

РЕГУЛЮВАННЯ ТОРГОВОГО СУДНОСПЛАВСТВА У 1914–1915 РОКАХ НА ЧОРНОМУ ТА АЗОВСЬКОМУ МОРЯХ

Стаття присвячена дослідженню особливостей правового регулювання торгівельного судноплавства на Чорному та Азовському морях 1914-1915 рр. під час Першої Світової війни.

Ключові слова: торгівельне судноплавство, військовий час, Чорне та Азовське море.

Змерзлий Б. В. Регулирование торгового судоходства в 1914–1915 годах на Черном и Азовском морях.

Статья посвящена исследованию особенностей правового регулирования торгового судоходства на Черном и Азовском морях в 1914-1915 гг. во время Первой мировой войны.

Ключевые слова: торговое судоходство, военное время, Черное и Азовское моря.

Zmerzlyj B. V. Regulation of Merchant Shipping at Azov and Black Seas in 1914–1915.

The article investigates peculiarities of legal regulation of merchant shipping at Azov and Black Seas in 1914-1915 during the First World War.

Keywords: merchant shipping, military time, the Black Sea, the Azov Sea.

Актуальність обраної для дослідження теми обумовлюється необхідністю вивчення досвіду організації діяльності торгівельного судноплавства у басейні Азовського та Чорного морів у військових умовах.

Звертаючись до характеристики останніх публікацій із обраної проблеми, то у цьому випадку слід вказати на праці таких дослідників як Радаїде Д.С., Німетуллаєва С.С., Лаптев Ю.М., Тесленко А.М., Бобков А. А. та інші роботи [1-5]. Із робіт названих авторів слід особливо виділити дослідження Д.С. Радаїде «Деятельность таможенных учреждений Крыма в начале 1-й Мировой войны» [1, с. 55-58]. У якому автор аналізує низку заходів та окремих нормативно-правових актів, які було розроблено та прийнято на початком Першої Світової війни. У роботах Німетуллаєвої С.С., Лаптева Ю.М. та Тесленко А.М. досліджуються питання державної політики Російської імперії щодо іноземців та їх власності під час Першої Світової війни [1-3]. Так, наприклад, у статті Німетуллаєвої досліджуються судово-репресивні заходи, що застосовувалися щодо німецьких торгівельних фірм та компаній [2, с. 96-99]. У той же час у сучасній науці невисвітленими залишились питання щодо організації діяльності торгівельного судноплавства в басейнах Чорного та Азовського морів, прийнятих правових заходах, засади діяльності портівих управлінь та інших структур, що забезпечували безпеку судноплавства тощо.

Слід зазначити, що досвід локальних конфліктів і загальна гостра політична обстановка у взаємовідносинах провідних держав світу, як і інші чинники вимагали визначення правил, якими слід керуватися у разі початку широкомасштабних військових дій на морі. Найважливішими документами прийнятими безпосередньо перед Першою Світовою війною стали міжнародні конвенції.

21 жовтня 1909 р. Російською імперією були ратифіковані конвенції: «Про мирне вирішення зіткнень», «Про обмеження в застосуванні сили при стягненні за договірним борговими зобов'язаннями», «Про відкриття військових дій», «Про закони і звичаї сухопутної війни», «Про права та обов'язки нейтральних держав і осіб у випадку сухопутної війни», «Про становище ворожих торгових суден при початку воєнних дій», «Про перетворення торгових судів у судна військові», «Про бомбардування морськими силами під час війни», «Про застосування до морської війни засад Женевської Конвенції», «Про права та обов'язки нейтральних держав у разі морської війни». Їх підписали і країни що згодом були втягнуті у війну.

Положення цих конвенцій були викладені дуже коротко і лаконічно, мабуть, через розбіжності у позиціях договірних сторін. Так, головним положенням конвенції «Про відкриття військових дій», стала її ст. 1, яка передбачала обов'язкове в таких випадках попередження [6, с. 792]. Більш докладною була конвенція, яка стосувалася інтересів більшості держав, що її підписали – «Про становище ворожих торгових суден при початку воєнних дій» [6, с. 854]. Що стосується конвенції «Про перетворення торгових суден в судна військові», то в ній передбачалося, що такі судна слід було заносити в список військового флоту, вони мали бути відмічені зовнішніми відмітними знаками військових суден, командир мав бути офіцер військового флоту, на судні встановлено військову дисципліну тощо [6, с. 861].

