ, сообщенный Рейнской Коммиссіи, опредѣляетъ срокъ занятій судоходствомъ въ три года minimum.

[509] Ст. 22. — Формальности перечислены въ упомянутомъ указѣ. —

Посторонній суда, такимъ образомъ, допущенъ къ судоходству по Рейну, не пользуется тѣми удобствами, которыя предоставлены судамъ прирейнскихъ странъ. Въ отношеніи контроля и полиціи первый фактъ точно находится въ положеніи несравненно худшемъ, чѣмъ второй, что дѣлаетъ почти невозможнымъ конкурренцію первыхъ, и свобода судоходства, поставленная во главѣ акта, какъ основной принципъ, далеко-тѣми постановленіями совершенно уничтожается. Если провозглашена свобода, она должна быть гарантирована равенствомъ, иначе практическое осуществленіе ея невозможно. Вся-кая ограничительная система можетъ быть оправдана еще менѣе, чѣмъ австрійская.

Свобода судоходства въ смыслѣ субъективномъ не должна быть ограничена ничѣмъ. Всѣ народы, какъ равноправные члены международнаго союза, должны имѣть одинаковое право пользованія рѣкою, какъ водянымъ путемъ.[511] Ограниченія судоходства допускаются лишь въ отношеніи объекта и то лишь поскольку они вызываются необходимостью, являясь, такимъ образомъ не ограниченіями свободы, а ея разумными предѣлами. Къ нимъ мы и переходимъ теперь.

---

[510] См. 2 и 4 акта 1868 г. – Въ протоколѣ, по новоду ст. 4-й замѣчено: „Разумѣется, право судоходства по Рейну не распространяется на привилегіи, которыя даны лишь судамъ, принадлежащимъ къ рейнскому судоходству". Неизвѣстно, что должно разумѣть подъ привилегіями, – является-ли таковою напримѣръ разница рачныхъ пошлинъ (droit de tonnage, d'estoi и avi-taille), одинаковая сначала 3 ст., для того суда незагруженнаго строго нагрузкѣ или не-для отличія есть право, которымъ пользуется всѣ суда?

[511] Это мы видимъ въ актѣ о судоходствѣ по Дунаю 1882 г., гдѣ нѣтъ стѣсненій ни австрійскихъ, ни прусской системы. „Les bâtiments marchands de





## IV.

## Необходимыя ограниченія свободы судоходства.

Свобода судоходства не можетъ быть абсолютной; она необходимо должна подвергнуться нѣкоторымъ ограниченіямъ. Послѣднія не противорѣчатъ свободѣ судоходства, а являются необходимыми условіями ея существованія и, подобно ограниченіямъ права собственности, не посягаютъ на сущность института, а наоборотъ – предохраняютъ его отъ разрушенія. Эти ограниченія вытекаютъ: 1) изъ необходимости обезпечить самую свободу судоходства; отсюда – полиція на судоходствѣ и рачная полиція; 2) изъ суверенитета прирѣчныхъ государствъ, имѣющаго право на свободное развитіе; здѣсь-объясненіе необходимости таможенныхъ и карантинныхъ мѣръ; 3) наконецъ, изъ факта войны, пока таковая признается въ международномъ правѣ, какъ одно изъ процессуальныхъ средствъ, изъ этого факта вытекаетъ особое положеніе судоходства въ военное время. Пошлины за судоходство, рачная полиція, таможня, карантинъ, война, – вотъ что ограничиваетъ свободу судоходства. Эти ограниченія должны быть, однако, по возможности сужены и гарантированы отъ всякихъ попытокъ злоупо-

---

toutes les nations y effectueront librement le transport des passagers et des marchandises en navigation, sous les conditions d'une parfaite égalité réglé par l'article 16 du traité de Paris (см. 1) Провозглашенное такимъ образомъ начало свободы судоходства не ограничено тѣми или другими видами плаванія (большого и малаго каботажа допущено безусловно), а довело насъ и требованій относительно домицилія, срока практики, экспертизы судна; по акту 1882 г. необходимо только, чтобы судно было снабжено документами отъ своего національн. правительства, конторы регистрирующими имя, національность и адресъ судна, а также имя его капитана и всего экипажа (см. 8).

требленія. Чтобы выяснить, въ чемъ должны состоять эти законныя ограниченія свободы судоходства, мы разсмотримъ ихъ въ отдѣльности, указывая вмѣстѣ съ тѣмъ и гарантіи, предохраняющія судоходство отъ эксцессовъ вышеупомянутыхъ ограничительныхъ мѣръ.

## 1. Пошлины рѣчныя.

Было время, когда рѣчныя пошлины своимъ количествомъ и разнообразіемъ совершенно подавляли судоходство, которое на многихъ рѣкахъ становилось вслѣдствіе этого фактически невозможнымъ. Средніе вѣка съ своей фискальной системой представляютъ такую эпоху систематическаго подавленія судоходства. Мы указывали уже въ своемъ историческомъ очеркѣ на тѣ многочисленныя препятствія, которыя встрѣчало судоходство въ этотъ періодъ. Они всѣ сводились къ одной общей цѣли, состоявшей въ уплатѣ извѣстной пошлины въ пользу казны прибрежнаго владѣльца.

Взимавшіяся за судоходство пошлины можно соединить въ двѣ группы: однѣ изъ нихъ имѣли законное основаніе, представляя вознагражденіе за дѣйствительныя услуги, другія не могли быть ничѣмъ оправданы, кромѣ желанія прирѣчныхъ владѣльцевъ обогатиться на чужой счетъ. Протестъ, очевидно, долженъ былъ выразиться прежде всего противъ послѣдней категоріи пошлинъ. Эти безцѣльныя, ничѣмъ неоправдываемыя препятствія, мѣшавшія свободному движенію судовъ и были осуждены декретомъ 1792 г., а затѣмъ отмѣнены Конвенціей 1804 г., которая можетъ быть разсматриваема, какъ прямой результатъ идей, высказанныхъ Конвентомъ въ упомянутомъ декретѣ. Рейнская конвенція не рѣшилась, однако, сразу покончить съ старымъ порядкомъ, что сдѣлано было уже Вѣнскимъ Конгрессомъ. Но и послѣдній не рѣшился высказать открыто, какъ этого требовалъ лордъ Clancarty, что сборы за судоходство не могутъ быть разсматриваемы,



„какъ источникъ прямыхъ доходовъ"; это заявленіе казалось слишкомъ рѣзкимъ, а потому рѣшено было ограничиться установленіемъ извѣстныхъ условій, которыя смягчали тяжесть сборовъ и уменьшали возможность злоупотребленій. Условія эти были таковы: 1) пошлины должны быть единообразны на всемъ теченіи, неизмѣнны и достаточно независимы отъ качества перевозимыхъ товаровъ для того, чтобы избѣжать необходимости мелочнаго осмотра; 2) размѣръ пошлинъ долженъ быть установленъ сообразно съ мѣстными условіями, но 3) не можетъ превышать суммы существующихъ пошлинъ на Рейнѣ. Точкой отправленія при установленіи пошлинъ должно было служить поощреніе торговли и облегченіе судоходства. Окончательная отмѣна пошлинъ за судоходство произошла только на Конгрессѣ 1856 г.

Парижскій трактатъ установляетъ на Дунаѣ пошлины только тамъ, гдѣ для поддержанія или улучшенія судоходности нужны были значительные расходы на работы. Конвенція 1857 г., не получившая международной санкціи, открыто признала то начало, провозглашенія котораго лордъ Clancarty требовалъ еще въ 1815 г., — пошлины назначались только для покрытія расходовъ по производству работъ и содержанія русла въ судоходномъ состояніи.[512] Новѣйшіе акты о судоходствѣ признаютъ лишь два сбора, имѣющихъ законное основаніе: а) пошлины съ судовъ, идущія исключительно на покрытіе издержекъ по администраціи и на погашеніе затраченныхъ на работы капиталовъ и 2) сборы за пользованіе разными приспособленіями въ портахъ, какъ то: вѣсы, склады и проч. Нѣкоторые акты указываютъ еще 3) сборы за

---

512) Статьи 20 и 21 акта 1857 г. — Право на взиманіе пошлины за судоходство было признано за Европейской Коммиссіей на Нижнемъ Дунаѣ еще въ 1856 г., а въ 1871 г. такое же право признано за прибрежными государствами Сред-

судоходство по каналамъ[513] и у) за услуги лоцмановъ въ тѣхъ мѣстахъ, гдѣ учрежденіе лоцманской ассоціаціи сочтено необходимымъ.[514]

Вотъ тѣ результаты, которые достигнуты на практикѣ. Рѣчныхъ пошлинъ, основанныхъ на одномъ фактѣ судоходства и не являющихся вознагражденіемъ за услугу, оказанную судоходству, не признаетъ практика, какъ и теорія. Рѣка является свободнымъ для всѣхъ воднымъ путемъ, а потому фактъ судоходства не можетъ подлежать оплатѣ; право на взиманіе пошлины даетъ лишь услуга, которая не вытекаетъ изъ естественнаго, нормальнаго положенія рѣки. Мы признаемъ право на сборъ въ тѣхъ частяхъ рѣки, гдѣ необходимы чрезвычайныя работы, выходящія за предѣлы обычной, нормальной заботливости о поддержаніи русла, какъ напр., уничтоженіе пороговъ, очистка устьевъ отъ песчаныхъ заносовъ и устраненіе другихъ физическихъ преградъ. Сюда же мы должны причислить и сборы за судоходство по каналамъ, которые могутъ быть разсматриваемы, какъ части рѣки, гдѣ необходимы были особенно трудныя работы для улучшенія ея судоходности. Это — первая категорія сборовъ — рѣчныя пошлины въ тѣсномъ смыслѣ. Но сборы могутъ быть взимаемы и за отдѣльныя услуги, которыми пользуются судохозяева, а именно, за приспособленія въ гаваняхъ, если они дѣйствительно воспользовались ими. Эти сборы не могутъ быть даже названы рѣчными пошлинами, — они факультативны, такъ какъ отъ судохозяина зависитъ воспользоваться ими или нѣтъ. Что касается сборовъ въ пользу лоцманскихъ ассоціацій, то они могутъ войти

---

дняго Дуная около Желѣзныхъ Воротъ; въ 1883 г. это право было утверждено за одною Австріей, которая, однако, не воспользовалась имъ донынѣ.

513) Въ конвенціи Дунайской 1851 г. ст. 8, пунктъ 9.

514) Въ актѣ Берлинской Конфер. 1885 г. ст. 14, п. 2.





или во вторую изъ вышеустановленныхъ категорій сборовъ, если пользованіе услугами лоцмановъ является факультативнымъ, или въ первую, если оно обязательно; въ послѣднемъ случаѣ эти сборы не отдѣляются вовсе отъ рѣчныхъ пошлинъ за судоходство, сливаясь съ ними въ одинъ общій сборъ, предназначенный на покрытіе административныхъ и техническихъ издержекъ по судоходству.

Итакъ, сборы ~~за судоходство~~ рѣчные могутъ быть взимаемы или а) за каждую опредѣленную услугу, которой воспользовалось данное судно или его грузъ, или в) за услуги дѣлу судоходства вообще, услуги, которыми всѣ суда пользуются безразлично. Для тѣхъ и другихъ сборовъ общимъ правиломъ должно служить то начало, что сумма сборовъ не должна превышать суммы издержекъ на содержаніе и процентовъ на затраченный капиталъ. Пошлины могутъ идти и на погашеніе капитала, но въ такомъ случаѣ послѣ погашенія размѣръ взимаемыхъ пошлинъ опредѣляется уже однѣми лишь издержками на содержаніе.

Гарантіей противъ злоупотребленій при взиманіи пошлинъ служитъ оффиціально-публикуемый тарифъ и строгая отчетность въ приходахъ и расходахъ. Если тарифъ сборовъ за спеціальныя услуги почти неизмѣненъ, то тарифъ рѣчныхъ пошлинъ въ тѣсномъ смыслѣ долженъ подвергаться значительнымъ колебаніямъ соотвѣтственно тому, какъ колеблются издержки на техническія работы, на содержаніе созданныхъ въ интересахъ судоходства учрежденій и занятыхъ въ нихъ лицъ. Въ виду этого тарифъ рѣчныхъ пошлинъ долженъ быть предметомъ періодическаго пересмотра, имѣющаго цѣлью установить соотвѣтствіе между доходами и расходами. Публикуемые ежегодно отчеты должны указывать сумму всѣхъ поступленій и то употребленіе, которое было сдѣлано съ полученной суммой. Такой контроль долженъ служить гарантіей,

что рѣчныя пошлины обращаются на то дѣло, для котораго онѣ предназначены.

