

ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ ТОРГОВОГО СУДНОПЛАВСТВА У 1916 РОЦІ НА ЧОРНОМУ ТА АЗОВСЬКОМУ МОРЯХ

Статтю присвячено дослідженню особливостей правового регулювання торговельного судноплавства у 1916 р. на Чорному та Азовському морях. Від одномоментних циркулярів регулювання торговельного плавання розвинулися та впровадилися системні правила. Найбільш змістовними з них були «Збірники наказів і Правил, якими слід керуватися судам плаваючим в Чорному морі». Також для плавання до кожного окремого порту також існували відповідні незмінні правила. У цей період значну увагу було приділено забезпеченню безпеки пасажирського судноплавства.

Ключові слова: торговельне судноплавство, безпека, регулювання, Чорне море.

Змерзлий Б. В. Правовое регулирование торгового судоходства в 1916 г. на Черном и Азовском морях.

Статья посвящена исследованию особенностей правового регулирования торгового судоходства в 1916 г. на Черном и Азовском морях. От одномоментных циркуляров регулирования торгового плаванья произошло развитие и внедрение системных правил. Наиболее содержательными из них были «Сборники приказов и Правил, которыми следует руководствоваться судам, плавающим в Черном море». Также для плаванья к каждому отдельному порту существовали соответствующие неизменные правила. В этот период значительное внимание было уделено обеспечению безопасности пассажирского судоходства.

Ключевые слова: торговое судоходство, безопасность, регулирование, Черное море.

Zmerzlyj B. V. Legal Regulation of Merchant Shipping on the Black Sea and the Azov Sea in 1916.

The article studies experience of the legal regulation of commercial shipping activity in the basins of the Black Sea and the Azov Sea in 1916 in military conditions. At that period from casual circulars of regulating the commercial shipping the State starts to develop systems of the rules and ensures its implementation. Considerable attention was paid ensuring the safety of passenger marine shipping.

Keywords: merchant shipping, safety, regulation, the Black sea.

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

Історіографію проблеми складають праці таких дослідників як: Радаїде Д. С., Німетуллаєва С. С., Лаптев Ю. М., Тесленко А. М., Бобков А. А. та ін. [1–5]. Із праць названих авторів слід особливо виділити статтю Д. С. Радаїде «Деятельность таможенных учреждений Крыма в начале 1-й Мировой войны» [1, с. 55–58]. У ній автор звертається до розгляду низки заходів та окремих нормативно-правових актів, що було розроблено та прийнято із початком Першої світової війни. У працях 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 вказуються судово-репресивні заходи, що були прийняті щодо німецьких торговельних фірм та компаній [2, с. 96–99].

З початком 1916 р. розпочалася підготовка до чергової навігації. У якій атмосфері вона відбувалася красномовно свідчить заява судовласника М. Й. Говалло в управлінні Ялтинського торговельного порту від 27 січня 1916 р. Він писав: «На увазі майбутнього відкриття в цьому році звичайної навігації і внаслідок розпорядження Морського військового начальства при плаванні, за умовами військового часу, триматися за ближче до берега, ...просити управління передати моє прохання через Головного Начальника морської оборони, Дирекції лоції і маяків Чорного і Азовського морів в Севастополь про охорону постійними віхами підводних каменів у кримського східного узбережжя Чорного моря:...» [6, арк. 1]. Незважаючи на важливість викладених у заяві проблем, 10 лютого 1916 р. дирекція маяків і лоції відмовила у проханні із різних причин [6, арк. 4].

Втім, військових не слід засуджувати за відмову. У цей період ними була проведена величезна робота із забезпечення безпеки торгового судноплавства. Так, завідувач оперативною частиною тилу чорноморського флоту 4 січня 1916 р. надіслав начальникам торговельних портів секретні «Правила входу і виходу суден порти Скадовськ і Хорли». У ці порти дозволялося входити лише судам, осадка яких не перевищувала 20 футів. Судно, що йшло з Хорлів або зі Скадовська, повинно було брати

лоцмана з Джарилгачського маяку, але не переходити паралелі останнього, поки лоцман не прийнятий. Вийшовши на відстань 10 миль від маяку судно відпускало лоцмана і йшло курсом SW 63, поки не відділилося від маяка на 37 миль, після чого могло вільно розташовувати курсами, пам'ятаючи при цьому оголошення, за яким море на відстані до 20 миль від берега в багатьох місцях було заміновано.

Судно, що йшло в Хорли або Скадовськ зобов'язувалося попереджати про час свого прибуття лоцмана. Давалася й адреса: «Скадовськ Джарилгачський маяк лоцману». Прийшовши в точку, що лежить від маяка на SW 63 37 милях, судно повинно було йти курсом NO 63, поки не наблизиться до маяка на 10 миль, де зупинялося і далі не йшло без лоцмана [7, арк. 19].