До початку Першої Світової війни весь комплекс, що забезпечував діяльність торгового судноплавства в Російській імперії перебував на вершині свого розвитку, але багато його складових ще тільки проходили найважливіший період свого становлення. У першу чергу, це стосується масштабних будівельних робіт, які активно проводилися практично у всіх портах Чорного і Азовського морів. До недоліків можна віднести той факт, що багато комерційних портів не отримали військового захисту. Із загостренням політичної ситуації в Європі указом від 13 липня 1914 р. було введено по всій Європейській території Росії положення про початок підготовчого періоду до війни. Ним передбачалося: 1) Керуючим портових митниць доставляти в штаби округів відомості про загальний рух вантажів через кордон, особливо продовольчих припасів і живого вантажу та повідомляти штабам округів імена осіб, підозрюваних у неблагонадійності і шпигунстві. У разі екстреної необхідності пропонувалося передавати їх місцевій поліції для видалення з району. 2) Вивезти з митних установ прикордонних районів грошові знаки і цінності в найближчі казначейства внутрішніх районів із залишенням на місцях лише певних сум для задоволення мобілізаційних заходів та інших потреб. Митним установам доручалося приймати оплату митних платежів за можливості не у готівці, а у квитанціях держбанку. 3) Посилити особовий склад митних установ більшим числом чиновників для пришвидшення огляду та пропуску товарів, не виключаючи і чиновників зовнішньої і внутрішньої служби. У разі неможливості обійтися своїми силами, терміново телеграфувати про необхідну кількість людей. Все це пропонувалося терміново довести до відома підпорядкованих митних установ [1, с. 55]. В середині липня почалася часткова мобілізація.

Циркуляром головного гідрографічного управління від 14 липня 1914 р., повідомлялося, що в районі Севастополя всі маякові вогні, окрім Херсонського маяка, були відключені 13 липня. Вхідження суден в Севастополь і сусідні з ним бухти від заходу до сходу сонця заборонялося. Судна, які були вимушені ховатися від негоди або зазнали лиха, отримували дозвіл вночі заходити в Комишину або Козачу бухти. За не виконання вимог зустрінутого судами поблизу Севастополя військового судна, – їм загрожував розстріл [1, с. 56]. Проте, вже циркуляром департаменту митних зборів від 17 липня 1914 р. вводилася заборона на вхідження суден не тільки в Севастополь, але й в сусідні бухти від заходу до сходу сонця [1, с. 56]. Циркуляром ж головного гідрографічного управління від 18 липня 1914 р., повідомлялося не тільки про відключення маяків поблизу Севастополя, але і про замінування західного узбережжя Криму [1, с. 56].

До кінця липня ситуація поблизу берегів Криму лише загострювалася. Так, 28 липня 1914 р. представник Росії в Константинополі Гірс повідомив, що Порто повідомила про замінування проток Дарданелл і Босфору, маяки відключені, знімалися буйки, що вказували шлях. Пароплавні товариства були попереджені, що їх пароплави будуть пропускатися лише з суднами-пілотами [1, с. 57]. А вже 1 серпня Німеччина оголосила війну Росії, 6 серпня це зробила Австро-Угорщина.

2 серпня 1914 р. був підписаний німецько-турецький союзний договір, за яким турецька армія фактично передавалася під керівництво німецької військової місії. У країні була оголошена мобілізація. Однак, у той же час турецький уряд опублікував декларацію про нейтралітет. 10 серпня у Дарданелли увійшли німецькі крейсери «Гебен» і «Бреслау». З появою цих кораблів не тільки турецька армія, але і флот опинилися під командуванням німців. 9 вересня турецький уряд оголосив усім державам, що він прийняв рішення скасувати режим капітуляцій, а наступним кроком Туреччина оголосила священну війну країнам Антанти. У зв'язку із цими подіями діяльність торгового судноплавства виявилася практично перерваною.

