

ДОГОВОРНЫЯ РѢКИ

ОЧЕРКИ ИСТОРИИ И ТЕОРИИ МЕЖДУНАРОДНАГО
РѢЧНАГО ПРАВА

П. КАЗАНСКАГО

Приватъ-доцента Императорскаго Казанскаго Университета

Т. I

КАЗАНЬ.

Типо-Литографія Императорскаго Университета.

1895.

Печатано по сиредѣленію Юричическаго Факультета И м п е р а т о р -
с к а г о Казанскаго Университета.

Деканъ *А. Осиповъ.*

ПРЕДИСЛОВІЕ.

Одна изъ причинъ, почему международное право не заняло до сихъ поръ подобающаго ему мѣста въ средѣ другихъ юридическихъ наукъ, состоитъ въ томъ методѣ, которому слѣдуетъ большинство интернаціоналистовъ. Вмѣсто того, чтобы черпать свои знанія изъ непосредственныхъ источниковъ права народовъ, международного договора и обычая, они думаютъ построить систему его, исходя изъ теорій своихъ предшественниковъ. Такимъ образомъ, въ то время, какъ все движется впередъ, международное право продолжаетъ питаться возрѣніями XVII и XVIII вв. Не мудрено поэтому, что оно нерѣдко вызываетъ сомнѣніе и отрицаніе со стороны наиболее послѣдовательныхъ и живыхъ умовъ. Вторая причина, стоящая въ непосредственной связи съ первой, заключается въ неправильномъ сближеніи его то съ той, то съ другой какой-нибудь отдѣльной вѣтвью національнаго права и въ происходящемъ отсюда искусственномъ освѣщеніи различныхъ институтовъ его. Въ задачу нашего времени входитъ обратиться въ детальному изученію положительнаго матеріала, который даетъ современному изслѣдователю практика, и сблизить нашу науку съ тѣмъ, съ чѣмъ сблизила ее сама жизнь, т. е. съ національнымъ или внутреннегосударственнымъ правомъ вообще. Международный порядокъ есть дальнѣйшее развитіе частноправоваго и публичноправоваго порядка въ отдѣльныхъ государствахъ и содержитъ въ себѣ также и частноправовые,

и публичноправовые элементы. Сбумѣть понять ихъ и разработать такъ, какъ требуетъ особая природа тѣхъ и другихъ, составляетъ другую задачу настоящаго времени. Вмѣстѣ съ этимъ однако не надо упускать изъ виду двухъ вещей. Международноправовая дисциплина, какъ была въ прошломъ, такъ и нынѣ остается наукой прикладной. Главное назначеніе научныхъ трудовъ въ этой области знанія заключается въ установленіи основныхъ началъ международного права и въ подготовленіи постепенной всеобщей кодификаціи его. Поэтому ученый интернаціоналистъ долженъ удѣлять свое вниманіе не только тѣмъ юридическимъ началамъ, которыя регулируютъ международную жизнь, но и тѣмъ интересамъ, которые двигаютъ ею и требуютъ себѣ юридическаго обезпеченія. Это во-первыхъ. Во-вторыхъ было бы ошибкой высказывать рѣшительное и общее осужденіе учителямъ международного права, придерживавшимся или придерживающимся иного направленія. Среди нихъ не мало сильныхъ умовъ и глубокихъ знатоковъ международной политики и права народовъ. Современный изслѣдователь можетъ быть увѣренъ въ томъ, что онъ сдѣлалъ все возможное для достиженія истины, только въ такомъ случаѣ, если провѣритъ свои заключенія, добытыя самостоятельно изъ договора и обычая, тѣмъ, что думали и чему учили лица, къ которымъ нельзя не проникнуться величайшимъ уваженіемъ, вспоминая, въ какія нерѣдко темныя времена они убѣжденно и часто съ самопожертвованіемъ проповѣдывали высокіе идеалы правды и права въ сношеніяхъ между народами.