Або ж шифрованою телеграмою від 15 січня 1916 р. начальникам портів були повідомлені нижченаведені зміни правил плавання суден по Чорному морю: «Для підходу до Одеси необхідно з відстані 20 миль від Дністровсько-Цареградського маяку лягати на цей маяк курсом норд вест» [7, арк. 21]. Крім того, в цей період було введено правило, за яким кожному судну, в залежності від пункту призначення, видавалася начальником порту особлива секретна інструкція. Так, капітану транспорту «Козак» 20 січня 1916 р. були дані інструкції підходів до Новоросійська і Керчі [7, арк. 23]. Що стосується інструкції з Керчі, то при проході з Азовського моря в Чорне море судам дозволялося слідувати не інакше як з дозволу начальника оборони, який треба було отримати для кожного окремого випадку. Судну, яке отримало дозвіл на вихід у Чорне море, давався лоцман, за вказівкою якого воно й слідувало приблизно до мису Чегенлек [7, арк. 23].

Подібні інструкції були іменними, а тому видавалися в кожному конкретному випадку. Тут можна пригадати інструкцію капітану транспорту «Джаконда» про підхід до Новоросійська від 12 березня 1916 р. [7, арк. 32], а також інструкції капітану транспорту «Пованна» із підходами до Одеси та Севастополя [7, арк. 33]. Вищий ешелон спеціальних нормативно-правових актів створювали «Збірники наказів і Правил, якими слід керуватися судам плаваючим в Чорному морі». Оперативна частина тилу фронту розсилала їх начальникам портів, а при їх оновленні та виданні нових старі забирали [7, арк. 43]. Крім того, військові зосередили в своїх руках всю інформацію щодо наявних в портах запасів палива та інших паливно-мастильних даних, а 27 січня 1916 р. штаб командувача Чорноморським флотом начальнику торгового порту в Ялті наказав зосередити всі відомості про наявність пароплавів і моторно-вітрильних суден у портах, і про рух їх у службі зв'язку Чорного моря [7, арк. 24].

При цьому, військові дії не скасували діяльність портів та їх служб, багато питань роботи портів та судноплавства доводилося вирішувати і в цих умовах. Так, відбувався процес подальшого розвитку метеорологічної служби. Зокрема, 26 березня 1916 р. міська дума Ялти у своєму засіданні дозволила постановку на портовій території англійської метеорологічної будки [6, арк. 16]. А 3 травня 1916 р. у цьому ж порту відбулася нарада з питання про пристрої гідрометеорологічної станції в Ялтинському порту. На ній були присутні завідувач центральною станцією гідрометеорологічної служби Чорного і Азовського морів інженер М. М. Сарандинакі, технік робіт Ялтинського порту М. Н. Агапітов, спостерігач гідрометеорологічної станції Ялтинського порту А. Л. Плакіда, помічник контролера М. А. Шеман. Нарада, вислухавши доповідь інженера М. Н. Сарандинакі про необхідність найближчим часом встановити гідрологічні та метеорологічні прилади і приступити до обговорення поставлених питань, крім іншого, «обрала для встановлення мереографа місце...» [6, арк. 10].

У лютому 1916 р. начальник Одеського військового округу, генерал-губернатор дозволив ловлю риби в нічний час у м. Ялта за умови, щоб рибальські суди не несли вогнів і не віддалялися від порту на відстань більше 2-х верст [8, арк. 3]. У слід за цим відбулося розпорядження головного командира порту Севастополя, щоб катери плавали вдень під самим берегом і при найменшій небезпеці викидалися на берег [8, арк. 38]. Ці застереження не були марними, оскільки відомо, що вітрильне судно «Греза» було підірвано поблизу Севастополя німецьким підводним човном 27 березня 1916 р., на щастя ніхто з екіпажу не загинув [7, арк. 41]. У квітні 1916 р. було потоплено вітрильне судно «Георгій Побідоносець» з продовольством для Ялти підводним човном біля мису Фіолент [7, арк. 45]. І хоча в таких випадках передбачався порядок виплати страховки за загиблий вантаж, проте бажаючих ризикувати виходити в море ставало все менше.