З 9 серпня 1914 р. вихід і вхід у Керченську протоку було дозволено лише у світлий час доби, інакше суднам загрожував розстріл [1, с. 58]. У серпні ж 1914 р. всі маяки в Чорному, Білому і Балтійському морях були відключені – працювали лише в Азовському і Каспійському морях [1, с. 58]. При цьому, судноплавство не було зовсім заборонено, зберігалася каботажне судноплавство. Так, наприклад, циркуляром від 14 серпня 1914 р. дозволялося проходження суден навіть у ті місця, де не було митних установ. У таких випадках пропонувалося лише ставити відмітки в судових документах про дату заходу [1, с. 58]. 17 серпня 1914 р. видано циркуляр Головного гідрографічного управління морського міністерства «Правила входу в Керченську протоку». Вночі вхід заборонявся. Вдень, для позначення умов входу в протоку, піднімали різні сигнали на Киз-Аульському, Тузлинському плавучому і Єнікольському маяках [1, с. 58].

10 вересня 1914 р. в «Урядовому Віснику» опубліковано указ про тимчасове застосування постанови про право морської війни, підготовленої лондонською морською конференцією 1908–1909 р., з деякими змінами і доповненнями [1, с. 58]. Це було зроблено цілком вчасно, бо 29-30 жовтня (11-12 листопада) турецький флот обстріляв Севастополь, Одесу, Феодосію і Новоросійськ. 2 (15) листопада Росія оголосила Туреччині війну. 5 і 6 листопада це зробили Англія і Франція. В цих умовах торговельне судноплавство на Чорному і Азовському морях зазнало важких втрат. Щоправда, на відміну від попередніх війн, Азовське море залишилося мирним, а тому і судноплавство на ньому, як і його правила,

практично не змінилися (не враховуючи обмежень щодо Керченської протоки). Проте, в цих умовах очікувати іноземні судна було безглуздо, а значна частина торгового флоту була мобілізована для військових потреб. Так, наприклад, наведемо перелік судів ялтинського порту, мобілізованих для виконання військово-суднових повинностей: моторні човни «Буревісник», «Кореїз», «Сатурн», пароплави: «Алушта», «Гурзуф», «Титанія», – усі вони надійшли в тимчасове розпорядження морського відомства [7, арк. 124].

Зважаючи на небезпеку, яка загрожувала морським торговельним перевезенням, основні товаропотоки були перекладені на залізничне сполучення, що суттєво вплинуло на торгові міста, які не мали залізничного сполучення. Втім, зовсім відмовлятися від морського транспорту не стали, та й риболовля у важкі роки завжди була великою підмогою до раціону жителів. Однак, ризики таких промислів були великими: російським флотом, так і його супротивниками в морі було розставлено велику кількість мін, зустрічалися турецькі і німецькі військові кораблі і підводні човни, тощо. Всі ці питання потрібно було вирішувати. В умовах воєнного часу до врегулювання справ торговельного судноплавства та портів, додалося військово начальство, яке з часом стало безпосередньо надсилати необхідні вказівки начальникам портів.

Намагаючись не упустити проблему врегулювання торговельного судноплавства у важливому і небезпечному регіоні, Міністерство торгівлі та промисловості 4 грудня 1914 р. за №393 видало циркуляр про умови плавання по Чорному і Азовському морях. Термін його дії виявився вельми нетривалим. Так, вже 20 січня 1915 р. відділ торгового мореплавання повідомив начальників портів, що «... регулярні рейси по Чорному морю не припустимі поки зовсім; рейси ж випадкові допускаються не інакше як з дозволу штабу командувача флотом, причому мореплавці завжди повинні зважати на попередження про замінування. Що стосується дрібних каботажних морських суден, то вони можуть плавати, не питаючи щоразу дозволу (за винятком Севастополя, Балаклави, Очакова, Керчі і Батума)...» [8, арк. 3].