Пошлины за судоходство могутъ тормозить движеніе судовъ не только своей тяжестью, размѣромъ, но также и способомъ взиманія. При томъ способѣ, который практиковался до послѣдняго времени, суда въ своемъ движеніи задерживались повѣркой груза, такъ какъ основаніемъ при сборѣ пошлинъ служило качество товара. Эти задержки отзывались еще вреднѣе, чѣмъ размѣръ самихъ пошлинъ, а потому уже на Вѣнскомъ конгрессѣ рѣшено, чтобы пошлины были по возможности независимы отъ качества груза и не заставляли прибѣгать къ мелочному досмотру послѣдняго.[115]

Кромѣ природы груза основаніемъ для взиманія пошлинъ можетъ служить емкость судна и проходимое имъ пространство. Эти три фактора, взятые вмѣстѣ, дали бы самое справедливое основаніе для раскладки пошлинъ. Но справедливостью приходится жертвовать отчасти въ виду существенныхъ интересовъ судоходства, которое очень сильно страдало бы отъ задержекъ, если бы природа груза была принимаема въ разсчетъ при распредѣленіи пошлинъ. Такъ какъ тарифъ пошлинъ долженъ быть минималенъ, то переплата на товарахъ большаго объема или вѣса при малой цѣнѣ ихъ отзывается менѣе вредно на судоходствѣ и торговлѣ, чѣмъ неизбѣжныя и частыя задержки, вызываемыя досмотромъ груза, и вотъ почему является болѣе выгоднымъ не принимать въ разсчетъ природу груза. Еслибъ возможно было избѣжать досмотра, довѣряя находящемуся на суднѣ манифесту, въ которомъ содержится подробное перечисленіе груза, природа послѣдняго была бы однимъ

[115] Актъ о судоходствѣ по Эльбѣ перечисляетъ 150 статей тарифа, причемъ размѣръ пошлины на нѣкоторые товары находится еще въ зависимости отъ того, направляются-ли они вверхъ или внизъ по рѣкѣ.



изъ наиболѣе справедливыхъ основаній для взиманія сбора. Что касается разстоянія или пространства, проходимаго судномъ, оно является такимъ же справедливымъ основаніемъ, указывая, насколько судно воспользовалось удобствами воднаго пути. Но разъ пошлины не взимаются за самый фактъ судоходства, за пользованіе судоходными водами, проходимое судномъ разстояніе не должно быть принимаемо въ разсчетъ при опредѣленіи размѣра пошлинъ. Независимость пошлинъ отъ разстоянія оправдывается и практическимъ разсчетомъ, состоящимъ въ необходимости значительныхъ расходовъ на контроль за судами въ ихъ движеніи, расходовъ, ложащихся новымъ бременемъ на судоходство и отзывающихся на пошлинахъ повышеніемъ ихъ размѣра. Здѣсь мы имѣемъ передъ собою то самое соображеніе, которое заставило отказаться принимать разстояніе за единицу измѣренія при оплатѣ писемъ и депешъ. Почта и телеграфъ много выиграли отъ того, что разстояніе пересылки перестали принимать въ разсчетъ и установили одно основаніе оплаты, основаніе простое, не нуждавшееся ни въ справкахъ, отнимающихъ много времени, ни въ контролѣ: для писемъ единицей принятъ вѣсъ, для депешъ — число словъ. Въ такой простой единицѣ измѣренія нуждается и судоходство при уплатѣ рѣчныхъ пошлинъ. Природа груза и разстояніе не могутъ служить такой простой единицей, такъ какъ нуждаются въ продолжительныхъ справкахъ и въ затруднительномъ контролѣ. Но ею можетъ служить, безспорно, третье изъ указанныхъ выше основаній — вмѣстительность или емкость судна, которая разъ навсегда обозначена въ документахъ судна. Затрудненіе здѣсь состоитъ только въ томъ, что емкость судна измѣряется различно въ различныхъ государствахъ, а потому для того, чтобы принять емкость судна за единицу при уплатѣ рѣчныхъ пошлинъ,

надо сперва установить единство въ измѣреніи емкости.[516]

Повторимъ вкратцѣ все, что мы сказали о рѣчныхъ пошлинахъ.

Рѣчныя пошлины могутъ быть взимаемы лишь въ интересахъ судоходства и рѣчной торговли, имѣя своимъ основаніемъ спеціальныя или общія услуги. За спеціальныя услуги взимается сборъ по опредѣленной, оффиціально публикуемой и вывѣшенной во всѣхъ рѣчныхъ портахъ таксѣ, которая вычисляется на основаніи расходовъ по администраціи и издержекъ на устройство и поддержаніе портовыхъ учрежденій. Пользованіе этими спеціальными услугами факультативно. Всѣ суда подлежатъ пошлинамъ за общія услуги въ пользу судоходства. Эти пошлины имѣютъ своей единственной цѣлью покрытіе издержекъ техническихъ и административныхъ, а потому должны подлежать періодическому пересмотру, повышаясь или понижаясь сообразно тому, увеличиваются-ли или уменьшаются расходы по содержанію судоходности русла и администраціи судоходства. Публичность и строгая отчетность въ приходахъ и расходахъ служатъ контролемъ, заставляя понизить размѣръ пошлинъ, когда въ доходахъ является переборъ сравнительно съ расходами. Разверстка пошлинъ между судами, пользующимися удобствами судоходства, происходитъ соотвѣтственно емкости судовъ, находясь внѣ всякой зависимости отъ природы груза и проходимаго судномъ разстоянія. Государства должны согласиться относительно единицы, служащей для измѣренія емкости судовъ.

---

[516] Engelhardt предлагаетъ принять систему Moorsom, состоящую въ томъ, что вся внутренность судна дѣлится на шесть частей, изъ которыхъ каждая измѣряется отдѣльно. Единицей измѣренія емкости могла бы служить тонна въ 100 англійскихъ кубич. футовъ. Такая система съ незначительными варіантами





## 2. Рѣчная полиція.

Подобно рѣчнымъ пошлинамъ, предписанія рѣчной полиціи являются необходимыми стѣсненіями свободы судоходства, неизбѣжными ея ограниченіями, безъ которыхъ не могла бы существовать и самая свобода судоходства. Свобода обратилась бы въ произволъ и мѣшала бы правильности судоходства, еслибы ей не было поставлено нѣкоторыхъ ограниченій въ полицейскихъ регламентахъ, издаваемыхъ въ общихъ интересахъ свободы движенія по рѣкѣ. Эти регламенты имѣютъ цѣлью предупредить несчастные случаи, могущіе произойти во время движенія судовъ, когда ихъ встрѣчаются или обгоняютъ другъ друга, особенно въ ночное время и при туманной погодѣ. Всякое кораблекрушеніе отзывается весьма чувствительно на свободѣ движенія по рѣкѣ. Такъ, въ 1856 г. потонувшее въ Сулинскомъ рукавѣ судно, прервало на цѣлыя недѣли всякое движеніе по Нижнему Дунаю, чѣмъ торговлѣ и судоходству нанесены были огромные убытки. Предупреждая возможность кораблекрушеній, полицейскіе регламенты указываютъ мѣры, которыя необходимо предпринять, когда такое несчастіе уже произошло; они заботятся также о томъ, чтобы русло рѣки не было засариваемо балластомъ, который приходится выбрасывать изъ судовъ, указывая для выгрузки его опредѣленныя мѣста. Всѣ перечисленныя предписанія полицейскаго регламента, очевидно, имѣютъ своей единственною цѣлью обезпеченіе свободы судоходства въ объективномъ смыслѣ; безъ этихъ ограниченій свобода судоходства была бы невозможна, такъ какъ суда подвергались бы постояннымъ задержкамъ, вызываемымъ физическими препятствіями которыя неминуемо возникали бы на рѣкѣ.

---

принята уже почти всѣми государствами Европы и Соедин. Штатами Америки (Engelhardt Du régime conf., p. 145. О системахъ измѣренія емкости см. тамъ же, стр. 141–145.

Одно учрежденіе, относящееся къ полиціи судоходства, привлекаетъ на себя особенно вниманіе, это — лоцманскія ассоціаціи, о которыхъ мы уже упоминали, говоря о рѣчныхъ пошлинахъ. Издавна въ мѣстахъ, гдѣ теченіе рѣки представляло извѣстныя опасности для судоходства, существовали опытные пилоты, хорошо изучившіе русло рѣки и предлагавшіе въ качествѣ проводниковъ свои услуги всѣмъ судамъ, проходившимъ мимо этихъ опасныхъ мѣстъ. Мѣстные пилоты группировались въ ассоціаціи, получившія при средневековомъ феодальномъ строѣ монополію, по которой онѣ однѣ были уполномочены проводить суда. Какъ всѣ средневековыя монополіи, упомянутая монополія лоцмановъ выродилась въ весьма вредное учрежденіе, которое наряду съ институтомъ обязательной перегрузки, стоянки и проч. было однимъ изъ важнѣйшихъ препятствій, тормозившихъ свободу судоходства до начала нынѣшняго столѣтія. ~~Она~~ Лоцманскія корпораціи существовали и въ такихъ мѣстахъ, гдѣ этого не требовали нужды судоходства, установлялись же онѣ ради чисто фискальныхъ цѣлей, такъ какъ пользованіе ихъ услугами было обязательно и вознаграждалось, какъ всякая монополія, весьма хорошо. Эти ничѣмъ неоправдываемыя монопольныя ассоціаціи были уничтожены вмѣстѣ со всѣми другими препятствіями, мѣшавшими свободному движенію судовъ.

Но въ нѣкоторыхъ мѣстахъ ассоціаціи лоцмановъ существуютъ донынѣ, и это существованіе ихъ оправдывается практической необходимостью. Обязанность принудительнаго пользованія услугами лоцмановъ объясняется тою же необходимостью обезпечить свободу судоходства по рѣкѣ, безпрепятственное движеніе по ней, отъ всякихъ случайностей. Незнакомый съ мѣстностью капитанъ можетъ причинить огромный вредъ всему судоходству и торговлѣ, подвергая ихъ продолжительной задержкѣ въ случаѣ крушенія его судна. Общій



интересъ судоходства требуетъ, поэтому, предупрежденія возможности подобныхъ несчастныхъ случаевъ. Предупрежденіе и состоитъ въ томъ, что судохозяева обязываются въ особенно опасныхъ мѣстахъ принимать на судно мѣстнаго пилота. Но къ такому принужденію надо прибѣгать только въ крайне опасныхъ мѣстахъ, гдѣ недостаточно особой осторожности, а необходимо еще имѣть спеціальныя знанія, которыхъ нѣтъ у обыкновенныхъ капитановъ. Въ тѣхъ мѣстахъ, гдѣ нужна лишь особая осторожность должны тоже существовать ассоціаціи лоцмановъ, но пользованіе ихъ услугами должно быть факультативно.

О сборахъ за эти услуги мы уже имѣли случай говорить. Тамъ, гдѣ пользованіе факультативно, лоцманскія услуги оплачиваются, какъ прочія спеціальныя услуги, въ родѣ пользованія вѣсами, кранами, складами и проч. приспособленіями, а пошлина за обязательное пользованіе должна сливаться въ одно съ общей пошлиной за судоходство, вычисляемой по расходамъ техническимъ и административнымъ на работы, учрежденія и персоналъ, служащія интересамъ судоходства. При такомъ сліяніи оплаты обязательныхъ лоцманскихъ услугъ съ пошлиной за судоходство, первая становится совершенно нечувствительной для судовъ.

Всѣ постановленія полицейскихъ регламентовъ должны быть снабжены уголовной санкціей, иначе они не могутъ достигнуть своей цѣли. Нарушенія этихъ предписаній разбираются судомъ, организаціи котораго вмѣстѣ съ судопроизводствомъ будетъ разсмотрѣна нами позднѣе. Теперь же мы переходимъ къ другимъ ограниченіямъ свободы судоходства, вызываемымъ уже не обезпеченіемъ самой этой свободы, а уваженіемъ территоріальнаго суверенитета прибрежныхъ рѣкъ государствъ. Мы будемъ говорить о таможнѣ и карантинѣ, указывая на тѣ стѣсненія, коимъ можетъ подвергаться судоходство съ этой стороны.

### 3. Таможенныя пошлины.

Всякое государство имеетъ право на самостоятельное развитіе. Оно является единственнымъ судьею того, что полезно и что вредно для этого развитія. Отсюда – право его допускать или недопускать въ свои предѣлы тотъ или иной товаръ, а допуская его, облагать той или другой пошлиной, оказывая этимъ нужную покровительство своей національной промышленности. Право государства установлять ввозную пошлину не можетъ быть оспариваемо. Точно такое обстоитъ дѣло съ пошлинами вывозными: некоторые предметы торговли нужны государству, и оно можетъ запрещеніемъ вывоза совершенно или ограничить его требованіемъ опредѣленной пошлины. Иное было – пошлины транзитныя: онѣ не имѣютъ оправданія, такъ какъ провозимые товары не предназначаются къ потребленію въ странѣ государства, а лишь проходятъ по его территоріи, не оказывая ни малѣйшаго вліянія ни на мѣстную промышленность, ни на нравы населенія. Такъ должно смотрѣть на таможенныя пошлины, будутъ-ли товары судами путемъ или водянымъ.