Вживалися і заходи щодо підвищення безпеки торгового судноплавства. Так, міністерство торгівлі і промисловості 31 травня 1916 р. повідомило начальникам торговельних портів у своєму секретному циркулярі про завершення будівництва і відкриття дії радіотелеграфних станцій загального користування районом дії до 300 верст в наступних п'яти пунктах: в Новоросійську, в Олександрівську на Муромі, в Астрахані, на Соловецьких островах і на Сахаліні. Викличні сигнали додавалися до циркуляра, а про це повідомлення потрібно було ставити до відома капітанів відповідних комерційних пароплавів [7, арк. 52]. Крім розширення мережі радіостанцій, важливу роль зіграло активне використання шифрів для передачі різних повідомлень. Деякі з них були малоприматними і

замінювалися іншими. Інші ж – використовувалися довше. Так, за клопотанням завідувача оперативною частиною тилу Чорноморського флоту на початку грудня 1916 р. для телеграфних зносин про плавання з командирами і начальниками портів був введений один загальний шифр «Рейс». Це значно скоротило кількість переданих телефонограм і призвело до впорядкування роботи багатьох служб [7, арк. 145].

Що стосується інших заходів безпеки, то міністерство торгівлі і промисловості своїм циркуляром від 1 червня 1916 р. вимагало ставити його до відома про всі випадки обстрілу і потоплення ворожими військовими судами суден російського торгового флоту. Їх пропонувалося направляти в надзвичайну слідчу комісію, створену ще положенням ради міністрів від 9 квітня 1915 р., а копії цих донесень і протоколів одночасно пропонувалося супроводжувати до відділу торгових портів [7, арк. 53]. Приймалися і більш дієві заходи, так, зокрема, начальникам портів від оперативної частини тилу Чорноморського флоту 6 червня 1916 р. був відправлений список тих берегових пунктів Чорного моря, де поставлені гармати, під захист яких, у разі зустрічі з ворожими військовими судами, могли б прямувати російські торгові судна і транспорти. Капітанам суден слід було повідомляти лише про ті з таких місць, які перебували на шляху їх рейсу [7, арк. 54].

Втім, всі наступні рішення, що приймалися військово-морським відомством і міністерством торгівлі і промисловості, тією чи іншою мірою були спрямовані на максимальне забезпечення безпеки торгового судноплавства та збереження судів як тих, що залишалися в руках приватних власників, так і тих, що для своїх потреб мобілізували під час війни. Так, оперативна частина тилу Чорноморського флоту 9 липня 1916 р. повідомила начальникам портів, що всі моторно-вітрильні судна повинні підкорятися наступним правилам: 1) по приході в порт негайно пред'являти свої документи. 2) Отримавши «відхід» зніматися у призначений час; у разі ж, якщо не знімуться, то для догляду повинні просити новий відхід, пояснюючи причину, що викликала не відхід [7, арк. 63].

За Наказом командувача Чорноморським флотом адмірала Колчака О. В. від 23 серпня 1916 р. за № 1040 повідомлялося про посилення покарання за деякі злочинні діяння, передбачені статтями Уложення про покарання кримінальні та виправні: 1221–1227, 1238 (про умисне пошкодження суден) [7, арк. 94–96]. Цей крок був викликаний частими випадками посадки судна на міліну і іншими подібними причинами, що викликало в очах військового командування неоднозначне трактування.

Серед інших приписів, спрямованих на забезпечення безпеки кораблів, слід вказати наступні вимоги оперативної частини тилу Чорноморського флоту і Севастопольського порту: 1) 13 вересня 1916 р. суднам, що йшли до гирла Дунаю і в Констанцу слід повідомляти наступне: про запалювання Сулинських 6 вогнів треба було попереджати коменданта Констанци за 12 годин. Про маяк Констанци за 1 годину. Про висилку тральщика до Мідії за 6 годин [7, арк. 92]; 2) 28 вересня 1916 р. начальникам портів таємно повідомили, що до скасування даного розпорядження проходити Тарханкут слід на відстані не ближче 20 миль [7, арк. 98]; 17 серпня 1916 р. повідомлено, що в широті 50'30 і довготі 29'55 помічені поставлені міни. Про це слід попередити судна, що прямують в це місце [7, арк. 100].

Слід згадати і про те, що віце-адміралом Колчаком О. В. були видані спеціальні правила, в першу чергу, що стосуються безпеки пасажирів на різних судах в Чорному морі. Так, 31 жовтня 1916 р. ним була видана інструкція, що складалася з 9 пунктів: «До уваги пасажирів, які перебувають на пароплавах під час плавання, в районі дії підводних човнів або знаходження мін загородження» [7, арк. 112].