Із розгортанням війни уряд Росії почав масований тиск на громадян, підприємств і підприємців, які воювали з Росією. Враховуючи, що основні моменти цієї політики висвітлені відповідними публікаціями, зазначимо лише, що йшов активний процес ліквідації всіх форм власності підданих Туреччини, Німеччини, Австро-Угорщини [2, с. 96–100]. Тому зовсім не дивно, що було видано циркуляр Міністерства торгівлі і промисловості від 26 лютого 1915 р. «Про надання відомостей торговельних підприємств і окремих промисловців, підданих воюючих з нами держав, з якими місцеві портові установи мають ділові зносини» [8, арк. 7]. В наслідок цієї політики багато іноземних підприємств і установ, які працювали при портах припинили своє існування.

До початку навігації у 1915 р. були розроблені та прийняті деякі заходи для пожевлення торгового судноплавства. Так, штаб командувача Чорноморським флотом 20 березня 1915 р. за грифом «Таємно» запропонував повідомити начальникам комерційних портів, що «плавання на Чорному морі допустимо на ризик і страх власників суден». При цьому, у циркулярі вказувалось, що можуть бути надані наступні вказівки: для підходу до Одеси, з відстані 20 миль необхідно від Дністровсько-Цареградського маяку «лягати» курсом на край Дністровської банки, звідки – на маяк. Один червоний прапор на маяку означав, що буде висланий лоцман. Два червоних прапора – що лоцман присланий бути не може. У цьому випадку слід було підійти до маяка другий раз.

Плавання до Миколаєва і Херсону могло відбуватися тільки повз Одесу, взявши лоцмана від Дністровсько-Цареградського маяка. Для входження в Керченську протоку необхідно було, обігнувши мис Такиль або Панагія, у найближчій відстані підійти до Тузлинському плавучого маяка, і далі, слідувати вказівкам взятого з маяка лоцмана. Якщо маяк не стояв на своєму місці (взимку), то слід було підійти курсом до Киз-Аульського маяка, або трохи на схід від нього, увійти з ним у зв'язок за міжнародним зводом сигналів й очікувати надсилання лоцманського пароплава. У разі несприятливих погодних умов, дозволялося сховатися за мис Такиль або Панагія, щоправда, маючи на увазі при цьому, що посередині протоки між цими мисами були накидані ворожі міни.

Для входу в Батум слід було попередити телеграфом управління порту. Курсом SV належало підійти до точки, що пролягає від Батумського маяка на NNN в 10 милях і там очікувати пароплава або катера, який мав здійснити супровід судна в порт. Для входу в Севастополь потрібно було щоразу звертатися за інструкціями до начальника охорони рейдів в Севастополі. При цьому вказувалося, що проходячи повз Севастополь, слід особливо суворо дотримуватися правила – не підходити до берега ближче 20 миль. Що стосується інших важливих портів, то у зверненні лаконічно зазначалося, що «Вказівок для входу в Хорли, Скадовськ та Поті дано бути не може». Підхід до Дністровсько-Цареградського маяка, Керченської протоки, Батуму і Севастополя допускався лише вдень. Зазначені правила дозволялося повідомляти лише капітанам суден за необхідністю і не розголошувати [8, арк. 15–16].

Штаб командуючого Чорноморським флотом (пізніше начальник порту Севастополя) в цей період ставав найважливішою установою в діяльності портів та суден на Чорноморському узбережжі. Саме від нього приходили різні інструкції, оголошення, вимоги та приписи. Саме він, з огляду на військову ситуацію, встановлював правила для проходження російських торгових суден. Так, вже 27 березня 1915 р. головному командирі Севастопольського порту надійшов наказ розіслати командирам комерційних портів копії нового оголошення, в доповнення до правил, викладених у Відношенні № 31060, за підписом начальника штабу контр-адмірала Плансона.