Выполнить эти задачи и условія въ разработкѣ одного изъ частныхъ вопросовъ науки постольку, поскольку это позволяютъ наши слабыя силы, вотъ та цѣль, которую мы имѣли въ виду, приступивъ къ настоящей работѣ. Международное право только тогда установить на раціональныхъ основаніяхъ свое общее ученіе, когда отдѣльные институты его будутъ удовлетворительно разработаны. Мы выбрали предметъ, по

которому положительный матеріалъ особенно богатъ, относительно котораго было высказано особенно много противорѣчивыхъ теорій и связь котораго съ разными отдѣлами національнаго права особенно очевидна. Задача наша была не легка. Конечно предлагаемое сочиненіе можно сравнивать только съ тѣмъ, что было сдѣлано раньше по этому вопросу, но никакъ не съ соотвѣтствующими работами по національному праву. Намъ пришлось впрочемъ затронуть и послѣднее. Объясняется это положительной необходимостью опредѣленно установить, какихъ воззрѣній изъ числа многихъ господствующихъ придерживаемся мы на основные вопросы его. Безъ этого не было никакой возможности ни понять, ни конструировать отдѣльныя части международнаго права рѣкъ, ни разобраться въ различныхъ теоріяхъ, смѣшивающихъ національныя и интернаціональныя явленія.

Мы никогда не рѣшились бы приступить къ этому сложному изслѣдованію, если бы намъ не было дано въ извѣстныхъ случаяхъ болѣе или менѣе воспользоваться трудами столь авторитетныхъ спеціалистовъ, какъ Энгельгардтъ и Каратеодори. Особенно первый изъ нихъ представилъ такую совершенную обработку нѣкоторыхъ институтовъ рѣчнаго права, что лицамъ, писавшимъ послѣ него (Прадье-Фодере, Кальво), ничего больше не оставалось, какъ дословно повторять его воззрѣнія.

Въ заключеніе на мнѣ лежитъ пріятный долгъ выразить глубокую признательность барону Ѳ. Р. Остенъ-Сакену и другимъ лицамъ въ Петербургѣ и Парижѣ, благодаря просвѣщенному содѣйствію которыхъ, мнѣ была предоставлена возможность воспользоваться нѣкоторыми источниками вообще для публики недоступными.

П. Казанскій.

10 августа 1894 г.

г. Вѣна.

ВВЕДЕНІЕ.

ЭККУРСЪ I.

РѢКИ И РѢЧНОЕ ПРАВО.

§ I. Значеніе рѣкъ, преимущественно какъ путей сообщенія.

Вода, кровь земли, какъ ее называютъ поэты, является то благотвѣтельной, то враждебной стихіей по отношенію къ человеку. Послѣдній ведетъ съ нею постоянную и упорную борьбу, съ одной стороны стараясь осушить болотистыя мѣстности, негодныя для земледѣлія и нездоровыя для жизни, предохранить себя отъ наводненій, размывовъ берега, потоцленій, словомъ уменьшить вредное дѣйствіе воды, а съ другой стремясь извлечь изъ нея всю ту пользу, увеличить всѣ тѣ благопріятныя ему силы, на которыя она только способна.

На самомъ дѣлѣ вода удовлетворяетъ многія насущныя потребности отдѣльныхъ лицъ и всего общества. Главная роль въ этомъ отношеніи принадлежитъ прѣснымъ водамъ. Онѣ служатъ для домашнихъ потребностей каждаго хозяйства и для личныхъ нуждъ каждаго индивидуума; для разныхъ надобностей сельской промышленности (преимущественно орошеніе полей); для рыбной ловли; для цѣлей промышленности обрабатывающей (какъ двигательная сила: мельницы, заводы, фабрики); наконецъ, какъ удобные пути сообщенія. Не говорю уже о значеніи воды для климатическихъ, санитарныхъ и иныхъ данныхъ обитаемой людьми мѣстности.

„Изъ всѣхъ видовъ, которые принимаетъ вода на земномъ шарѣ, ручьи, рѣчки и рѣки“, говорилъ Коль, „играютъ самую большую роль въ нашей жизни, служа человеку ста различными способами“. Первое же мѣсто среди прѣсныхъ водъ

принадлежитъ, въ условіяхъ болѣе или менѣе значительной культуры человѣка (а слѣдовательно и населенности страны)— великимъ собраніямъ влаги, *рѣкамъ и озерамъ*. И это главнымъ образомъ потому, что именно они выполняютъ всю ту службу человѣку, на которую только способна вода. Наиболѣе полно удовлетворяя остальнымъ надобностямъ его, они служатъ также, какъ удобные пути сообщенія; на что неспособны мелкіе рѣчки, ручьи, ключи, болота, колодцы и т. п. „Les fleuves“, пишетъ одинъ знаменитый географъ, „roulent dans leurs flots l'histoire et la vie des nations“ ¹⁾. Только для народовъ низшихъ культуръ болѣе полезны малыя воды.