Долгое время пошлины таможенныя сливались и смѣшивались съ подорожными, т.е. съ пошлинами за проѣздъ. Транзитныя пошлины и являются остаткомъ этихъ дорожныхъ сборовъ. Отмѣненіе таможенныхъ пошлинъ отъ транзитныхъ провозглашено на водныхъ путяхъ только къ исполненію спеціальнымъ Конгрессомъ 1815 г., Актомъ приморскихъ государствъ, читаемъ мы въ Вѣнскомъ актѣ Конгресса, не имѣя ничего общаго съ пошлинами за судоходство, останутся отмѣненными отъ сбора послѣднихъ.... таможенный надзоръ не составитъ преграды судоходству (ст. 22). Актъ 1831 г. подтвердилъ это начало отмѣненія рѣчныхъ пошлинъ отъ таможенныхъ постановленій, по которому, таможенные законы государства вступаютъ въ силу лишь въ тѣхъ случаяхъ, когда товары



прибываютъ съ назначеніемъ быть выгруженными въ этой странѣ (ст. 37, т. 2-й). Окончательную формулировку указанное начало получило въ актѣ 1863 г., относящемся къ судоходству по Дунаю; въ немъ постановляется, что „таможенныя линіи будутъ идти вездѣ по берегамъ рѣки, никогда не переступая ихъ... прибрежныя государства могутъ взимать таможенныя пошлины лишь съ товаровъ, выгруженныхъ на берегъ, и это запрещеніе примѣняется даже къ тѣмъ судамъ и плотамъ, которые проходятъ по частямъ рѣки, гдѣ оба берега принадлежатъ одному и тому же государству" (ст. 6 акта 21 августа).

Таможенныя пошлины отдѣлены, такимъ образомъ, отъ рѣчныхъ и могутъ взиматься съ товаровъ, идущихъ по рѣкѣ, лишь когда они покинутъ судно и будутъ выгружены на берегъ. Если, поэтому, выгрузки товаровъ не произойдетъ, они освобождаются отъ всякихъ таможенныхъ пошлинъ; на этомъ основаніи транзитные товары по водянымъ путямъ безусловно свободны. Во время всего движенія своего по рѣкѣ судно никѣмъ, ни подъ какимъ предлогомъ не можетъ быть остановливаемо таможенными властями: водный путь является въ этомъ отношеніи какъ бы „нейтральной" полосой, на которую дѣйствіе таможенныхъ властей не простирается, останавливаясь на берегахъ рѣки.

Итакъ, таможенныя пошлины падаютъ на товары, идущіе водянымъ путемъ, только послѣ ихъ выгрузки. Отъ этого правила должно быть сдѣлано, однако, отступленіе тамъ, гдѣ по берегамъ рѣки нѣтъ таможеннаго кордона, что бываетъ на рѣкахъ или частяхъ рѣкъ, входящихъ обоими берегами своими въ предѣлы одного государства. Въ избѣжаніе огромныхъ расходовъ на установленіе подобнаго кордона и на таможенный контроль вообще, практика выработала слѣдующее весьма разумное средство: когда судно входитъ

въ участокъ рѣки, гдѣ оба берега принадлежатъ къ территоріи одного государства и не снабжены таможенными кордонами, товары, предназначаемые къ ввозу въ эту страну, оплачиваются тутъ же пошлиной и могутъ быть затѣмъ выгружены въ любомъ мѣстѣ въ предѣлахъ даннаго государства, не подлежа болѣе никакой оплатѣ. Судоходство вовсе не стѣсняется тѣмъ, что ввозныя пошлины уплачиваются заранѣе, между тѣмъ это избавляетъ государство отъ затруднительнаго и дорого стоющаго контроля за контрабандой. Тотъ же самый способъ долженъ имѣть мѣсто и на всѣхъ судоходныхъ національныхъ рѣкахъ, сообщающихся съ моремъ, притомъ еще съ большимъ основаніемъ, такъ какъ транзита воднымъ путемъ быть не можетъ въ этомъ случаѣ, а весь грузъ обязательно долженъ быть выгруженъ въ странѣ.

Что касается транзитныхъ товаровъ, то они въ упомянутыхъ выше частяхъ рѣкъ, входящихъ обоими берегами въ предѣлы одного государства, подвергаются нѣкоторымъ формальностямъ, ничуть не мѣшающимъ свободѣ судоходства, но гарантирующимъ государство противъ таможенной контрабанды при провозѣ товаровъ по его части рѣки. Эти формальности состоятъ въ томъ, что всѣ товары, предназначенные къ транзиту, пломбируются на границѣ и сохраняютъ пломбу до тѣхъ поръ, пока не выйдутъ изъ предѣловъ даннаго государства; сверхъ того на судно можетъ быть поставленъ таможенный чиновникъ или сторожъ, которые покидаютъ его въ конечномъ пунктѣ территоріи государства, гдѣ одинъ или оба берега рѣки переходятъ уже подъ суверенитетъ другого государства.

Какъ территорію одного государства должно разсматривать въ этомъ отношеніи заливъ всѣхъ государствъ, соединенныхъ между собою таможеннымъ союзомъ; эти государства могутъ не



отдѣлять своихъ взаимныхъ границъ кордономъ, и потому въ этихъ случаяхъ къ нимъ должно примѣнять начало, дѣйствующее на рѣкахъ и частяхъ ихъ, всецѣло включенныхъ въ территорію одного государства.

При перегрузкѣ товаровъ съ одного судна на другое никакой пошлины не взимается, какъ это практиковалось въ прежнее время. Морскія суда не могутъ ходить по всей рѣкѣ, а ограничиваются обыкновенно незначительной частью ея, которую и принято называть морскою. При дальнѣйшемъ своемъ движеніи вверхъ товары должны быть перегружены на болѣе легкія суда, которыя въ свою очередь, иногда должны еще смѣняться другими, меньшаго размѣра. Товары при этомъ часто приходится выгружать временно на берегъ. По правилу, они могли бы подлежать таможенной пошлинѣ, но здѣсь дѣлается новое отступленіе отъ него; прежде отступленіе состояло въ томъ, что таможенная пошлина взималась съ товаровъ, когда они еще находились на суднѣ (при въѣздѣ въ часть рѣки, заключенную въ предѣлы одного государства), теперь же является отступленіе обратное, — выгруженные на берегъ товары не подлежатъ пошлинѣ, такъ какъ они выгружены не для потребленія въ странѣ. По берегамъ рѣкъ должны быть, поэтому, гавани, снабженныя пакгаузами, въ которыхъ эти транзитные товары могли бы сохраняться подъ надзоромъ таможенныхъ чиновниковъ, пока не будутъ вновь нагружены на судно. Такія мѣста перегрузки могли бы быть объявляемы свободными отъ всякихъ таможенныхъ пошлинъ и отъ всякаго таможеннаго контроля; это — такъ наз. порто-франко.

Вотъ все, что можно сказать объ ограниченіи свободы судоходства со стороны таможенъ. Какъ мы видѣли, эти ограниченія весьма мало стѣсняютъ судоходство, ограждая между тѣмъ въ достаточной мѣрѣ территоріальный суверенитетъ. Весьма цѣлесообразно постановленіе, встрѣчающееся въ нѣкот. регламентахъ, запрещающее взимать съ товаровъ, идущихъ водным путемъ, бо́льшія пошлины, чѣмъ тѣ, которымъ подвергаются тѣже товары на сухопутныхъ границахъ. —

## 4. Карантинъ.

Въ своемъ историческомъ очеркѣ мы указывали, насколько стѣснено было судоходство по Дунаю вслѣдствіе тѣхъ предосторожностей, которыя принимали прибрежныя государства въ интересахъ народнаго здравія.[517] Санитарныя мѣры, установленныя Россіей на Нижнемъ Дунаѣ въ первой половинѣ нынѣшняго столѣтія, были источникомъ постоянныхъ и продолжительныхъ задержекъ, противъ которыхъ напрасны были всѣ протесты заинтересованныхъ въ дѣлѣ странъ, пока Парижскій трактатъ не прекратилъ это положеніе дѣлъ, отнявъ устья Дуная у ихъ прежняго владѣльца. Устья Дуная отняты были у Россіи, какъ прямо заявлено въ договорѣ, съ цѣлью лучше обезпечить свободу судоходства по рѣкѣ. Карантинный кордонъ, установленный Россіей, признанъ несовмѣстимымъ съ свободою судоходства и снятъ, а съ нимъ вмѣстѣ пали также всѣ карантинныя учрежденія, содержавшіяся выше устьевъ Молдавіей и Валахіей по лѣвой сторонѣ, Турціей — по правой и стоившія прибрежнымъ странамъ огромныхъ безполезныхъ затратъ. Карантинныя мѣры отмѣнены, и народное здравіе ничуть отъ этого не пострадало. Въ настоящее время можно встрѣтить только развалины грозныхъ когда то карантинныхъ стѣнъ и зданій, которыя наводили такой же страхъ на Дунаѣ, какъ рыцарскіе замки на

[517] Дунай преимущественно передъ всѣми другими рѣками былъ предохраняемъ санитарными мѣрами, такъ какъ устья его направлены на востокъ, который всегда былъ, есть и, вѣроятно, долго еще будетъ родиной и разсадникомъ всѣхъ заразныхъ болѣзней. Постановленія о карантинѣ, поэтому, съ особенной подробностью излагаются въ договорахъ, регулировавшихъ судоходство по Дунаю. Еще въ 1840 г. въ договорѣ, заключенномъ между Австріей и Россіей, заявлено требованіе, чтобы карантинный надзоръ не ставилъ никакихъ преградъ судоходству.





Рейнѣ. Этотъ страхъ, впрочемъ, являлся слѣдствіемъ не самаго учрежденія, а тѣхъ злоупотребленій и того произвола, который господствовалъ въ этой области.

Карантинныя мѣры сами по себѣ имѣютъ полное оправданіе, такъ какъ всякое государство можетъ охранять свою безопасность; но это охраненіе должно быть разумно, и предпринимаемыя санитарныя мѣры должны быть цѣлесообразны, должны удовлетворять своему назначенію, иначе онѣ не имѣютъ оправданія, являясь лишь безполезнымъ тормозомъ для свободнаго движенія судовъ.

Вопросъ о цѣлесообразности карантинныхъ мѣръ и о лучшей организаціи карантина зависитъ отъ рѣшенія другого вопроса, — насколько такъ называемыя заразныя болѣзни или эпидеміи обладаютъ тѣмъ свойствомъ, которое имъ приписываютъ. Если ввозъ заразы признать невозможнымъ, какъ это утверждаютъ многіе, и это мнѣніе особенно распространено въ Англіи, то всѣ карантинныя мѣры являются безцѣльными и не имѣютъ права на существованіе; если же зараза можетъ быть занесена, карантинныя предосторожности являются полезными и тѣмъ самымъ получаютъ оправданіе. Вопросъ въ этомъ случаѣ только въ томъ, какъ организовать санитарный контроль и какія мѣры способны предупредить занесеніе заразы. Мы имѣемъ въ виду здѣсь только водный путь, т. е. карантинъ для судовъ.

Зараза передается, говорятъ, распространеніемъ микробовъ, которые могутъ быть занесены не только больными, но и здоровыми,

(ст. 3). Позднѣе, послѣ Парижскаго трактата въ регламентахъ 1857 и 1865 г. о карантинѣ говорится съ большою подробностью. Договоръ 1883 г. особенно удачно съумѣлъ соединить требованія санитарнаго надзора съ началомъ свободнаго судоходства.

и не только лицами, но и товарами. Въ такомъ случаѣ должно бы предупредить всякое соприкосновеніе съ зараженнымъ судномъ и держать его въ абсолютной изолированности, какъ это дѣлается въ морскихъ портахъ. Но такая изолированность немыслима на протяженіи рѣки, которая не представляетъ для этого достаточной ширины и сверхъ того, сама служитъ средствомъ распространенія, разнося своимъ теченіемъ зараженные предметы. Предполагая, однако, что возможно полное изолированіе, спрашивается еще, достаточно-ли такое предупрежденіе? Эпидеміи заносятся не только лицами и товарами, но и воздухомъ, вѣтрами, а потому можно задать себѣ вопросъ, нужны-ли эти предупредительныя мѣры, представляютъ-ли онѣ какую нибудь серьезную гарантію противъ занесенія эпидеміи. „Если горы, лѣса, степи, говоритъ Engelhardt,[518] не останавливаютъ ея движенія, какимъ образомъ предположить, что она уважаетъ даже самые бдительные карантины, установленные не берегахъ рѣки или на всякой иной естественной или условной границѣ?"