На заміну оголошень від 30 липня 1914 р., 22 серпня 1914 р. і від 4 жовтня 1914 р. для плавання парових і вітрильних суден у водному просторі моря і Дністровсько-Бузького лиману в межах кріпосного району встановлювалися наступні правила: 1. Проходячи в Очаківський рейд з моря, судно зупиняється на траверсі острова Березань; судно, що йде з лиману, повинно було зупинитися на лінії карантинна пристань – приморська батарея, поки не отримає дозволу вступити в кільватер висланому на зустріч брандвахтному катеру, на щоглі якого встановлений брандвахтений прапор. 2. Всі судна, як парові так і вітрильні, супроводжувалися брандвахтеним катером поодиночі. Баржі, які йшли караваном, дозволялося проводити по 2 одночасно. 3. Брандвахтений катер, підходячи до судна, сам визначав швидкість його ходу і передавав всі вказівки, яких необхідно дотримуватися при проходженні через загородження, а також попереджував про місця змін катерів-провідників. 4. Всі пароплави, окрім термінових пасажирських, прямування в Миколаїв і Херсон, зобов'язані були брати в Очакові лоцмана з товариства Миколаївських лоцманів. Для плавання від названих портів до Очакова, також на кожному пароплаві повинен був знаходитися лоцман цього товариства. Супровід суден в укріпленому районі ніякими іншими лоцманами не допускався. Причал вітрильних суден, що приходили з лиману, дозволявся лише біля карантинної пристані, а в інших місцях рейду причал цих судів допускався тільки з особливого дозволу брандвахту. Судна, які мали осадку менше 15 футів, у річці повинні були йти не по фарватеру, а паралельно йому, залишаючи канал ліворуч. 5. Постанова суден на якір допускалася лише з дозволу брандвахти і тільки східніше лінії: міська пристань – чорний бакан. 6. Денний рух по рейду, як і ловля риби з вітрильних суден і шлюпок починалася зі світанком і припинялася після сигнального пострілу з брандвахту, або з берегової Суворовської батареї, за годину до заходу сонця. 7. У район Очаківського рейду, між лінією, що вела на південь від Нижньо-Вікторовського маяка через острів Березань і лінією Карантинна пристань – морська батарея, прохід дрібних суден з осадкою до 4 футів протягом дня, від сходу до заходу сонця дозволявся, але безупинно. У всьому зазначеному районі заборонялося тралити невід, кидати якоря без особливого дозволу брандвахти і зупинятися.

Виловлювати рибу в цьому районі дозволялося лише поза межами фарватеру і тільки зі шлюпок, що знаходилися у русі. Човнам та іншим суднам з осадкою до 4 футів дозволялося плавання по рейду в денний час, але їх зобов'язували припинити рух як за рейдом між приморської батареєю і Березанню, так і між Березанню та Аджиаском за годину до заходу сонця. Вночі рух будь-яких суден по Очаківському рейду заборонявся [8, арк. 14-15].

Міністерство торгівлі і промисловості визнавало верховенство у прийнятті рішень військовими. Так, 2 квітня 1915 р. за №111 під грифом «Таємно» і «Терміново» воно повідомило начальникам торговельних портів Чорного і Азовського морів: «на заміну циркуляра від 20 січня 1915 р. № 12, про умови каботажного плавання по Чорному і Азовському морях». У ньому вказувалося, що безпека плавання між Одесою і Азовськими портами не може бути гарантованою, але рейси не заборонялися. Однак щоразу дозвіл на рейс слід було просити у командирів Керченського і Одеського військових портів [8, арк. 17].

Враховуючи те, що командувач Чорноморським флотом постійно перебував при флоті, йому було надзвичайно складно контролювати діяльність торговельних портів та суден. Посилаючись на це він 2 квітня 1915 р. видав наказ «Про рух пароплавів». Всі розпорядження в частині руху комерційних суден поклалися на головного командира Севастопольського порту (79, л. 19). А тому, вже 16 травня 1915 р. саме штаб порту Севастополя розіслав начальникам портів «Тимчасову інструкцію» для підходу до Очакова і «Тимчасові правила для проходження Керченської протоки» [8, арк. 23-24]. У діяльність торгового судноплавства втручалися й інші військово-морські начальники. Так, 17 травня 1915 р., начальник охорони рейду повідомив начальникам портів, що будь-яке вітрильне судно, яке виходить з порту, має бути повідомлено, що його поява в межі видимості батарей і постів району Севастополя спричинить негайний арешт судна, великий штраф і стягнення з капітана [8, арк. 29].