Насъ интересуется главнымъ образомъ *значеніе рѣкъ, какъ путей сообщенія*. Поэтому мы остановимся на немъ особенно подробно. Долгое время рѣки были наиболѣе удобными изъ всѣхъ видовъ ихъ; съ проведеніемъ желѣзныхъ дорогъ значеніе рѣкъ нѣсколько умалилось, но все-таки, не смотря на заблужденія нѣкоторыхъ правительствъ, и въ наши дни оно громадно. Прадье-Фодере называетъ ихъ „force motrice d'une grande puissance“ ²⁾. Энгельгардтъ, съ сочиненіями котораго намъ прійдется постоянно имѣть дѣло, замѣчаетъ: „Судоходный водяной путь несравненно болѣе выгоденъ для торговли и промышленности, чѣмъ самыя усовершенствованныя сухопутныя дороги, лишь бы онъ былъ постоянно свободенъ и удобенъ“.

Впрочемъ за послѣдніе годы вопросъ о томъ, что *приноситъ болѣе пользы странѣ: желѣзнодорожныя или водяныя сообщенія*, вызывалъ многочисленные споры. Выступали противники послѣднихъ, предлагавшіе чуть-ли не ихъ искусственное уничтоженіе ³⁾, но гораздо больше было убѣжденныхъ защитниковъ ихъ важнаго экономическаго значенія ⁴⁾. Вопросъ былъ

¹⁾ El. Reclus, Terre. — Относительно значенія рѣкъ въ исторіи человечества см. J. Metchnikoff, La civilisation et les grands fleuves historiques, Paris. 1889. Какъ одно изъ дѣльныхъ популярныхъ географическихъ сочиненій, можно отмѣтить Jacottet, Les grands fleuves. Paris. 1887.

²⁾ Traité de droit in—l public, § 684.

³⁾ Haap. Nördling, Die Selbst-Kosten des Eisenbahn-Transportes und die Wasserstrassen-Frage in Frankreich, Preussen und Oesterreich. Wien. 1885.— Idem, Neuere über die Wasserstrassen-Frage. Wien. 1886.

⁴⁾ Gr. Pontzen et Fleury, Voies navigables et chemins de fer. Paris. 1887. (Отвѣтъ на докладъ Nördling'a Обществу гражданскихъ инженеровъ въ Па-

перенесенъ на международные конгрессы внутренняго судоходства ¹⁾ и въ концѣ концовъ получилъ рѣшеніе благопріятное для обѣихъ сторонъ. Его можно формулировать слѣдующими строками покойнаго Рошера: „Für diejenigen Waarengattungen, wo die Wohlfeilheit des Transportes mehr ins Gewicht fällt, als die Schnelligkeit, die bequeme Ueberallmöglichkeit des Aus-und Einladens mehr als die genaue Berechenbarkeit, wird sich die Binnenschiffahrt ganz wohl neben der Eisenbahn erhalten können: zumal wenn jene durch Gleichheit der Verwaltung über weite Strecken systematisirt worden ist“ ²⁾. Другими словами, въ дѣлѣ перевозки громоздкихъ, тяжелыхъ, дешевыхъ товаровъ желѣзная дорога не можетъ конкурировать съ водяною. Наоборотъ, во всѣхъ другихъ операціяхъ послѣдняя уступаетъ ей неоспоримое первенство.

Именно въ этомъ смыслѣ министръ Беттихеръ, открывая конгрессъ во Франкфуртѣ на Майнѣ, сказалъ отъ имени правительства: „Давно уже проложила дорогу мысль, что *каждый изъ этихъ способовъ сообщенія, разъ они будутъ устроены рационально, согласно съ условіями провоза товаровъ, которому они служатъ, приноситъ свою пользу, ни мало не вредя другому*“. Такія рѣчи часто раздавались на конгрессахъ и внѣ ихъ. „Желѣзные дороги и судоходные пути“, заявлялъ инженеръ Герцъ, „питаютъ другъ друга, мы видимъ между ними сотрудничество, а не конкуренцію ³⁾“. На самомъ дѣлѣ если „судоходный путь облегчаетъ подвозъ сырыхъ матеріаловъ, увеличивая тѣмъ самымъ ихъ производство, то желѣзная дорога выигрываетъ отъ послѣдняго обстоятельства часто въ большей степени, чѣмъ сама водяная ⁴⁾“. (Предпо-

рижѣ. См. Мемуары общества, livraison de décembre 1886, p. 784).—Отчасти T. Carro, Alliance entre la navigation maritime et la navigation intérieure. Meaux. 1882.