Въ виду такихъ соображеній намъ кажется вполнѣ справедливымъ тотъ санитарный контроль, который предлагаетъ установить на рѣкахъ Engelhardt. Онъ состоитъ въ томъ, чтобы у устьевъ рѣки создано было карантинное учрежденіе, которому поручается контроль за входящими и выходящими судами; впродолженіе всего плаванія по рѣкѣ суда свободны отъ всякаго санитарнаго контроля. Мы бы прибавили еще, что ~~[illegible]~~ у устьевъ карантинныя мѣры могутъ быть принимаемы лишь по отношенію къ судамъ, у которыхъ на документѣ о здравіи показано существованіе заразной болѣзни въ томъ портѣ, откуда они ~~вышли~~ прибыли.[519]

---

[518] Du régime convent., p. 170

[519] Такое постановленіе кажется намъ необходимымъ въ виду того, что карантинныя мѣры считаютъ возможнымъ принимать часто при простомъ подозрѣніи, что въ портѣ, откуда судно прибыло, существуетъ эпидемія, какъ это имѣетъ мѣсто по несанкціонированному акту 1857 г. на Дунаѣ. Задержка



## 5. Война и нейтралитетъ.

Мы разсмотрѣли уже ограниченія свободы судоходства, вытекающія, съ одной стороны, изъ необходимости обезпечить эту самую свободу отъ возможныхъ случайностей при полномъ произволѣ, а съ другой — изъ суверенитета прирѣчныхъ государствъ, ихъ права на самостоятельное развитіе и личную безопасность. Къ этой послѣдней категоріи отчасти относятся и тѣ ограниченія, къ которымъ мы намѣрены перейти теперь, ограниченія, вытекающія изъ факта войны между прибрежными государствами. Пока война, какъ средство рѣшенія международныхъ споровъ, не уступитъ мѣсто другой процедурѣ, стѣсненія и ограниченія свободы судоходства будутъ неизбѣжны. Принимая войну, какъ существующій фактъ, пока за государствомъ признано право вступать въ войну, надо тѣмъ временемъ обезпечить свободу движенія по рѣкѣ отъ случайностей военнаго времени; война неизбѣжно влечетъ за собою важныя ограниченія свободы судоходства, но самое начало свободы является неприкосновеннымъ.

Какимъ стѣсненіямъ и какой опасности подвергается рѣчное судоходство съ открытіемъ военныхъ дѣйствій между прибрежными государствами, можно было видѣть въ недавнемъ прошломъ, когда возгорѣлась послѣдняя восточная война. Мы указывали въ историческомъ очеркѣ на положеніе судоходства въ эту войну. Прокламація сердара Экрема воспретила всѣмъ судамъ всякія торговыя операціи въ Нижней части Дуная, объявляя фактомъ шпіонства даже простое движеніе по рѣкѣ, а Россія, не желая

в этомъ отношеніи уступить Турціи, постаралась сдѣлать движеніе по Дунаю фактически невозможнымъ, наполнивъ въ Сулинскомъ устьѣ три нагруженныхъ камнями суда, и это было сдѣлано послѣ того, какъ Европейская Комиссія уже два десятилѣтія забочилась объ очисткѣ этого устья.

Судоходство при такихъ условіяхъ существовать не можетъ. Чтобы гарантировать его свободу отъ произвола со стороны воюющихъ государствъ, уже съ начала этого вѣка международные договоры старались предусмотрѣть положеніе судоходства на случай нарушенія мирныхъ отношеній. Вѣнская Конвенція 1804г. постановила, чтобы въ случаѣ возникновенія войны между прибрежными государствами взиманіе рѣчной пошлины продолжало производиться безпрепятственно; суда и лица, занятыя службой по взиманію этой пошлины пользуются привилегіями нейтралитета, а для охраны бюро и касса присоединяется спарама (ст. 121). Изъ этого постановленія не вытекало прямо признаніе свободы судоходства, а потому въ числѣ желаній, выраженныхъ Германскимъ правительствомъ при ратификаціи Конвенціи, было выражено, чтобы ни одинъ изъ прибрежныхъ владѣльцевъ, пока она не находится въ открытой войнѣ съ другимъ, не могъ прибѣгнуть къ закрытію рѣки; слѣдовательно, въ случаѣ открытой войны такое закрытіе допускалось. На Вѣнскомъ Конгрессѣ баронъ Humboldt предложилъ прибавить къ постановленію конвенціи 1804г., что воюющіе должны уважать свободу судоходства, поскольку это совмѣстимо съ военными дѣйствіями, но по настоянію Дальберга рѣшено воспроизвести въ новомъ

судовъ допускается по этому акту, было говорится de navigation pendant la durée d'Europe, а также подробнѣе весьма часто основывается на ложныхъ слухахъ. Ввиду этого необходимо устранить предлежащее доказательство, а не необду-



актѣ постановленіе конвенціи 1804г. безъ этой прибавки: она воспроизведена дословно и въ Вѣнскомъ актѣ 1831г., которому пришлось подвергнуться толкованію во время австро-прусской войны 1866г. Постановленіе истолковано было въ томъ смыслѣ, что торговыя суда могутъ свободно двигаться по рѣкѣ, подчиняясь лишь контролю лицъ, командующихъ войсками. Факты не соотвѣтствовали, однако, этому толкованію, и Голландія, приглашая черезъ два года, во время пересмотра актовъ 1831г., тѣ державы, которыя подвергались бѣдствіямъ войны торговыя суда, плававшія по Рейну, предложила принять начало нейтрализаціи Рейнскаго судоходства. Комиссія, засѣдавшая въ Мангеймѣ, не признала себя "компетентной для рѣшенія этого вопроса, и въ регламентѣ 1868г. нѣтъ даже и слѣдовъ постановленія о нейтралитетѣ, существовавшаго въ актѣ 1831г.

На Дунаѣ нѣтъ тоже постановленія о свободѣ судоходства въ военное время. Публичный актъ 1865г. и Лондонская Конференція 1871г. установили лишь гарантіи военнаго нейтралитета за работами, учрежденіями и персоналомъ, занятыми службой въ дѣлѣ судоходства[520], но не говорятъ ничего о свободѣ судоходства, что и сдѣлало возможнымъ актъ мирнаго насилія, которымъ были приняты по отношенію къ судоходству воюющими сторонами во время русско-турецкой войны. Неудивительно, поэтому, что сейчасъ же по окончаніи войны держава, наиболѣе заинтересованная въ свободѣ судоходства по Дунаю, предложила на Берлинскомъ Конгрессѣ мѣру, которая бы гарантировала Дунайское судоходство навсегда отъ всякихъ случайностей во время войны. Баронъ Haymerle предложилъ, именно, объявить всю нижнюю часть Дуная, начиная отъ Ольтенницкихъ воротъ, нейтральной, причемъ острова, находящіеся въ этомъ теченіи рѣки и берега ея включены

[520] См. 21 актъ 1865г. и ст. 7 договора 1871г. — См. стр. 155-156 и 160, примѣч. 271, 272 и 279 этого сочиненія.

въ этомъ нейтралитетѣ.[521] Это предложеніе нейтрализаціи не было, однако, принято, и на Конгрессѣ подтверждены лишь гарантіи вѣчнаго нейтралитета, упомянутыя въ актѣ 1865 г.

Вполнѣ опредѣленно высказываются въ этомъ отношеніи акты о судоходствѣ по Южно-Американскимъ рѣкамъ. Такъ въ договорѣ, который Аргентинская республика заключила въ 1853 г. съ тремя первыми морскими державами, прямо заявляется, что въ случаѣ возникновенія войны между прибрежными государствами Лаплаты, судоходство по Паранѣ и Уругваю остается свободнымъ для всѣхъ флаговъ; запрещенъ лишь подвозъ военныхъ припасовъ (ст. 6). Актъ о судоходствѣ по Конго еще точнѣе формулируетъ это начало свободы движенія и торговли въ военное время. Онъ объявляетъ, что всѣ постановленія, содержащіяся въ немъ, остаются въ силѣ и въ военное время; сдѣлано только одно исключеніе, относящееся къ перевозкѣ предметовъ, назначенныхъ для одной изъ воюющихъ сторонъ и разсматриваемыхъ въ международномъ правѣ, какъ военная контрабанда (ст. 25 и 33. акта Берлинской Конференціи).

Гарантіи свободы судоходства. Первымъ, самымъ простымъ средствомъ гарантировать свободу судоходства отъ всѣхъ случайностей войны была бы нейтрализація международныхъ рѣкъ, какъ это было предложено барономъ Наутсчле по отношенію къ Нижнему Дунаю. Объявить международныя рѣки нейтральными значило бы навсегда устранить всѣ военныя дѣйствія на ихъ водахъ и берегахъ, — онѣ никогда не могли бы служить театромъ войны. Этотъ вопросъ былъ разсматриваемъ въ настоящемъ году на Конгрессѣ Лиги Мира, собравшемся въ Парижѣ въ залѣ Трокадеро, 24 іюля (н. ст.) Послѣ короткихъ преній предложеніе нейтрализаціи рѣкъ было отклонено: Лига Мира должна была

[521] Въ засѣданіи 2-го іюля, prot. 11.



признать, что при современныхъ условіяхъ международной жизни такая мѣра неосуществима. Дѣйствительно, объявить международныя рѣки нейтральными значило бы прекратить между прибрежными владѣльцами противоположныхъ береговъ всякую возможность военныхъ дѣйствій; пограничная рѣка разсматривалась бы, какъ нейтральная территорія, черезъ которую не могутъ быть проводимы войска, и служила бы, такимъ образомъ, барьеромъ, который воюющія стороны не могутъ перешагнуть. Но такое запрещеніе военныхъ дѣйствій не можетъ быть допустимо, пока война признается законнымъ средствомъ защиты правъ, принадлежащихъ государству.

Если даже допустить нейтрализацію рѣкъ, гарантія свободы судоходства не была бы еще установлена этимъ, такъ какъ рѣка обыкновенно занимаетъ весьма незначительное по своей ширинѣ пространство для того, чтобъ воспрепятствовать военнымъ дѣйствіямъ съ береговъ. Нейтрализація рѣкъ была бы дѣйствительна лишь въ томъ случаѣ, если бы нейтрализованы были и орошаемыя ими территоріи или, по крайней мѣрѣ, широкія полосы этихъ территорій вдоль береговъ рѣки. Но такія жертвы со стороны государствъ прибрежныхъ были бы слишкомъ значительны и не могутъ быть оправданы практическими нуждами судоходства, которое можетъ быть обезпечено и другими, менѣе обременительными для территоріальнаго суверенитета средствами.

Государство имѣетъ право на самозащиту, пока его неприкосновенности не дана другая гарантія, а потому оно можетъ принимать нужныя для этой самозащиты мѣры, — содержать на рѣкѣ военныя суда, а если оба берега рѣки находятся въ его предѣлахъ, переправлять черезъ рѣку войска, чего оно не могло бы дѣлать, если бъ водный путь былъ нейтрализованъ. Необходимо, поэтому, найти такое средство обезпеченія свободы судо-

ходства, которое бы возможно менѣе затрогивало суверенныя права прибрежныхъ государствъ, — необходимо согласовать требованія свободнаго судоходствами съ требованіями государственной самозащиты.

Такимъ средствомъ, по нашему мнѣнію, можетъ служить распространеніе на рѣчное судоходство тѣхъ самыхъ правилъ, которыми регулируется судоходство по морю въ военное время. Такого уравненія требуетъ одинаковая природа рѣкъ и моря, какъ водныхъ путей, назначенныхъ для международныхъ сношеній. Въ настоящее время на рѣкахъ требуютъ даже бо́льшей свободы международнаго судоходства, чѣмъ на морѣ, что, очевидно, является ненормальнымъ и указываетъ только на то, что морское право перестало развиваться въ послѣднее время, между тѣмъ какъ рѣчное право дѣлаетъ быстрые шаги впередъ. Говоря объ уравненіи рѣкъ съ морями въ отношеніи свободы судоходства въ военное время, мы имѣемъ въ виду не современное положеніе дѣлъ, а тѣ требованія, которыя должны быть предъявлены еще и къ свободѣ судоходства по морямъ. Такъ, по современному международному праву непріятельскій флагъ, т.е. суда воюющихъ сторонъ не пользуются свободой судоходства по морю и могутъ быть захвачены, равно и все частное имущество непріятеля, находящееся на суднѣ. Такое правило не можетъ быть оправдано на морѣ, какъ и на рѣкахъ. Но этотъ вопросъ насъ теперь не касается, — мы констатируемъ только необходимость примѣненія одинаковыхъ началъ, какъ къ морскому, такъ и къ рѣчному судоходству.

Начала, признанныя въ актахъ, регулирующихъ судоходство по р. Лаплатѣ и Конго, могутъ служить примѣромъ тѣхъ требованій, которыя должны быть предъявлены для обезпеченія свободы международнаго судоходства по рѣкамъ и, съ бо́ль-



шимъ еще основаніемъ, къ морямъ. Лучше всего было бы принять то начало, которое находится въ актѣ Берлинской конференціи, а именно: всѣ постановленія о судоходствѣ остаются въ силѣ и въ военное время; свобода судоходства можетъ быть стѣснена лишь правомъ осмотра, принадлежащимъ воюющимъ сторонамъ въ районѣ военныхъ дѣйствій, а свобода торговли — запрещеніемъ военной контрабанды. Къ этимъ постановленіямъ должно еще прибавить, что судамъ воспрещенъ входъ въ гавани, подвергнутыя дѣйствительной блокадѣ. Такимъ образомъ допущена и гарантирована была бы свобода судоходства и для флаговъ воюющихъ сторонъ, и частное имущество непріятеля пользовалось бы на водѣ той же самой неприкосновенностью, которая гарантирована ему на сушѣ.