Командир Миколаївського порту 22 квітня 1915 р. за №388 видав наказ «Правила розходження з суднами гідрографічної партії» [8, арк. 31-32], а начальник загону суден північно-західній частині Чорного моря капітан 1 рангу Лебединський 10 липня 1915 р. підписав «Правила для підходу вітрильних суден до Одеси» [8, арк. 33].

Як видно зі змісту цих наказів, торговельне сполучення між російськими портами Чорного моря тривало, а тому вже 13 червня 1915 р. було дозволено пасажирський рух між Ялтою, Алуштою і Сімєйзом [8, арк. 44]. Незважаючи на війну, деякі пароплавства на Чорному морі навіть опублікували в газетах розклад рейсів! Враховуючи високий рівень небезпеки і неможливість їх виконання, довелося їх дещо змінити. При цьому Міністерство торгівлі і промисловості із запізненням відреагувало на зміну системи управління портами і торговим флотом. Лише циркуляром від 20 липня 1915 р. за № 245 було надано дозвіл окремим каботажним рейсам по Чорному морю звертатися із проханням до начальників торговельних портів, що мали підтримувати зв'язок з командиром порту Севастополя [8, арк. 70].

Затягування війни і необхідність концентрації всіх наявних ресурсів для її ведення, призвело до появи нового керівного органу, повністю підпорядкованого військовим властям, у віданні яких були всі необхідні кошти і установи. 19 вересня 1915 р. Міністерство торгівлі і промисловості розіслало циркуляр начальника портів «Про надання сприяння Головному уповноваженому з перевезень на Чорному та Азовському морях». Цю посаду отримав Конкевич. Саме йому було передано частину судів, взятих державою з військово-морської повинності і не потрібних військовому флоту. Основним завданням Головного уповноваженого було – «відновлення мореплавства на Чорному і Азовському морю» [8, арк. 97]. Правовою основою діяльності нової організації стало «Тимчасове положення про Управління вантажними перевезеннями на Чорному і Азовському морях». У його преамбулі зазначалося, що для планомірних перевезень вантажів на Чорному і Азовському морях у м. Одесі створюється особливе Управління вантажними перевезеннями. Перевезення вантажів здійснювалося Управлінням за допомогою плавучих коштів/засобів, наданих для цієї мети морським відомством, так і залучених безпосередньо Управлінням (придбаних або зафрахтованих).

Управління вантажними перевезеннями на Чорному і Азовському морях очолював керівник вантажних перевезень, який призначається з чинів морського відомства. При ньому були: а) помічник по стройовій частині, який призначається з чинів морського відомства; б) помічник з комерційних перевезень, який призначається з чинів Міністерства торгівлі і промисловості; в) завідувач плавучими засобами; г) Управління у справах вантажних перевезень, і д) відряджені для занять в Управлінні у справах вантажних перевезень, у розпорядження начальника вантажних перевезень, за його згодою з начальниками центральних і місцевих установ належних відомств, чини цих відомств.

При цьому, начальник вантажних перевезень безпосередньо підпорядковувався командувачу Чорноморським флотом і був зобов'язаний виконувати усі його вказівки. Він також отримав право вирішення термінових питань з головними начальниками всіх відомств. Основними обов'язками начальника вантажних перевезень були: а) виконання плану перевезень, затвердженого начальником морського штабу верховного головнокомандувача, у зв'язку з призначенням необхідних для цього суден та організацією необхідних обладнань, керівництва і наглядом вказівок командувача флоту Чорного моря і діючих щодо вантажних перевезень правил і в) виконання інших заходів, необхідних для здійснення вантажних перевезень.

Для розробки питань, що стосуються перевезення вантажів Чорного та Азовського морів, при начальнику вантажних перевезень, під його головуванням, в Одесі створювалася Рада з вантажних перевезень. До її складу входили: помічники начальника по стройовій частині і комерційних перевезень, представника від штабу верховного головнокомандувача – за призначенням начальника штабу, представника від Чорноморського флоту – за призначенням командувача флоту і по одному представнику від міністерств: військового, морського, фінансів, шляхів сполучення, торгівлі і промисловості, землеробства і внутрішніх справ, а також державного контролю за призначенням головних начальників названих відомств. За необхідності, на розсуд голови, передбачалася можливість запрошувати представників інших організацій та осіб.