¹⁾ Какое вниманіе удѣлялось ему видно изъ того, что одному V конгрессу представлены были по этому поводу рефераты слѣд. лицъ: v. d. Borgh, Hartung, Landraf, Merkens, Pescheck, Pollack, Schromm, Ely, North, Roberti, Fleury, Halasz.

²⁾ Nationalökonomik des Handels und Gewerbfleisses. S. 448.

³⁾ Note sur le développement de navigation intérieure en Allemagne.

⁴⁾ M. Holtz, Concurrence des voies navigables et des chemins de fer въ оф. изд.: IV. Congrès in-1 de navigation intérieure. 1892. Paris. P. 359.

лагается, конечно, что малогромоздкіе и сравнительно дорогие обработанные товары будутъ, б. ч., идти по желѣзной дорогѣ). Последняя не можетъ однако замѣнить парохода въ дѣлѣ перевозки дешевыхъ матеріаловъ, какъ въ виду высоты желѣзнодорожныхъ ставокъ, такъ и благодаря своей ограниченной грузоподъемности. „Die Lokomotive nur ein Zugpferd, die Wasserstrassen der Elephant für die Massenbewegung ist“, образно выражается одинъ изслѣдователь ¹⁾. Вторая служба рѣчныхъ путей (опуская болѣе мелкія или чисто мѣстныя обстоятельства) состоитъ въ томъ, что они, при свободѣ рѣчнаго судоходства, *противодѣйствуютъ*: „одному изъ золъ нашего времени: *увеличенію крупныхъ анонимныхъ капиталовъ* ²⁾“, составляютъ полезную конкуренцію желѣзнымъ дорогамъ, даютъ заработокъ мелкимъ предпринимателямъ, словомъ вносятъ смягчающую ноту въ современный экономическій строй ³⁾.

¹⁾ Doell, Die Wasserstrassen in Frankreich, 1891, S. 22.

²⁾ Докладъ проф. Honsell на 3-мъ конгрессѣ: «Sur l'importance des fleuves et leur développement.

³⁾ Не имѣя возможности вдаваться въ подробности этого вопроса, въ особенности останавливаться на статистическихъ данныхъ, мы позволимъ себѣ сдѣлать выдержку изъ постановленій конгрессовъ внутренняго судоходства на этотъ счетъ. Секція D четвертаго конгресса заключала: «1. Судходныя дороги, въ виду дешевизны ихъ постройки и содержанія, являются выгоднымъ средствомъ передвиженія по дешевымъ цѣнамъ большихъ массъ товаровъ и должны быть, поэтому, предметомъ самаго серьезнаго вниманія со стороны заинтересованныхъ лицъ и правительства. 2. Однообразно-устроенная система судходныхъ дорогъ необходима для обезпеченія передвиженій по дешевымъ цѣнамъ на большія разстоянія 3. Одновременное существованіе и развитіе желѣзныхъ дорогъ и судходныхъ путей желательно: а) Потому что каждое изъ этихъ средствъ сообщеній дополняетъ другое, а оба они одинаково служатъ, сообразно своимъ спеціальнымъ особенностямъ, общему благу; б) Потому что, смотря на вещи съ общей точки зрѣнія, нельзя не видѣть, что развитіе средствъ сообщенія, въ концѣ концовъ, служить на пользу какъ желѣзнымъ дорогамъ, такъ и судходнымъ. 4. Великое значеніе судходныхъ путей для всей страны и то обстоятельство, что они питаютъ и дополняютъ желѣзныя дороги, оправдываетъ внимательство государства и другихъ юридическихъ лицъ (des corps constitués) для вспоможенія постройки и содержанію ихъ, именно, въ такихъ размѣрахъ, чтобы ими могли пользоваться для торговыхъ операцій по дешевымъ цѣнамъ и на большія разстоянія». Третій конгрессъ высказался совершенно въ томъ же