У той же день було видано «Особливі правила для суден, що плавають в районі підводних човнів або знаходження мін загородження». Ними, зокрема, передбачалося, що для отримання дозволу на пасажирське плавання у воєнний час, кожен пароплав, незалежно від оглядів, передбачених Правилами 23 листопада 1911 р., повинен був піддаватися портовим управлінням ще особливому огляду для визначення, чи допускається до перевезення на ньому пасажирів, чи є необхідна кількість рятувальних засобів, а також для перевірки інших заходів, що вживалися з метою обережності. Вимагалось, щоб кількість пасажирів на пароплаві точно відповідала кількості, дозволених портовим управлінням. На судні кількість палубної команди, кількість рятувальних шлюпок і приладдя, а також їх розміщення встановлювалися на кожному пасажирському пароплаві портовим управлінням. Як те, так і інше залежало від пристрою палуб, трапів тощо, а також небезпеки плавання пароплава в залежності від району цього плавання.

На верхній палубі вантаж потрібно розташовувати так, щоб залишалися вільними проходи: 1) вздовж палуби, 2) з одного борту на інший, 3) до всіх шлюпок та іншого рятувального приладдя. На талях і на самих шлюпках не допускалося тримати ніяких речей, що не належали цій шлюпці. На судні потрібно було мати розклад всієї команди по шлюпках, а також для завідування іншими рятувальними засобами у випадку потоплення судна. Перевірка таких розкладів повинна була проводитися по можливості частіше. Крім того, періодично перевірялося вміння спуску шлюпок на якорі, так і на малому ході, а також вміння команди гребти. Під час продажу квитків кожному пасажиру слід було

пропонувати друковані настанови для пасажирів під час плавання. Для неписьменних пасажирів їх було слід обов'язково читати судновою адміністрацією за відхід пароплава.

Капітанам комерційних судів слід було приймати такі зазначені запобіжні заходи: судам заборонялося для скорочення шляху відступати від фарватеру, де такий було встановлено. Всі двері поперечних водонепроникних перебірок треба було тримати закритими, за винятком того часу, коли було необхідно їх відкривати для виробництва будь-яких робіт на судні. Всі бортові люки, порти та інші отвори в бортах судна, коли це можливо, потрібно було тримати закритими. У тих місцях, де потрібно було тримати відкритими водонепроникні двері або бортові люки, мали знаходитися люди, призначені з екіпажу, для того, щоб закрити їх за сигналом.

Порятунок судна часто залежав від відповідного розташування його вантажів. А тому вказувалося, що бажано, щоб висота надводного борту не була надміру зменшена, внаслідок прийняття баластної води, але у той же час було важливим, щоб судно мало достатню стійкість щоб уникнути цього, у разі, якщо воно буде підірвано міною, втрати висоти надводного борту до небезпечних меж або для пасажирського судна до межі, при якому не було б можливим спустити шлюпки. У зв'язку з цим потрібно, щоб центр ваги вантажу знаходився нижче того становища, яке було достатнім лише для забезпечення стійкості судна при бортовій хитавиці, при цьому, якщо вантаж був настільки легкий, що достатня величина стійкості не могла бути отримана іншим способом, то деякі або всі баластні цистерни вимагалося заповнювати водою. Судно ні в якому разі не повинно було бути перевантаженим.

Якщо початкова стійкість судна була не настільки велика, щоб запобігти небезпеці значного крену, та при цьому судно мало поздовжні перегородки, як, наприклад, поздовжні стінки вугільних ям, то варто було вжито заходи, щоб вода, що проникла всередину судна, могла по можливості вільно проходити через поздовжні перегородки. Також потрібно було вживати відповідні заходи, щоб капітан або його помічник у разі небезпеки мав можливість негайно попередити про це людей, що обслуговували машинні та кочегарні відділення, а також інші підпалубні приміщення. Капітанові треба було зробити розпорядження, відповідно до якого зазначені особи знали б, що вони будуть попереджені умовним сигналом, коли настане час покинути свої пости.

Згідно із цим розпорядженням машинна команда повинна була залишатися на своїх місцях до тих пір, поки не був відданий наказ залишити машини. Під час атаки ворожим човном машинний телеграф міг бути зіпсований, і у зв'язку з цим вимагалося встановити незалежний порядок передачі наказів з містка в машинне відділення, щоб у тому разі, якщо судно буде підірвано, машини могли б бути зупинені відразу. Якщо була можливість, рятувальні шлюпки слід було підняти на шлюпбалках з повним постачанням і тримати готовими до негайного спуску протягом усього часу, доки судно знаходилося в районі дії підводних човнів. Також вимагалося запобігати гойданню шлюпок.

У небезпечних водах рекомендувалося згортати талі в бухти на палубі, щоб вони були готовими до використання у будь-який час. З рятувальних шлюпок, які не перебувають на шлюпбалках, при вході в район дії підводних човнів необхідно було знято чохли і, за винятком ланцюгів для зміцнення на ростях, видалити всі перешкоди, які могли б перешкодити шлюпці спливати з палуби судна.