У разі відсутності члена Ради, у засіданні міг брати участь його заступник. Члени Ради від міністерств були наділені необхідними повноваженнями для остаточного прийняття рішення щодо розглянутих питань й безпосередніх зносин з усіма органами своїх відомств. На Раду покладалося: а) обговорення планів перевезення вантажів; б) розгляд питань, що стосуються встановлення фрахтів, у зв'язку з умовами плавання, експлуатаційними витратами, видом перевезених вантажів і суден, на яких вантажі перевозяться, і в) розгляд внесених начальником вантажних перевезень та членами Ради з питань, що стосуються вантажних морських перевезень. У випадку невідкладних проблем, начальник вантажних перевезень міг давати розпорядження з питань, що належали до відання Ради, без попереднього їх розгляду Радою, але з наступним повідомленням на найближчому засіданні.

Засідання Ради вважалося таким, що відбулося, коли в ньому брали участь, окрім голови, не менше 4 членів. При цьому, Рада при начальнику вантажних перевезень мала виключно дорадчий

характер, а всі питання, що обговорювалися на ній отримували подальший рух згідно з рішенням, що приймалося начальником вантажних перевезень виключно одноосібно.

Рішення начальника вантажних перевезень, які не потребували внесення змін до затвердженого плану перевезень, або відхилення від діючих норм законів і правил, а також додаткового виділення коштів, передавалися ним до виконання особисто, за допомогою підпорядкованих йому органів. Інші рішення – після отримання остаточного рішення начальника морського штабу верховного головнокомандувача. З питань, що стосувалися змішаних залізнично-морських перевезень, дії начальника вантажних перевезень, по можливості, слід було узгоджувати з діями відповідних установ.

Урядові установи, громадські організації та приватні особи, які мали потребу у перевезенні вантажів по Чорному і Азовському морям, мали повідомляти відомості про кількість, пункти відправлення і призначення цих вантажів в Управління у справах вантажних перевезень, де зосереджувалися відомості щодо вантажних перевезень, а саме: статистичні дані про вантажообіг по окремих портах, про хід навантажувальних і вивантажувальних операцій, про кількість вантажів, що очікували на відправку тощо.

На підставі зазначених відомостей, Управління у справах вантажних перевезень під керівництвом помічника з комерційних перевезень в цій частині, виробляло проекти планів перевезень з питань щодо: а) черги відправки вантажів в залежності від терміновості їх доставки; б) портів відправлення і призначення вантажів, і в) організації в портах розвантаження, навантаження й зберігання вантажів. У тому ж порядку розглядалися питання щодо розміру плати на перевезення вантажів, фрахтів. Дані плани надавалися начальнику вантажних перевезень, який і вносив їх на обговорення Народи. Комерційні вантажні перевезення, що підлягали виконанню, такі як: продовольство для населення прибережних районів, паливо для урядових, крім військового і морського відомств, громадських і приватних установ, будівельні матеріали тощо, виконувалися суднами, під керівництвом помічника з комерційних перевезень за призначенням начальника вантажних перевезень та за допомогою установ Добровільного флоту. За цим же порядком перевозилися і військові вантажі, перевезення яких начальник вантажних перевезень визнавав за потрібне покласти на помічника з комерційних перевезень.

Для виконання доручень за вказаними перевезеннями, міністром торгівлі і промисловості відряджались, за потреби, особливі чини, з яких 1 призначається помічником з комерційних перевезень на випадок хвороби або відсутності. Облік і звітність вантажних перевезень, листування з цього приводу, діловодство, яке велося при начальнику вантажних перевезень і Народі, покладалося на Управління у справах вантажних перевезень. Яке складалося з чинів, відряджених для справ у ньому і завідувача управління справами, який призначався начальником вантажних перевезень. Загальне керівництво роботою цього Управління в частині, що відносилася до комерційних перевезень, покладалося на помічника з комерційних перевезень. Обов'язки і права чинів, які перебувають в Управлінні у справах вантажних перевезень, і розподіл повноважень в Управлінні визначалися інструкцією начальника вантажних перевезень. Тією ж інструкцією він визначав права і обов'язки завідувача плавучими засобами [9, с. 3-10].