Въ настоящее время, послѣ кратковременнаго увлеченія желѣзными дорогами, *правительства снова вернулись къ прежнимъ заботамъ о своихъ водяныхъ путяхъ*: поддержанію и улучшенію старыхъ, постройкѣ новыхъ и созданію, по возможности, рядомъ съ широко развитой желѣзнодорожной сѣтью, столь-же широко, цѣлесообразно и однообразно устроенной сѣти водяныхъ путей (во Франціи проектъ Фрейсине). Франція въ этомъ отношеніи соперничаетъ съ Германіей, Австро-Венгрія съ Сѣверо-Американскими Соед. Штатами и т. д. Этому же обстоятельству мы обязаны появленіемъ международныхъ конгрессовъ внутренняго судоходства, изъ которыхъ первый былъ въ 1885 г. въ Брюсселѣ, а послѣдній, шестой въ Гаагѣ въ 1894.

Изъ сказаннаго *не слѣдуетъ* однако выводить, что *вся водяныя сообщенія и во всѣхъ странахъ имѣютъ равное значеніе*. Вообще многочисленность судоходныхъ рѣкъ, обширность территорій занимаемыхъ отдѣльными бассейнами, значительность пространства той или другой рѣки и ея притоковъ, доступнаго морскимъ судамъ, или открытаго лишь для рѣчнаго судоходства, или сплава дровъ, плотовъ и пр., положеніе отдѣльныхъ рѣкъ пересѣкающихъ по разнымъ направленіямъ плодородныя, промышленныя и т. п. богатая области, время состоянія свободнаго отъ льда, связь одной рѣки съ другими при помощи каналовъ и сухопутныхъ дорогъ, а въ особенности связь ихъ съ открытыми морями, относительная дешевизна провоза вслѣдствіе употребленія даровыхъ двигателей (вѣтеръ, теченіе), отсутствія дорогостоящаго искусственнаго полотна и незначительнаго состава служащихъ; неограниченная подъемная сила рѣкъ (по сравненію съ желѣзными дорогами), скорость движенія (по сравненію съ грунтовыми), воз-

духъ. Въ принятыхъ имъ статьяхъ мы находимъ кромѣ того слѣд. мѣсто: «Побочныя выгоды проведенія искусственныхъ судоходныхъ путей, особенно, что касается осушенія и ирригаціи земель, могутъ часто вызывать дѣятельное участіе въ ихъ постройкѣ со стороны круговъ, собственно, въ судоходствѣ незаинтересованныхъ».—Къ Манчестерскимъ постановленіямъ на V конгрессѣ въ Парижѣ добавленно: «Относительная роль судоходныхъ и желѣзныхъ дорогъ въ извѣстной странѣ зависитъ всего болѣе отъ естественныхъ условій ея судоходныхъ рѣкъ и отъ характера экономической политики, которой въ ней держатся относительно товарнаго движенія» (Предложеніе одного изъ русскихъ делегатовъ).

возможность перевозки громоздкихъ товаровъ, удобство нагрузки ихъ въ любомъ мѣстѣ берега, отсутствіе перегрузокъ съ судовъ одного типа на другія, единство режима примѣняемаго на всей рѣкѣ и т. д.,—вотъ тѣ данныя, которыя, будучи взяты въ различной комбинаціи, объясняютъ значеніе какъ отдѣльныхъ судоходныхъ рѣкъ, такъ и всего рѣчнаго судоходства. Рациональныя заботы должны надолго еще обезпечить за нимъ великое экономическое, культурное и политическое (въ томъ числѣ военное) вліяніе.