На рѣкахъ, кромѣ правилъ морскаго нейтралитета должны быть установлены еще и другія, вытекающія изъ особаго положенія, въ которомъ находится рѣчное судоходство. Послѣднее нуждается въ такихъ заботахъ, которыхъ не знаетъ судоходство морское: нужны работы, нуженъ надзоръ, требуется часто взиманіе пошлинъ для покрытія издержекъ по работамъ и администраціи судоходства. Для того, чтобы судоходство могло совершаться правильно, работы должны быть гарантированы противъ произвола воюющихъ, а учрежденія и лица, занятыя службою въ дѣлѣ судоходства, должны продолжать свободно функціонировать. Въ виду этого всѣ работы, созданныя въ интересахъ судоходства, всѣ учрежденія и весь персоналъ, назначенные для службы рѣчнаго судоходства должны пользоваться гарантіей вѣчнаго нейтралитета, какъ это постановлено еще въ конвенціи 1804 г.

Вотъ тѣ средства, коими можетъ быть обезпечена на случай войны свобода судоходства. Они не посягаютъ на права территоріальнаго суверенитета и вмѣстѣ съ тѣмъ въ достаточной мѣрѣ обезпечиваютъ свободу рѣчнаго судоходства

на случай войны между прибрежными государствами, пока последняя будет признаваться законным средством правовой защиты. Указанные нами начала далеко еще не осуществлены на практике, хотя начало уже положено провозглашением нейтралитета р. Конго. России принадлежит честь установления морского нейтралитета; она могла бы и теперь, оставаясь верной своему завету, принять на себя инициативу распространения правил морского нейтралитета и на международные реки, чтим заслужила бы себе новую благодарность человечества.

## V.

## Речные власти.

Мы переходим теперь к последнему вопросу, к вопросу об организации речных властей и об администрации судоходства. Решение этого вопроса зависит отчасти от того, какой оттенок дается на вопрос о юридической природе международных рек. Мы установили выше, что сообщающиеся с открытым морем водные течения находятся в собственности тех государств, по территории коих они протекают, но собственность их ограничена правом пользования реками, как путями сообщения, со стороны всего международного союза. Из этой юридической природы рек вытекает двойственный характер власти, распространяющейся на них, как на водные пути: власть распределена между прибрежными государствами, как собственниками рек, и международным союзом, которому принадлежит пользование открытыми водными бассейнами для судоходства и торговли.

Прибрежные государства и международный союз распределяют, таким образом, между собою распоряжение реками, как судоходными путями. Здесь приобретает значение установле-





ние самое обыкновенное деление рек на национальные и международные по количеству прибрежных государств. Между тем как на национальных реках существует только одна территориальная власть, на таких над. международных рек их является несколько, не менее двух во всяком случае, так что одной власти на национальных водах здесь соответствует совокупность двух или нескольких, смотря по числу прибрежных государств. Но каждое из прибрежных государств имеет еще и отдельную власть само по себе, как собственник, а потому на международных реках в точном смысле является как бы три власти: - международного союза, прибрежной общины государств и каждого отдельного члена последней. На национальных реках две последние власти соединяются в одной, и имеются, таким образом, на лицо лишь две власти, - международного союза и прибрежного владельца. Говоря, поэтому, о прибрежной общине на реках, где существует несколько прибрежных государств, мы будем иметь в виду в одних случаях и единоличную власть на национальных реках.

Власть, которая принадлежит международному союзу и прибрежным государствам, выражается в законодательстве, управлении и суде. Мы и рассмотрим теперь, как распределяются между ними функции в этих трех областях и какова организация властей в каждой из них.

### 1. Законодательство.

Законодательная власть распределяется между общиной прибрежных государств или владельцем национальной реки и международным союзом. Последний устанавливается общим началам речного судоходства, имеющим применение ко всем международным рекам, а прибрежная община развивает и дополняет эти начала,

сообразуясь съ мѣстными условіями и нуждами. Отдѣльно прибрежныя государства власти законодательной не имѣютъ: они должны опредѣлить все, что относится до судоходства по общей имъ рѣкѣ, по взаимному соглашенію; въ противномъ случаѣ на рѣкѣ создалось бы разнообразіе законодательствъ и регламентовъ, которые затруднили бы судоходство по ней. Вредъ партикулярныхъ законодательствъ съ особенной силой сказался бы въ мѣрахъ, предпринимаемыхъ для улучшенія судоходности рѣки: улучшеніе въ одной части рѣки можетъ сказаться ухудшеніемъ въ другой, такъ какъ всякая значительная работа, предпринятая въ рѣкѣ въ одномъ мѣстѣ, отзывается на всемъ ея теченіи. Рѣка составляетъ одно цѣлое, а потому всѣ мѣры должны быть предпринимаемы по общему соглашенію между всѣми прибрежными государствами, причемъ мы, конечно, не дѣлаемся никакой разницы между главнымъ теченіемъ и притоками, какъ это было уже объяснено нами при опредѣленіи понятія международной рѣки.

Итакъ, законодательная власть принадлежитъ международному союзу прибрежной общины. Каковы же должны быть ея организація и каково ея взаимное отношеніе?

А. Законодательная власть международнаго союза проявляется на собраніяхъ представителей государствъ, входящихъ въ составъ союза, на Конгрессахъ и Конференціяхъ. Нашъ нечего говорить здѣсь о томъ, каковъ долженъ быть составъ этихъ международныхъ собраній: въ нихъ должны принимать участіе всѣ заинтересованныя въ международномъ судоходствѣ государства, а не одни только магнаты, которые сами по себѣ не имѣютъ права распоряжаться судьбами международнаго союза. Постановленія въ этихъ собраніяхъ должны быть приниматься по отношенію ко всѣмъ международнымъ рѣкамъ, а не къ одной рѣкѣ въ частности, такъ какъ



въ послѣднемъ случаѣ неизбѣжно возникаетъ борьба интересовъ прибрежной общины данной рѣки и международнаго союза. Такой борьбы не можетъ быть, если Конгрессъ издастъ постановленія, общія для всѣхъ международныхъ рѣкъ въ широкомъ смыслѣ слова, такъ какъ интересъ всѣхъ въ этомъ случаѣ одинаковы, - всѣ являются въ одно и тоже время прибрежными государствами - на однихъ рѣкахъ, и неприбрежными - на другихъ. Этимъ способомъ устранялась бы возможность того факта, на который мы такъ часто указывали въ своемъ историческомъ очеркѣ, а именно, государства поставлены были бы въ невозможность защищать одновременно различныя и противоположныя начала судоходства, смотря по тому, къ какой рѣкѣ они должны быть применены.

Примѣненіе общихъ началъ, установленныхъ международнымъ собраніемъ, къ той или другой рѣкѣ было бы предоставлено прибрежнымъ общинамъ или владѣльцу національной рѣки, но международный союзъ сохраняетъ, понятно, право контроля, удостовѣряясь, вѣрно-ли истолкованы установленныя имъ начала и не противорѣчатъ-ли имъ дополнительныя постановленія, принятыя надъ той или другой международной рѣкой сообразно мѣстнымъ условіямъ и нуждамъ судоходства. Международный союзъ долженъ бы имѣть, такимъ образомъ, двойную законодательную функцію, - установленіе общихъ началъ судоходства для всѣхъ международныхъ рѣкъ и санкцію отдѣльныхъ рѣчныхъ регламентовъ, вырабатываемыхъ прибрежными общинами или единоличными собственниками рѣкъ.

В. Прибрежныя государства, имѣя общіе интересы на рѣка, составляютъ Прибрежную Коммиссію, которая и является ихъ общимъ органомъ. Законодательная власть этого учрежденія ограничена, какъ уже было сказано, международными Конгрессами въ томъ смыслѣ, что постановленія Прибрежной Коммиссіи не могутъ находиться въ противорѣчіи съ установленными на Конгрессахъ общими основаніями

судоходства и нуждаются въ санкціи со стороны этихъ Конгрессовъ. Постановленія Прибрежной Коммиссіи относятся, главнымъ образомъ, къ рѣчной полиціи, которая требуетъ весьма подробнаго и тщательнаго регламента.

Что касается организаціи Прибрежной Коммиссіи, то она составляется изъ представителей отъ каждаго изъ прирѣчныхъ государствъ, совершенно равноправныхъ между собою, каково бы ни было береговое протяженіе той страны, которую они представляютъ въ Коммиссіи. Послѣдняя является органомъ постояннымъ и собирается въ опредѣленные сроки въ одномъ изъ прибрежныхъ городовъ. Предсѣдатель выбирается по жребію для каждой сессіи или же всѣ члены чередуются въ предсѣдательствѣ, занимая это мѣсто, по альфавитному порядку представляемыхъ ими странъ, втеченіе года. Законодательная иниціатива принадлежитъ каждому прибрежному государству, которое вноситъ свой проэктъ въ ближайшее засѣданіе Коммиссіи; рѣшенія принимаются большинствомъ голосовъ абсолютнымъ, при раздѣленіи же голосовъ мнѣніе предсѣдателя одерживаетъ верхъ.

## 2. Управленіе.

Управленіе судоходствомъ должно быть распредѣлено между рѣчной общиной и отдѣльными ея членами; международный союзъ въ управленіи не участвуетъ.

А. Рѣчная Община имѣетъ своимъ исполнительнымъ органомъ туже Прибрежную Коммиссію, о которой мы уже говорили выше; но послѣдняя, какъ органъ коллективный, дѣйствуетъ не непосредственно, а передаетъ свою исполнительную власть въ руки одного лица, назначаемаго ею пожизненно. Этотъ единоличный органъ есть Главный Смотритель (Инспекторъ). Главный Смотритель является представителемъ интересовъ рѣчной общины; онъ независимъ отъ тер-





риторіальныхъ властей и дѣйствуетъ отъ имени и подъ контролемъ Прибрежной Коммиссіи. Послѣдней онъ обязанъ отчетомъ въ своихъ дѣйствіяхъ; ей же онъ представляетъ рапорты о положеніи судоходства. На обязанности Главнаго Смотрителя лежитъ надзоръ за однообразнымъ примѣненіемъ рѣчнаго регламента на всемъ теченіи рѣки; онъ же наблюдаетъ за дѣйствіями рѣчной полиціи и за точностью исполненія всѣхъ предписаній Прибрежной Коммиссіи. Послѣдней, такимъ образомъ, вмѣстѣ съ ея единоличнымъ исполнительнымъ органомъ принадлежитъ высшій надзоръ за правильнымъ и точнымъ исполненіемъ всѣхъ предписаній, а въ особенности за однообразіемъ въ примѣненіи рѣчнаго регламента на всемъ теченіи рѣки. Это — центральная исполнительная власть.

В. Наряду съ Прирѣчной Коммиссіей и Главнымъ инспекторомъ, какъ органами центральной власти, дѣйствуютъ правительства отдѣльныхъ прирѣчныхъ государствъ и назначаемые ими низшіе органы исполнительной власти, — Смотрители или Инспектора. Одно государство можетъ назначить нѣсколько смотрителей и, наоборотъ, нѣсколько государствъ могутъ согласиться относительно назначенія одного общаго смотрителя, какъ могутъ согласиться относительно выбора одного делегата въ Прирѣчную Коммиссію; въ послѣднемъ случаѣ, избранный общій делегатъ, сколько бы онъ государствъ ни представлялъ, не можетъ имѣть болѣе одного голоса, такъ какъ такой выборъ самъ по себѣ указываетъ на маловажность интересовъ, которые эти государства имѣютъ на рѣкѣ.

Назначаемые государствами смотрители и смѣняются ими же, но въ своихъ функціяхъ зависятъ отъ Главнаго Смотрителя и отправляютъ свои обязанности подъ его контролемъ, являясь какъ бы его помощниками и исполняя его распоряженія, если только послѣднія не противорѣчатъ регламенту.

Споры въ этихъ случаяхъ рѣшаются Прирѣчной Коммиссіей. Смотрители исполняютъ на своихъ участкахъ тѣже функціи, что главный смотритель на всемъ теченіи рѣки. Они обязаны надзирать за точнымъ исполненіемъ предписаній и регламентовъ, доставляютъ свѣдѣнія о ходѣ работъ, предпринятыхъ въ рѣкѣ и обязаны отчетностью передъ Главнымъ Смотрителемъ, какъ послѣдній передъ Прирѣчною Коммиссіей.