З метою успішного спливання певну кількість рятувальних шлюпок дозволялося, якщо це необхідно, ставити їх не у шлюпбалок. У разі швидкого занурення, яке могло статися у разі вибуху судна міною, велику користь могли надавати рятувальні плоти або плавучі предмети, які могли легко спливати при зануренні судна. Такими плотами або предметами, крім шлюпок та іншого рятувального приладдя, необхідного згідно із правилами огляду морських торговельних суден, було бажано під час війни забезпечувати всі пасажирські судна. Ці плоти або предмети слід розміщувати так, щоб вони могли вільно спливати з палуби судна при знятті кріплень ланцюгів. При цьому, вони не повинні були бути принайтовлені.

Рятувальні нагрудники слід було зберігати в таких місцях, щоб до них був вільний доступ. На пасажирському судні капітан повинен був особисто переконатися, що кожен пасажир має виданий йому нагрудник, що йому було показано як його одягти, і що він вміє це сам правильно робити. Повинні були приводитися огляди з короткими поясненнями, на яких всі пасажирі повинні були бути присутніми з нагрудниками. В особливо небезпечних місцях капітан мав право вимагати, щоб всі пасажирі одягли нагрудники на себе [7, арк. 113–114].

Утім, з кожним новим етапом війни саме військові зусилля ставали основним фактором дії торговельних портів. Так, наприклад, начальник штабу командувача Чорноморським флотом 23 листопада 1916 р. наказав начальнику Ялтинського порту до 1 січня 1917 р.: 1) звільнити та передати за описом портовий будинок з необхідними службами і наявними там інвентарем для потреб Чорноморської Авіації, 2) очистити гавань до того ж 1 січня від шхун, що стояли на якорі вб'к моря та лазень Кажуріна і заборонити їм у майбутньому ставати там [7, арк. 147]. Слід згадати і про те, що було

прийнято заходи, спрямовані на майбутній розвиток торгового судноплавства. Зокрема, слід сказати, що уряд та міністерство торгівлі і промисловості видало серію нормативно-правових актів (2 листопада 1915 р., 16 січня, 7 і 17 травня, 8 липня 1916 р.) якими було обмежено продаж російських судів іноземцям. Викликано це було тим, що багато хто із судновласників ще під час війни уклали контракти про продаж своїх судів після закінчення бойових дій. Це могло значно ускладнити майбутнє відновлення торгівлі [7, арк. 70].

Таким чином, протягом Першої світової війни розвитку торгового судноплавства в акваторії Чорного і Азовського морів було завдано істотної шкоди, не дивлячись на те, що і в цей період проводилися деякі необхідні роботи з облаштування та розвитку портів, мережі метеорологічних станцій, засобів зв'язку тощо. Багато торговельних суден були вилучені із підпорядкування військово-морського міністерства, а керівництво комерційними портами і торговельним судноплавством у зв'язку з військовими діями фактично перейшло в руки військового командування. Створення ж у 1915 р. особливого управління вантажними перевезеннями, підпорядкованого військовому командуванню, лише закріпило цей процес. Безпосереднє керівництво діяльності портів взяв на себе спочатку головнокомандувач Чорноморським флотом, а потім начальник Севастопольського порту.

Підсумовуючи аналіз стану розвитку правового регулювання торгового судноплавства в акваторії Чорного і Азовського морів, відзначимо, що воно характеризувалося фрагментарністю, відсутністю єдиного підходу до принципів управління судноплавством у цей період, а також пошуком ефективних засобів управління в умовах воєнного часу. При цьому особлива увага приділялася правовому регулюванню гарантування безпеки пасажирів.

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 : спец. 12.00.01 «Теория права и государства; история права и государства; история политических и правовых учений» / 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. Державний Архів у Автономній Республіці Крим, ф. 158, оп. 1, спр. 222. Переписка с Дирекцией маяков и лоции Черного и Азовского морей о предостерегательных знаках, портовых огнях, причальных бочках и метеорологии. Об устройстве гидрометеорологической станции в Ялтинском порту. 28.01.1916–17.10.1916 г. 13 арк.
7. Державний Архів у Автономній Республіці Крим, 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 арк.
8. Державний Архів у Автономній Республіці Крим, ф. 158, оп. 1, спр. 219. Переписка с Ялтинской городской управой о портовых сооружениях и постройках. Секретные сведения о деятельности Феодосийского порта. 02.01.1916–25.02.1917 г. 162 арк.

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