То обстоятельство, что большинство великихъ судоходныхъ рѣкъ впадаетъ въ открытыя моря, а въ своемъ теченіи нерѣдко орошаетъ нѣсколько различныхъ государствъ, въ связи съ широкимъ развитіемъ международныхъ сношеній вообще, вызываетъ *службу рѣкъ, какъ путей сообщенія* не только внутренне-государственнаго, но и *международнаго*. Въ особенности это слѣдуетъ сказать про такія могучія артеріи, какъ Дунай, Рейнъ, Амазонка, Рио-де-Лаплата и имъ подобныя. Чѣмъ значительнѣе торговое движеніе по извѣстной рѣчной дорогѣ, тѣмъ большій международный интересъ она представляетъ, и это, часто независимо отъ того, впадаетъ она или не впадаетъ въ море, орошаетъ она одно или нѣсколько государствъ, т. е. международный ввозъ, транзитъ и вывозъ совершаются нынѣ по всѣмъ направленіямъ и во всѣхъ частяхъ культурныхъ государствъ. Поэтому совершенно правъ извѣстный французскій инженеръ г. Holtz, утверждая въ своемъ докладѣ 4-му международному конгрессу внутренняго судоходства (въ Манчестерѣ): „Рѣки приобрѣли значеніе перваго ранга въ промышленной борьбѣ между народами земли и являются однимъ изъ дѣйствительнѣйшихъ средствъ международной конкуренціи ¹⁾“. Надо впрочемъ помнить, что не всякій международный интересъ находитъ непременно свое выраженіе въ международномъ правѣ.....

Но я не буду болѣе распространяться насчетъ важности этихъ, по выраженію Паскаля „*chemins qui marchent et qui portent ou l' on veut aller*²⁾“, отсылая желающихъ ближе позна-

¹⁾ Cp. Doell, ibd., p. 17.

²⁾ Pascal, art. 7. pensée 38.

еомиться съ вопросомъ къ спеціальнымъ изслѣдованіямъ ¹⁾. *Переходимъ къ рѣчному праву* и начнемъ опять таки съ общихъ положеній. Начнемъ съ водянаго права вообще, чтобы кончить рѣчнымъ и международнымъ.

§ 2. Водяное право вообще и рѣчное въ частности.

„Вода вызываетъ самыя различныя формы человѣческой дѣятельности и самыя разнообразныя отношенія отдѣльных людей между собою, къ государству, къ разнымъ общественнымъ группамъ“, а равно (добавимъ отъ себя) отношенія этихъ группъ и государствъ между собою ²⁾. Въ виду этого, а также въ виду того, что воды имѣется на земной поверхности далеко не такое неограниченное количество, какъ воздуха, и что поэтому она можетъ удовлетворять потребностямъ многочисленнаго населенія только при соблюденіи извѣстныхъ условій становится понятнымъ *существованіе нормъ регулирующихъ пользованіе ею съ самыхъ первыхъ ступеней общественнаго быта* (періодъ скотоводчества, начало хлѣбопашества). Только у народовъ, живущихъ исключительно звѣроловствомъ, нельзя отыскать начатковъ водянаго права.

¹⁾ Вотъ нѣкоторыя указанія: Engelhardt, Du régime.... p. 20 s.—H. v. Cramer, Heber den Einfluss und die Wichtigkeit der Schifffahrt auf den Strömen. Düsseldorf. 1818. Villaume, Versuch über die Flüsse und ihre Bildung zu Handelsstrassen in dem Continent von Europa und durch dasselbe.—Kopenhagen. 1822.—Stein, Handbuch der Verwaltungslehre. 2. Theil. III. Auflage. S. 243. f.—Rocher, Nationalökonomik des Handels. 2 Auflage, S. 347 f.—Rau, II, § 265. f;—Rentzsch, Handbwbch. d. Volksw., v. Wasserstrassen.—H. v. Mohl, Die Polizeiwissenschaft. II. Band. 1866. 3 Aufl. S. 445 f.—Sax, Verkehrsmittel in Volks- und Staatswirthschaft. 1878 и 1879 г.г. Wien. 2 Bd. Онъ же въ Handbuch der Politischen Oekonomie Шенберга, т. I;—V. Weber, Wasserstrassen im Nord-Europa. Leipzig. 1881.—Jeans, waterways and watertransport in different countries London. 1890.—Кромѣ того работы посвященныя отдѣльнымъ странамъ: Doell и Schlichting (Франція), Weber (Англіи), Mosler (Америкѣ), Wolfbauer (Австро-Венгрии), Meidinger и Studnitz (Германіи).—Можно наконецъ указать дѣльное техническое изслѣдованіе P. Guillemain, Navigation interieure. Rivières et canaux. 2 m. 1885 и популярныя очерки: Friedrichson, Geschichte der Schifffahrt. Hamburg. 1890.

²⁾ Peyrer, Das Oesterreichische Wasserrecht. Wien. 1880. S. 33.