Смотрителямъ принадлежитъ надзоръ за всѣмъ ходомъ администраціи, отдѣльныя отрасли которой находятся въ рукахъ различныхъ учрежденій и лицъ. Сюда относится администрація работъ, администрація рѣчныхъ пошлинъ, рѣчная полиція и карантинъ. Эти различныя области администраціи судоходства распредѣлены между рѣчной общиной и отдѣльными членами ея:

а) Работы. Работы бываютъ обязательныя и факультативныя для каждаго прибрежнаго государства. Прибрежная Коммиссія своей законодательной властью указываетъ необходимыя для судоходства работы въ руслѣ рѣки, а исполненіе ихъ возлагается на соотвѣтственное прибрежное государство. Издержки по этимъ обязательнымъ работамъ покрываются доходами отъ рѣчныхъ пошлинъ. Сверхъ этихъ обязательныхъ работъ каждое государство можетъ предпринять на своей иниціативѣ и на свой счетъ и другія работы, способныя, по его мнѣнію, улучшить судоходность рѣки. Только работы, которыя могутъ повліять на общую экономію водъ въ рѣкѣ, должны получить предварительно одобреніе со стороны Прирѣчной Коммиссіи. Послѣдняя въ подобныхъ случаяхъ обращается за совѣтомъ къ экспертамъ.

Каждое государство назначаетъ на своей части рѣки одного или нѣсколькихъ инженеровъ, которые слѣдятъ за состояніемъ русла и за работами; они принадлежатъ къ персоналу служащихъ при су-



доходствѣ и облечены привилегіями нейтралитета. Инженеры не находятся ни въ какой зависимости отъ Главнаго Смотрителя. Отъ времени до времени собирается Техническая Коммиссія изъ инженеровъ всѣхъ прибрежныхъ странъ для изслѣдованія русла рѣки и состоянія рѣчныхъ работъ; она составляетъ отчетъ и указываетъ мѣры, которыя, по ея мнѣнію, слѣдовало бы предпринять для улучшенія судоходности рѣки. Этимъ отчетомъ руководствуется Прирѣчная Коммиссія, когда постановляетъ производство тѣхъ или иныхъ работъ.

в) Пошлины. Сборъ рѣчныхъ пошлинъ можетъ производиться отдѣльно въ каждомъ государствѣ или совмѣстно всей общиной. Съ этой цѣлью учреждаются бюро для сбора пошлинъ, куда служащіе назначаются мѣстнымъ правительствомъ, но Прибрежная Коммиссія можетъ имѣть при этихъ бюро своего контролера. Взиманіе пошлинъ должно вестись съ строгою отчетностью. Если взиманіе происходитъ сообща, то общій доходъ не раздѣляется между прибрежными государствами; изъ него покрываются лишь годичныя издержки каждаго государства, какъ техническія, такъ и административныя. Что касается пошлинъ таможенныхъ, то администрація ихъ принадлежитъ всецѣло отдѣльнымъ прирѣчнымъ правительствамъ, которыя должны лишь сообразоваться съ указанными общими началами, установленными для гарантіи свободы судоходства. Прирѣчныя государства могутъ, впрочемъ, согласиться относительно общихъ мѣръ въ отношеніи таможенныхъ сборовъ.

с) Полиція судоходства находится въ рукахъ мѣстныхъ правительствъ, которыя назначаютъ своихъ чиновниковъ, но послѣдніе дѣйствуютъ подъ контролемъ Главнаго Смотрителя, слѣдящимъ за однообразіемъ и за правомѣрностью дѣйствій полиціи.

д) Карантинное управленіе находится въ рукахъ особаго учрежденія у устьевъ рѣки. Каждое прибрежное государство можетъ назначить въ это учрежденіе

своего представителя, карантиннаго чиновника. Прирѣчная Коммиссія издаетъ карантинный регламентъ, которымъ должно руководствоваться упомянутое учрежденіе. Оно дѣйствуетъ по предписаніямъ Прибрежной Коммиссіи, въ качествѣ ея исполнительнаго органа и подъ ея контролемъ.

Такова въ общихъ чертахъ должна бы быть, по нашему мнѣнію, администрація рѣчнаго судоходства. Она раздѣляется, какъ мы видѣли, между органами рѣчной общины и органами отдѣльныхъ государствъ, входящихъ въ эту общину; международный союзъ участія въ управленіи не принимаетъ. Современная практика, однако, представляетъ примѣры исполнительныхъ органовъ международнаго союза, каковы Европейская Коммиссія на Нижнемъ Дунаѣ, Африканская — на Конго и Смѣшанная — на среднемъ Дунаѣ, существующая de jure, но не de facto. Мы должны остановиться и сказать нѣсколько словъ объ этомъ международномъ управленіи судоходствомъ.

Международную администрацію мы можемъ признать лишь въ видѣ отступленія на нѣкоторыхъ рѣкахъ, гдѣ она можетъ быть оправдана особыми мѣстными условіями. Проф. гр. Камаровскій считаетъ не только допустимою, но и необходимою международную администрацію рядомъ съ прибрежной въ слѣдующихъ случаяхъ: 1) когда сношенія по данной рѣкѣ являются дѣйствительно развитыми и международными, 2) когда прибрежныя государства находятся въ антагонизмѣ между собой, 3) когда они переживаютъ періодъ формаціи, причемъ, какъ на примѣръ, гр. Камаровскій указываетъ на Дунайскія княжества, и 4) на всѣхъ рѣкахъ международныхъ рѣкахъ внѣ Европы и Америки. Въ такомъ безусловномъ видѣ мы не могли бы допустить международнаго управленія ни въ одномъ изъ вышеприведенныхъ случаевъ; мы оправдали бы его и

522) Annuaire de l'Inst. de dr. Int. 1887-1888 (t. IX) p. 165-166.



желали его установленія на нѣкоторыхъ изъ международныхъ рѣкъ, указанныхъ въ двухъ послѣднихъ пунктахъ, а именно на тѣхъ рѣкахъ, гдѣ нѣтъ организованныхъ территоріальныхъ властей, какъ это можно встрѣтить только внѣ Европы и Америки. То обстоятельство, что государства находятся въ періодѣ формаціи само по себѣ не указываетъ еще на необходимость международной исполнительной власти, разъ существуетъ уже организованная мѣстная власть, какъ напр. въ Дунайскихъ княжествахъ. Антагонизмъ прибрежныхъ государствъ и еще менѣе степень развитія международныхъ сношеній по рѣкѣ не даютъ основанія для установленія международнаго управленія, разъ свобода судоходства уважается въ той мѣрѣ, въ какой она установлена международнымъ правомъ; если же этого уваженія нѣтъ, то надо прибѣгнуть къ законнымъ средствамъ, признаваемымъ во всѣхъ случаяхъ правонарушеній, — къ международному вмѣшательству и къ принужденію.

Мы допускаемъ, такимъ образомъ, международное управленіе тамъ, гдѣ прибрежная администрація является невозможной вслѣдствіе отсутствія организованныхъ территоріальныхъ властей; Оно возможно и тамъ, гдѣ сами мѣстныя правительства признаютъ себя неспособными къ управленію и къ охраненію свободы судоходства своими собственными силами. Въ томъ и другомъ случаѣ международное управленіе является какъ бы отступленіемъ отъ общаго права и удерживается лишь до тѣхъ поръ, пока существуютъ на лицо вызвавшія его установленіе причины; съ исчезновеніемъ послѣднихъ устраняется и международная администрація, если этого пожелаютъ прибрежныя государства.

Намъ остается сказать еще нѣсколько словъ объ организаціи этого исключительнаго управленія. На практикѣ извѣстны три системы — двѣ Дунайскихъ и одна Африканская. Мы можемъ

не останавливаться на Смѣшанной Коммиссіи, имѣющей чисто мѣстный характеръ и справедливо порицаемой всѣми. Европейская Коммиссія состоитъ изъ представителей великихъ державъ Европы и делегата Румыніи, какъ страны, на территоріи коей эта Коммиссія имѣетъ свое мѣстопребываніе. Международная Коммиссія на Конго не ограничена въ своемъ составѣ, допуская представительство всѣхъ членовъ международнаго союза, которые пожелаютъ присоединиться къ акту Берлинской Конференціи. Если говорить о международномъ управленіи, то можно имѣть въ виду лишь такую организацію Коммиссіи, какая установлена на р. Конго, иначе управленіе является не международнымъ, а представляетъ привилегію нѣсколькихъ неприбрежныхъ государствъ. Представительство въ Коммиссіи не должно быть обязательнымъ для всѣхъ членовъ международнаго союза, какъ не должно быть, равнымъ образомъ, ограничено въ пользу нѣкоторыхъ изъ нихъ: оно должно быть факультативно и принадлежать всѣмъ государствамъ на правахъ полнаго равенства. Число делегатовъ будетъ естественно ограничено уже тѣмъ обстоятельствомъ, что интересы многихъ государствъ столь незначительны на той или иной рѣкѣ, что они вовсе не нуждаются въ отдѣльномъ представительствѣ; охрана ихъ можетъ быть поручаема въ такихъ случаяхъ делегату другого государства, причемъ одинъ делегатъ можетъ являться представителемъ двухъ или нѣсколькихъ странъ, имѣя тѣмъ не менѣе лишь одинъ голосъ. Только такая организація можетъ быть названа международною и имѣетъ оправданіе, а всякая иная является привилегіей.

Администрація судоходства принадлежитъ, такимъ образомъ, отдѣльнымъ прибрежнымъ правительствамъ и Прирѣчной Коммиссіи, а въ нѣкоторыхъ случаяхъ Коммиссіи Международной, которая замѣняетъ прибрежныя власти, гдѣ онѣ не организованы.[52)]

---

[52)] Если бы на одной рѣкѣ рядомъ съ организованными государствами встрѣтились участки, гдѣ организованныхъ властей нѣтъ, то въ такомъ случаѣ можно бы установить Смѣшанное управленіе, гдѣ власть международнаго союза замѣняла бы отсутствующія прибрежныя власти. Коммиссія была бы все же прибрежной, только интересы участковъ рѣки, лишенныхъ организованныхъ властей, были бы представляемы международнымъ союзомъ.





## 3. Судъ.

Судебная власть, подобно исполнительной, раздѣлена между прибрежными правительствами и рѣчной общиной.

Каждое прибрежное государство учреждаетъ въ своихъ предѣлахъ одинъ или нѣсколько рѣчныхъ трибуналовъ, вѣдающихъ въ первой инстанціи всѣ дѣла о нарушеніи регламентовъ о судоходствѣ, рѣчной полиціи и карантинѣ. Въ этихъ трибуналахъ дѣла разсматриваются единолично судьей, назначаемымъ территоріальной властью и смѣняемымъ лишь судебнымъ порядкомъ за преступленія по должности. Эти трибуналы первой инстанціи учреждаются въ прибрежныхъ городахъ, по возможности въ одномъ мѣстѣ съ бюро для сбора пошлинъ.

Апелляціонной инстанціей служитъ въ каждомъ прибрежномъ государствѣ одно изъ ея высшихъ судебныхъ учрежденій, разъ навсегда указанное для этой цѣли въ одномъ изъ городовъ, лежащихъ на рѣкѣ или въ близкомъ разстояніи отъ нея. Такою же апелляціонною инстанціей можетъ служить и Прирѣчная Коммиссія, разсматривающая дѣла во время своихъ періодическихъ засѣданій. Къ ней поступаютъ лишь дѣла болѣе важныя, имѣющія значеніе для всей рѣчной общины.

Судопроизводство должно быть безвозмездно и однообразно на всемъ теченіи рѣки. Процессуальныя формальности должны быть по возможности упрощены, какъ въ трибуналахъ первой, такъ и въ

трибуналахъ второй инстанціи. Подача апелляціонной жалобы не должна останавливать дѣйствіе приговора суда первой инстанціи. Въ случаѣ правонарушеній со стороны капитановъ, послѣдніе не могутъ быть задерживаемы, такъ какъ эти задержки отзывались бы вредно на судоходствѣ. За ходомъ дѣлъ въ судахъ слѣдитъ главный смотритель, доносящій Прирѣчной Коммиссіи о всѣхъ замѣченныхъ имъ неправильностяхъ; онъ является какъ бы прокуроромъ, наблюдающимъ за точнымъ примѣненіемъ законовъ и охраняющимъ интересы рѣчной общины.

Таковы должны бы быть распредѣленіе и организація властей, законодательной, исполнительной и судебной. Кромѣ законодательной власти, гдѣ главное участіе принадлежитъ международному союзу, управленіе и судъ находятся въ рукахъ отдѣльныхъ прибрежныхъ правительствъ и всей рѣчной общины. Международному союзу принадлежитъ здѣсь только высшій контроль и рѣшеніе всѣхъ споровъ, возникающихъ по поводу судоходства между Прирѣчной Коммиссіей и отдѣльными прибрежными правительствами. Что касается нарушеній правъ нейтра-

---

523) Проф. гр. Камаровскій предлагаетъ установленіе международныхъ судовъ вмѣсто національныхъ. „Послѣ того, замѣчаетъ онъ, какъ Институтъ высказался за объединеніе международнаго рѣчнаго права въ матеріальномъ отношеніи, мы не видимъ препятствій къ объединенію его и съ формальной стороны, т. е. къ учрежденію общихъ, но настоящихъ международныхъ судовъ, въ двухъ инстанціяхъ" (Юрид. Вѣстникъ 1887, апрѣль, стр. 640, примѣч. 32). Мы не раздѣляемъ этого мнѣнія и, стоя за объединеніе рѣчнаго права съ формальной стороны, не требуемъ, однако, объединенія судебныхъ учрежденій, какъ не требовали объединенія учрежденій административныхъ. Международные суды мы допускаемъ только тамъ, гдѣ признали нужнымъ международное управленіе, т. е.