Втім, відновлювати торговельне судноплавство у військових умовах було непросто, оскільки на початку вересня 1915 р. ворожий підводний човен «на висоті Аюдаг спалив 3 навантажених лісом, сіном і каменем вітрильних судна по 100 тон, команди висадилися на берег» [8, арк. 81]. Тим не менш, 21 жовтня 1915 р. видано нові правила для суден, які прямують в Очаків і Одесу [8, арк. 115], 1 листопада 1915 р. були розіслані в порти «Правила про попереджувальні сигнали про появу в Чорному морі ворожих підводних човнів» [8, арк. 118]; а 27 листопада 1915 р. розіслано «Правила для комерційних суден при зустрічі їх з військовими суднами» [8, арк. 128].

Отже, у результаті викладеного можна дійти до висновку, що початок Першої світової війни хоча і наніс важкого удару торговельному судноплавству на Чорному та Азовському морях, проте не знищив його. У військовий час головне управління портами і суднами перебрав на себе військовий флоту, в першу чергу начальник порту Севастополя. Ще однією важливою ланкою стало створене в 1915 р. в Одесі Управління вантажними перевезеннями на Чорному і Азовському морях, що також перебувало у військових руках. Важливо відзначити й те, що у досліджуваній період значно посилилася, через часту зміну військових обставин, нормотворча діяльність, що найшла своє відображення у численних циркулярах, правилах та наказах.

Список використаних джерел:

1. Радаїде Д.С. Деятельность таможенных учреждений Крыма в начале 1-й Мировой войны / Д.С. Радаїде // Актуальные вопросы истории, культуры, этнографии и права Юго-Восточного Крыма. – Новый Свет, 2013, 5 – 6 октября. – С. 55–58.

2. Ниметуллаева С. С. Деятельность сиротских судов Таврической губернии в условиях 1-й Мировой и гражданской войн / С. С. Ниметуллаева // *Legea si viata*. – Februarie, 2014. – С. 96–100.
3. Лаптев Ю. Н. Положение немцев в Крыму в годы первой мировой войны / Ю. Н. Лаптев // *Немцы в Крыму: очерки истории и культуры*. – Симферополь, 2000. – С. 63–71.
4. Тесленко А. М. Правовой статус иностранцев в России (вторая половина XVII – начало XX вв.) : автореф. дис. канд. юрид. наук : 12.00.01 / А. М. Тесленко. – Екатеринбург, 2000. – 18 с.
5. Бобков А. А. Разворот солнца над Аквилоном вручную. Феодосия и Феодосийцы в Русской смуте. Год 1918 / Вступительная статья д.и.н. С.В. Волкова / Бобков А. А. – Феодосия-Симферополь : Оригинал-М, 2008. – 384 с.
6. Полное собрание законов Российской империи. Собрание третье. Т. XXIX. 1909 г. Отделение 1. – СПб., 1912. – 1006 с.
7. Государственный Архив в Автономной Республике Крым, ф. 158, оп. 1, спр. 214. Инструкции и приказы по кораблевождению в Азовском и Черном море. Циркуляры и переписка о потоплении германскими подводными лодками судов и их местонахождении. Список судов, взятых под военную грузоповинность. 18.01.1916-13.12.1917 г. 151 л.
8. Государственный Архив в Автономной Республике Крым, ф. 158, оп. 1, спр. 197. Секретные циркуляры Министерства торговли и промышленности об условиях каботажного плавания по Черному и Азовскому морям, наблюдении за сигнализацией, оказании содействия Главному уполномоченному министерства по перевозкам. 26.01.1915-24.12.1915 г. 134 л.
9. Временное положение об управлении грузовыми перевозками по Черному и Азовскому морям. Не подлежит оглашению. – Петроград : Типография Морского Министерства в Главном Адмиралтействе, 1916. – 10 с.

** Змерзлий Борис Володимирович – доктор історичних наук, професор, заступник декана з наукової роботи Таврійського національного університету імені В. І. Вернадського.*