Образованіе послѣдняго происходитъ задолго до появленія государства, и затѣмъ продолжается въ усиленной мѣрѣ въ предѣлахъ отдѣльныхъ странъ. При этомъ само государство долгое время ограничивается установленіемъ лишь немногихъ основныхъ началъ этого права. Въ подробностяхъ же оно разрабатывается болѣею частью порядкомъ обычнаго правообразованія, не выходя изъ предѣловъ отдѣльныхъ мѣстностей, общинъ, селеній и т. п. Только на очень высокихъ ступеняхъ культуры, которыхъ, положимъ, достигли въ настоящее время европейскіе народы, вмѣшательство государства становится гораздо шире и чуть-ли не всеобъемлюще. Во всякомъ случаѣ, насколько ошибочно соединять существованіе права съ существованіемъ государства и воображать, что гдѣ нѣтъ этой, въ сущности, связанной только съ извѣстнымъ состояніемъ культуры формы человѣческаго общенія, тамъ вовсе нѣтъ и никакого юридическаго порядка, настолько-же *неверно считать водяное право исключительно продуктомъ государственнаго и національнаго творчества*. Не только союзы предшествовавшіе государству, но и то великое цѣлое, которое стоитъ надъ нимъ, выше его,—то, что мы называемъ международное общеніе, участвуютъ въ этомъ правообразованіи.

При этомъ мы *наблюдаемъ* всюду знаменательное *сходство какъ въ формахъ и видахъ этого правообразованія, такъ даже въ основныхъ его началахъ*, а подчасъ и въ отдѣльныхъ положеніяхъ. Это конечно не случайность и легко объясняется основнымъ единствомъ фактической природы всевозможныхъ политическихъ организмовъ. Каковое обстоятельство дѣлаетъ возможнымъ, кстати сказать, пользоваться при разработкѣ международнаго права аналогіей съ внутренне-государственнымъ порядкомъ.

Какого же рода это водяное право? „Понятіе и содержаніе водянаго права опредѣляются“, по мнѣнію Л. Штейна, „тѣмъ обстоятельствомъ, что вода имѣетъ для человѣческаго общежитія тройственное значеніе. Во первыхъ, она можетъ грозить людямъ опасностью; во вторыхъ, является предметомъ частной собственности и, въ третьихъ, по самой своей природѣ, имѣетъ назначеніе служить, какъ общій элементъ всей личной и промышленной жизни общества. Отсюда возникаютъ, говоритъ онъ, великія, основанныя на самой природѣ вещей

части рѣчнаго правообразованія, которыя называются *частнымъ и публичнымъ правомъ воды* ¹⁾.”

Итакъ, мы имѣемъ два вида водянаго права. И то, и другое вырабатывается конечно во имя блага среды, гдѣ имъ приходится примѣняться; но въ то время какъ *первое регулируетъ дѣятельность частныхъ лицъ, преслѣдующихъ въ отношеніи къ водѣ свои личныя цѣли*; второе имѣетъ въ виду работу цѣлаго, направленную на общую пользу. Поэтому публичное водяное право есть *главнымъ образомъ административное право* или право водянаго управленія. Впрочемъ, если не прямо, то косвенно о водѣ можетъ идти рѣчь *также въ правѣ устройства* того или другаго общенія, тамъ, гдѣ говорится о территоріи его и о власти его надъ нею. Надо только помнить, что послѣдняя не всегда носитъ юридическій характеръ.

Это частное водяное право и это публичное мы можемъ *предполагать въ каждомъ развитомъ политическомъ общеніи*. Только непосредственное наблюденіе рѣшить, выработаны подобныя публично- и частнопрововыя нормы на самомъ дѣлѣ, или еще нѣтъ. *Гражданское право*, какъ въ другихъ областяхъ экономической дѣятельности, такъ и здѣсь, *составляетъ первый шагъ правообразованія*, административное возникаетъ *позже*, тогда, когда потребности въ водѣ не могутъ быть болѣе удовлетворяемы усиліями отдѣльныхъ лицъ, или когда частная собственность на воду становится въ разрѣзъ съ общими потребностями ²⁾. „Поэтому его первое и естественное содержаніе—опредѣленіе границъ между частными и публичными водами, а его первая обязанность защитить пользованіе водами, признанными за публичныя, отъ посягательствъ со стороны отдѣльныхъ лицъ“ ³⁾. Право нѣкоторыхъ государствъ такъ и не пошло дальше этихъ общихъ положеній. Таковымъ было, повидимому, римское право. Но право новѣйшихъ народовъ шагнуло значительно впередъ.