литета и другихъ постановленій со стороны воюющихъ державъ, то они разсматриваются Прирѣчной Коммиссіей, а въ случаѣ недовольства заинтересованныхъ сторонъ — международнымъ конгрессомъ.

---

Мы кончили обзоръ главныхъ вопросовъ, связанныхъ съ международнымъ рѣчнымъ судоходствомъ, указавъ при этомъ то научное рѣшеніе ихъ, которое мы считали наиболѣе справедливымъ. При сравненіи этого рѣшенія съ тѣмъ, что представляетъ практика, можно убѣдиться, что предлагаемыя нами рѣшенія, большей частью, встрѣчаются уже въ жизни, и вся задача практики сводится теперь къ установленію однообразія, къ примѣненію однихъ и тѣхъ же началъ, дѣйствующихъ уже на нѣкоторыхъ водныхъ теченіяхъ, ко всѣмъ международнымъ рѣкамъ.

Изъ историческаго очерка мы могли видѣть, что почти каждая рѣка имѣетъ свои особыя правила и регламенты; совершенно отличные отъ регламентовъ, дѣйствующихъ на другихъ рѣкахъ. Не упоминая уже о національныхъ рѣкахъ, изъ которыхъ одни открыты для международнаго судоходства, другія же остаются еще закрытыми, даже сами международныя въ узкомъ смыслѣ рѣки далеко не регулируются однообразными нормами. Между Рейномъ, Дунаемъ, Амазонкой, Конго и Нигеромъ существуетъ такъ много чертъ различія, что трудно уловить сходство. Въ существующей практикѣ рѣчнаго судоходства часто невозможно указать, гдѣ правило и гдѣ исключеніе изъ него; невозможно опредѣлить даже тотъ minimum требованій относительно свободы судоходства, которыя равно предъявляются ко всѣмъ этимъ рѣкамъ.

Можно взять любой примѣръ. Что такое международная рѣка? Что входитъ въ это понятіе?

---

тамъ, гдѣ не существуетъ организованныхъ территоріальныхъ властей. Можно бы допустить ихъ установленіе еще и тамъ, гдѣ консульская юрисдикція имѣетъ оправданіе.

Дунайские регламенты имеют в виду одно лишь главное течение реки; Рейнский регламент упоминает о притоках, которые орошают или разделяют территорию нескольких государств. Это различение не делается между притоками Северо-Американских рек, а все регламенты судоходства по р. Конго не только все притоки, но даже и искусственные водные пути и железные дороги, дополняющие несудоходные части реки, признаны ея частями или принадлежностями, разделяющими ея участь в свободе. Также ясно решается вопрос о положении судоходства во время войны между прибрежными государствами: в Рейнском регламенте 1868г. нет даже и упоминания об этом положении, на Дунае предоставлены привилегии важного ей нарушения всем работникам и учреждениям, созданным в интересах судоходства и служащему при них персоналу; на Паране и Уругвае гарантирована свобода судоходства на случай войны, а кроме Берлинской конференции, регулировавшим судоходство по рр. Конго и Нигеру, сверх всего этого, провозглашена еще неприкосновенность нейтрального груза даже под нейтральным флагом. Такое же разнообразие отказов получаем мы и на все другие вопросы о допущении иностранных судов, о рабских пошлинах, о властях и проч. Мало того, есть реки, где все эти вопросы решаются двояко по натуральным ея частям; это реки — Дунай: Нижний, Средний и Верхний Дунай представляют как бы три совершенно отдельных водных течения.

Существующее на практике разнообразие является весьма неудобным и должно мало по малу уступить место новому порядку, где будет больше единства. К установлению такого порядка должны быть направлены все усилия науки. Она должна стараться установить единство общих оснований, не пытаясь, однако, вполне ассимилировать между собою правовое положение всех рек, что является невозможным



в виду того, что каждая река имеет свои особенности, свои местные условия и нужды.

Международное право в XIX в. ознаменовало себя именно этими спеременными, но объединенными правовыми нормами. „В XIX веке народы тесно сблизились между собою. Потребности цивилизации беспрестанно вызывают деятельность правительств на пользу общую; государства чувствуют сильное свое сродство; общественное мнение требует новых гарантий для сношений. Железныя дороги, пароходы и телеграфы произвели такой переворот, среди которого не могут удержаться старыя международныя учреждения. Сокращение расстояний сглаживает преграды, уничтожает аномалии и предразсудки. Замкнутость и бюрократия должны уступить место терпимости и свободе."[520]

Так говорил и придает жить тому назад покойный профессор Калачовский. А ныне пор международное общение сделало огромные шаги вперед. Во последнем десятилетии оно особенно сильно укрепилось. Мы живем в эпоху, когда дух солидарности между народами проявляется с особенной силой и это в то самое время, когда политическое соперничество между государствами из дня в день все более и более усиливается. Вопреки этому политическому соперничеству мирное международное общение крепнет и становится на более прочных оснований. Солидарность народов проявляется во множестве союзов и конвенций, имеющих в виду чисто государственные политические интересы, каковы: всемирный почтовый телеграфный союз, союз для охранения литературной, промышленной и художественной собственности, союз монетный, горовый образовавшийся железно-дорожный союз (Бернская конференция 1886г. про делегаров

[520] Калачовский. Курс международного права. Харьков 1863г., стр. XLIII. Лекция, читанная в 1859г.

Франціи, Австріи, Италіи, Россіи, Бельгіи, Голландіи, Люксембурга и Швейцаріи), конвенціи объ уменьшеніи ратныхъ бѣдствій войны, о нейтралитетѣ, о гарантіяхъ неприкосновенности въ пользу санитарныхъ учрежденій эвакуаціи при арміяхъ и проч. Въ послѣднее время дѣлаются попытки къ объединенію національныхъ законодательствъ въ тѣхъ частяхъ, которыя имѣютъ особенное отношеніе къ международному общенію. Попытки объединенія сдѣланы по отношенію къ законодательству о выдачѣ преступниковъ, о векселяхъ, о бракахъ, о морскихъ призахъ.

При такомъ общемъ стремленіи нашего времени къ установленію однообразныхъ правовыхъ нормъ для регулированія всѣхъ общихъ интересовъ международнаго союза въ особенности бросается глаза то разнообразіе регламентовъ, судопроизводствъ, которое встрѣчается до сихъ поръ на международныхъ рѣкахъ. Институтъ международнаго права, обычаи современныхъ эпохи, сдѣлали уже попытку объединить всѣ основныя положенія международнаго права, касающіяся рѣчнаго судоходства, представивъ ихъ въ видѣ международнаго акта, подлежащаго санкціи со стороны отдѣльныхъ членовъ международнаго союза. Изъ трехъ важнѣйшихъ изобрѣтеній нашего вѣка, имѣющихъ своимъ назначеніемъ сближать и объединять отдѣльные народы, телеграфъ уже достигъ своей цѣли, соединивъ въ пользованіи имъ всѣ народы въ одинъ всемірный союзъ; недавно положено начало объединенію эксплоатаціи желѣзныхъ дорогъ конвенціей относительно перевозки грузовъ, и только пароходы до сихъ поръ еще дѣйствуютъ изолированно. Была сдѣлана, какъ мы упомянули, только научная попытка объединить пароходныя движенія одними общими законодательствомъ. Можно надѣяться, что настанетъ время, когда такая попытка будетъ сдѣлана и на практикѣ и, быть мо-



жетъ, рѣки и пароходы современемъ скрѣпятъ новымъ узломъ ту связь между отдѣльными членами международнаго союза, которая уже проявилась во всемірномъ почтово-телеграфномъ союзѣ. Наука призвана содѣйствовать успѣху этого великаго дѣла единенія народовъ.

Конецъ.

377.

# Оглавленіе.

стр.

Предисловіе . . . . . III – VIII

Часть Первая.

Историческій обзоръ междунар. рѣчнаго судоходства.

I. Первобытные народы. Взаимное отношеніе племенъ, живущихъ по берегамъ одной и той же рѣки; отношеніе прибрежныхъ жителей къ иностраннымъ судамъ. Факты изъ экспедиціи Stanley. Свидѣтельства исторіи . . . 2–7

II. Древній міръ. Государства древняго востока: Индія (8–9), Египетъ (9–10), Персидская монархія (10). Греція и ея колоніи; значеніе Македонской монархіи (11–12). Римъ. Дунай и Рейнъ. Отношеніе римскаго правительства къ рѣчному судоходству. Устройство рѣкъ Италіи и Галліи; collegia nautarum. Римское рѣчное законодательство (12–19) . . . . . 8–19.

III. Новые народы. А. Эпоха до утвержденія феодальнаго порядка. Положеніе судоходства по германскимъ законодательствамъ. Главные торговые пути въ эпоху Франкской монархіи. Характеръ торговли и купечества этого времени. Состояніе рѣчнаго судоходства. Карлъ Великій и заботы его о судоходствѣ и торговлѣ . . . . . 19–23.

В. Эпоха феодализма. Перемѣна, происшедшая въ правовомъ положеніи рѣкъ; установленіе на нихъ государевой собственности (23–25). Преемники Карла Вел. и феодальное дробленіе (25–26). Тяжелое положеніе рѣчнаго судоходства въ эпоху феодализма и причины этого. Droit de relâche, d'étape (Stappelrecht) и d'échelle (27–30). Услуги торговыхъ товариществъ — гильдъ и ганзъ — дѣлу судоходства. Причины ихъ возникновенія и выдающаяся роль ихъ среди другихъ средневѣковыхъ корпорацій. Исторія рѣчныхъ ганзъ во Франціи. Постепенное уничтоженіе ихъ съ водвореніемъ единой центральной власти. Рѣчныя ганзы въ Германіи. Причины ихъ возникновенія. Civitates conjuratae; заслуги этой Лиги. Löwler Bund; Золотая Булла и паденіе Лиги городовъ. Управленіе курфюрстовъ; Zollkapitel и ихъ значеніе (30–37) . . . . . 23–37.

С. Новое время до конца 18 в. Различіе въ судьбѣ рѣкъ Франціи и Германіи. Положеніе судоходства въ эпоху религіозныхъ войнъ. Мнѣніе ганзейскихъ городовъ относительно средствъ къ возстановленію рѣчной торговли. Постановленія Мюнстерскаго и Оснабрюк-

ского инструментов относительно речного судоходства (7-8).
Речная администрация этого времени. Значение постановлений
Всеобщаго мира (10-12). Рисвикский мир и его значение (12-14).
Вопросы свободы судоходства по рр. Шельде и Миссисипи.
История открытия устьев Шельды (15-19). Споры об устьях
р. Миссисипи (19-21). . . . . 37-57.

Д. Эпоха Французской Революции 1789 г. Значение этой
революции для дела речного судоходства. Декреты Национальной
Конвента 1792 г. Влияние декрета на последующие международные
договоры (52-57). Конгресс в Раштадте, история переговоров,
поведение министерской депутации. Присоединение Engelhardt'a к
оценке заслуг Франции делу судоходства (55-60). Конвенция 1804 г.
Протоколы Чрезвычайной Имперской Депутации в Регенсбурге
1802 г. Постановления Конвенции 15 авг. 1804 г. о судоходстве по Рейну.
Значение ея, как первого кодекса нового речного законодательства (61-66). Влияние упомянутой конвенции на последующие договоры: в Тильзите 1807 г., в Торнео 1810 г. и др. Вальнемарская судьба
судоходства по Рейну (66-68). . . . . 57-68.

Е. Эпоха Венского Конгресса 1815 г. Парижский мир 1814 г.
Значение статьи 5 этого мира (69-72). Венский Конгресс. Отношение его к Парижскому миру. Комиссия для разработки статьи
5 Парижского мира. Поведение председателя Комиссии, бар. Штейна.
Проекты Dalberg'a и замечания Stancarty. Акты Венского конгресса.
Отступления отъ конвенции 1804 г., реакционныя и прогрессивныя. Значение заключительнаго акта Венскаго Конгресса для свободы международнаго судоходства (71-78). . . . . 68-78

Рейнъ. История Рейнскаго судоходства въ эпохи Венскаго
Конгресса. Выработка обонгаменскаго регламента (79-82) Работы
Майнцкой Комиссии 1816-1831 г. Акты о судоходстве по Рейну 31 мая
1831 г. Главныя постановления этого акта; дополнения, сделанныя
в нем последующими договорами (82-88). Пересмотренный акт
1868 г.; содержание его и значение (89-94). Принципы Рейна (94). . . . . 79-94

Шельда. Судьба судоходства по Шельде, начиная отъ Парижскаго мира 1814 г. Договоры 1839 г. Окончательная оптация поселившихся устьев реки (95-98). Эльба Elbschiffahrtsacte
1821 г.; его возникновение, содержание. Акты 1844 г. Австро-прусская
Конвенция 1850 г. (98-104). Судьба других рек Европы. Висла (104-106)
По; акты 1849 г. (106-107). . . . . 95-107

Реки Америки. Свобода речного судоходства в Новом



Свете. Река Св. Лаврентия. Дебаты между кабинетами Лондонским и Вашингтонским (108-111). Рио Гранде (111) Ла Плата. Значение свободы речного судоходства для государств Южной Америки.
История открытия Ла Платы (112-115). Амазонка. Поведение Англии и других европейских держав в деле освобождения международных рек. Колонизация Бразилии на Амазонке. Провозглашение
свободн. судоход. ва по Амазонке и ея притокам в декларации Боливии, Бразилии и Перу (115-119). Ориноко. Недавний конфликт между Венесуэлой и Англией (119-120). . . . . 108-120.

Ж. Эпоха Парижскаго Конгресса до Берлинской Конференции 1885 г. (Дунай:). Отношение постановлений Венскаго Конгресса к Дунаю.
Особенное положение этой реки (121-123) История Дунайскаго судоходства
ея древнейших времен. Утверждение Турок на Дунае. Первые договоры о свободе судоходства по Дунаю (123-128). Переход устьев в
руки России. Австро-русская конвенция 1840 г. и ея главныя основания (128-131). Договоръ 1856 г. между Австрией и Баварией. Постановления этого договора и его значение (131-134). Положение судоходства
на Нижнем Дунае. Крымская война. Переговоры на Венской конференции 1855 г.; без видимых результатов; безрезультатность переговоров (135-141)
Парижский Конгресс 1856 г. Обсуждение вопроса объ "естественных гидрографических бассейнах". Поведение Австрии. Парижский трактат и постановления его, относящиеся к судоходству по Дунаю. Создание Европейской Комиссии, отличие ея от России устьев Дуная (141-146). - Акты о судоходстве 1857 г. и Парижской Конференции 1858 г. Содержание актов 1857 г. и крымская система, положенная на конференции мирным Союзом. Поведение Австрии (146-153)
Публичный акт Европейской Комиссии 1865 г. и Парижская конференция 1866 г.
Содержание публичнаго акта. Продление полномочий Европейской Комиссии. Судьба актов 1857 г. Положение судоходства по Дунаю после
1866 г. (155-157). Лондонская Конференция 1871 г. Постановления ея и значение их для судоходства (159-161). Восточная война 1877-78 гг. и Берлинский
Конгресс. Положение судоходства во время войны. Сан-Стефанский
договоръ. Обсуждение его условий на Конгрессе в Берлине. Два проекта для обеспечения свободы судоходства по Дунаю: проект австрийский и русский (161-168). Берлинский трактат и его последствия.
Статьи 52-57. Судьба статьи 55, вопрос о Румынской Комиссии
на Среднем Дунае. Конфликт между Австрией и Румынией (168-173)
Лондонская Конференция 1883 г. Распространение власти Европейской Комиссии до Брэилы; решение вопроса о Среднем Дунае и
о Румынской Комиссии; продление полномочий Европейской

Комиссіи, требованія Россіи относительно Китайскаго устья Буная. Значеніе акта Лондонской Конференціи: разнообразіе режимов и неопредѣленность положенія въ настоящее время (175-181). . . . . 171 – 181.

Литература, вызванная Аверпо-Румынскими конфликтомъ. Защитники требованій Румыніи: Holtzendorff, авторъ брошюры: „Rumäniens Ufrechte an der Donau" и содержащаяся въ ней „Denkschrift". Jeffcken „Die Donaufrage"; отношеніе его къ Россіи. Lehr „Le Danube". Его „Lettre sur l'histoire"; Bikelas и другіе. Защитники притязаній Австріи: Georg Jellinek „Sachverständige Gutachten betr. Regelung der Donaufrage"; Singer и Cabellani. Отношеніе Engelhardt'a къ упомянутому конфликту. . . . . 182 – 188.

§. Берлинская Конференція 1885 г. (Конго и Нигеръ).

Рѣки Африки. Исторія р. Конго. Экспедиціи Stanley. Договоръ съ „Международной Африканской Комиссіи". Притязанія Португаліи на Конго; договоръ ея съ Англіей 1884 г. и протестъ противъ него со стороны Соединенныхъ Штатовъ, Франціи и Германіи. Созывъ Берлинской Конференціи (189-196). Ходъ переговоровъ. Поведеніе Англіи. Опредѣленіе торговаго бассейна рѣки Конго. Свобода торговли (196-201). Вопросъ о рѣчномъ судоходствѣ. Комиссія для выработки регламента судоходства по Конго и Нигеру; отношеніе къ ея работамъ представителя Россіи (202-204). Постановленія акта Конференціи относительно судоходства пор. Конго; статьи 13-25 акта. Постановленія о судоходствѣ по Нигеру; статьи 26-33 акта. Замѣчанія гр. Капниста о режимѣ, установленномъ для Нигера (204-208). Значеніе акта Берлинской Конференціи; главныя заслуги его въ дѣлѣ свободы судоходства. Судьба международнаго рѣчного судоходства послѣ Конференціи 1885 г. (208-215) . . . . . 189-215.

Общій взглядъ на развитіе международнаго судоходства. Ходъ развитія. Значеніе древнихъ морей. Вліяніе вопроса о международномъ судоходствѣ у новыхъ народовъ. Достигнутый въ исторіи прогрессъ . . . . . 215-220.

## Часть Вторая

### Вопросъ международнаго судоходства въ наукѣ.

Теорія рѣчного права въ средніе вѣка. XVII вѣкъ: Гуго Гроцій. Взглядъ его на собственность; ограниченія въ рѣчномъ пользованіи и рѣчномъ arbitrium. Свобода судоходства и свобода



торговли (222-227). Пуфендорфъ; взглядъ его на свободу судоходства и торговли; отношеній его теоріи къ теоріи Гроція (227-229). XVIII вѣкъ: Христіанъ Вольфъ; существенныя измѣненія, внесенныя имъ въ теорію Гроція (229-231). Vattel; его теорія несовершенныхъ правъ (231-232). Мартенсъ; взглядъ его на свободу судоходства. Школы существеннаго и положительнаго права (232-233). Монографіи Linguet и Мièvaeau, какъ представителей этихъ двухъ школъ (233-237) . . . . . 221 – 237.

Литература XIX-вѣка. Три группы теорій. I. Теорія абсолютной собственности государства на рѣки. Klüber; англійскіе писатели: Kent, Woolsey, Phillimore, Hall, Travers Twiss. Представителемъ этой теоріи во Франціи: Hautefeuille, Funck-Brentano и Louis Renault (238-244). – II. Теорія ограниченнаго суверенитета. Два направленія: А. Послѣдователи Пуфендорфа: Heffter, Wheaton. Б. Послѣдователи Vattel'я: Р. Дюфоръ, проф. Мартенсъ, его докладъ во время Брюссельскаго засѣданія Института Международнаго Права; Bulmerincq-Godé; его попытка отдѣлить вопросъ о свободѣ судоходства отъ вопроса о юридической природѣ рѣкъ (246-255). – III. Теорія международнаго общенія. Два направленія: послѣдователи Гуго Гроція и послѣдователи Linguet. Bluntschli, Carnazza-Amari, Holtzendorff, проф. Камаровскій, Calvo, Pierantoni и другіе. Взглядъ Octave'a и Константина Vernesco (255-264). Заслуги Carathéodory и Engelhardt'a въ дѣлѣ свободы международнаго судоходства. Взглядъ Carathéodory на юридическую природу рѣкъ, высказанный имъ въ книгѣ: „Du droit international concernant les cours d'eau"; подтвержденіе этого взгляда въ новомъ его трудѣ (264-268). Ed. Engelhardt. Практическое направленіе его литературной дѣятельности. Его книга „Du régime conventionnel des fleuves internationaux", представляющая прекрасное изложеніе дѣйствующаго рѣчного права. Система книги. Проектъ регламента судоходства (268-277) . . . . . 238 – 277.

Работы Института Международнаго Права. Инициатива проф. Мартенса. Брюссельское засѣданіе 1885 г. Засѣданіе въ Гейдельбергѣ въ 1887 году. Проекты Мартенса и Engelhardt'a. Международныя статьи о судоходствѣ по рѣкамъ, принятыя Институтомъ. Недочеты въ системѣ этого акта. Содержаніе его. Общая оцѣнка принятаго Институтомъ международнаго рѣчного регламента. . . . . 278 – 292.

## Часть Третья

## Главные вопросы международ. судоходства.

I. Опредѣленіе понятія международной рѣки. Рѣки внутреннія и рѣки, сообщающіяся съ моремъ (293–294). В. Притоки. Необходимость признать притоки частью международной рѣки (294–299). С. Предѣлы международной рѣки; верхній и нижній предѣлъ, развѣтвленія и рукава (299–305). Д. Каналы (305–307). Е. Дополнительныя сухопутныя дороги (308–309) . . . . . 293–309.

II. Юридическая природа междунар. рѣкъ. Отношеніе международной рѣки къ морю. Юридическая природа послѣдняго. Доводы въ защиту свободы моря. Примѣненіе этихъ доводовъ къ междунар. рѣкамъ. Противоположная этой доктрина, признающая абсолютную собственность государства на рѣки. Уступки съ той и съ другой стороны. Взглядъ на юрид. природу рѣки, какъ на ограниченную пользованіемъ международнаго союза собственность государства. Связь вопроса о свободѣ судоходства съ вопросомъ о юридической природѣ международныхъ рѣкъ . . . . . 309–319.

III. Свобода судоходства. Свобода въ отношеніи къ объекту и къ субъекту. Естественныя и искусственныя, физическія и моральныя препятствія, мѣшающія объективной свободѣ судоходства (319–321). Субъективная свобода. Историческій прогрессъ. Вопросъ о свободѣ судоходства по національнымъ рѣкамъ. Доводы противъ уравненія этихъ рѣкъ съ международными въ узкомъ смыслѣ слова и несостоятельность ихъ (321–326). Исторія допущенія неприбрежныхъ судовъ. Двѣ системы ограниченія субъективной свободы судоходства: системы австрійская и прусская. Недопустимость такихъ ограниченій (326–332) . . . . . 319–332.

IV. Необходимыя ограниченія свободы судоходства. Законныя причины ограниченій. 1. Рѣчныя пошлины. Исторія отмѣны ихъ. Допускаемыя пошлины. Гарантіи противъ злоупотребленій: отчетность; независимость пошлинъ отъ природы груза. Вмѣстительность корабля, какъ основаніе для ихъ взиманія (333–341). 2. Рѣчная полиція. Неизбѣжность ограниченій, вытекающихъ изъ полицейскихъ предписаній. Вопросъ о лоцманскихъ ассоціаціяхъ (341–344). 3. Таможни. Право государствъ на взиманіе ввозныхъ и вывозныхъ пошлинъ съ товаровъ. Недопустимость транзитныхъ пошлинъ (344–347). 4. Карантинъ. Вопросъ о заразительности болѣзней. Цѣлесообразныя предупредительныя мѣры противъ заразы (347–350). 5. Война и нейтралитетъ. Стѣсненія судоходства во время войны между прирѣчными государствами. Гарантіи свободы судоходства. Вопросъ о нейтрализаціи рѣкъ. Другія средства. Распространеніе на рѣки правилъ морскаго нейтралитета. Гарантіи учрежденій, созданныхъ въ интересахъ судоходства и лицъ, занятыхъ службой въ нихъ (350–358) . . . . . 333–358.

V. Рѣчныя власти. Связь этого вопроса съ вопросомъ о юридической природѣ международныхъ рѣкъ. Распредѣленіе функцій законодательной, административной и судебной. Законодательство. Международный союзъ и его органы – конгрессы и конференціи. Прирѣчная община и ея органъ – прирѣчная Коммиссія (358–362). 2. Управленіе. Прирѣчная Коммиссія и мѣстныя территоріальныя власти. Главный Смотритель, какъ исполнительный органъ Прирѣчной Коммиссіи; участковые смотрители. Распредѣленіе функцій по администраціи а) работъ, в) пошлинъ, с) полиціи и д) карантина (362–366). Международныя Коммиссіи. Мнѣніе графа Камаровскаго по этому вопросу. Назначеніе международныхъ Коммиссій и ихъ организація (366–368). 3. Судъ. Трибуналы первой и второй инстанцій. Судопроизводство; необходимость объединенія процессуальныхъ формъ. Международные суды (369–371) . . . . . 358–371.

Заключеніе . . . . . 371–375.

Оглавленіе . . . . . 377–383.





стр.