¹⁾ Handbuch der Verwaltungslehre, 2 Theil, 3 Aufl. S. 293.—Съ ученіемъ Лоренца Штейна можно также познакомиться въ его работѣ: Wasserrechtslehre in Haimeri's Vierteljahresschrift. 18 Bd. S. 227.—Цитируя не разъ заслуженнаго ученаго, мы однако не хотимъ сказать этимъ, что присоединяемся ко всѣмъ его теоріямъ по данному вопросу.

²⁾ Ibid. S. 294.

³⁾ Ibid.

Если въ области частнаго водянаго распорядка оно въ сущности повторяетъ до сихъ поръ азы римскаго, то богатый отдѣлъ административнаго разработанъ имъ самостоятельно (какъ самостоятельна вся современная публичноправовая жизнь) и весьма полно. Лоренцъ Штейнъ насчитываетъ въ этомъ отношеніи *три эпохи*. Въ первую обращается вниманіе только на способность воды быть средствомъ сообщенія. Публичными считаются только воды судоходныя. Все публичное водяное право разсматривается, какъ исключеніе изъ частной собственности на воды. „*Von einer Verwaltung ist noch gar keine Rede*“. Вторая начинается 17 столѣтіемъ. Здѣсь вырабатывается самостоятельное право водянаго управленія, хотя и направленное почти исключительно на *рычное судоходство*. Государство не ограничивается чисто фискальными воззрѣніями на воду, но развиваетъ свое верховенство въ видахъ преслѣдованія общихъ интересовъ. Наконецъ въ 19 столѣтіи, въ *третью эпоху*, управленіе простираетъ свою руку на *всѣ полезныя* для общества *стороны воды* (Transportkraft, Triebkraft, Nahrungskraft, Productivkraft). Каждая изъ нихъ вызываетъ вѣтвь права водянаго управленія, для которой создаются особыя административныя мѣста и т. д. Впрочемъ, отдѣльныя части этого права все еще недостаточно полно и равномерно разработаны. До сихъ поръ еще въ немъ главнымъ образомъ господствуетъ право судоходства. Ему предстоитъ еще много и долго развиваться. Въ этотъ, третій періодъ первенствующее значеніе получаетъ публичное право.

Эти разсужденія Штейна въ основныхъ своихъ чертахъ весьма вѣрны и удачны. Слѣдуетъ только замѣтить, что *врядъ-ли возможно устанавливать границы* отдѣльныхъ *періодовъ* съ такою *точностью*, на которую онъ претендуетъ. Въ общемъ явленія шли въ указанномъ порядкѣ, но въ отдѣльныхъ мѣстахъ встрѣчались различныя отклоненія. Кромѣ того, полезно не упускать изъ виду, что *отсутствіе общегосударственнаго водянаго управленія, вовсе не значитъ*, какъ думаетъ Штейнъ, *отсутствіе его вообще*. Обширные комплексы обычныхъ правилъ ирригаціи, существовавшіе и существующіе въ отдѣльныхъ мѣстностяхъ государствъ, на обводненіе не обращающихъ никакого вниманія, лучше всего подтверждаютъ нашу мысль.

Завершеніе водянаго правообразованія составляет *введеніе* его основныхъ началъ въ право устройства. Въ такомъ своемъ составѣ водяное право можетъ быть предметомъ широкопоставленныхъ научныхъ изысканій. Л. Штейнъ предсказываетъ даже образованіе особой *науки водянаго права*. „Indess wird es bald eine Lehre vom Wasserwesen als selbständigen Gegenstand der Berufsbildung und des Verwaltungsrechts geben“. „Эта наука сдѣлаетъ то, что въ настоящее время неосуществимо. Она соберетъ воедино тѣ части санитарнаго, полеваго и лѣснаго, путейскаго и международнаго права, которыя имѣютъ отношеніе къ водѣ, которыя покоятся на элементарныхъ силахъ воды, чтобы: „ein so unendlich wichtiges Ganze in unserer Wissenschaft bilden“ ¹⁾.

Всѣ эти общія положенія касаются всего водянаго права, т. е. какъ права морскихъ, такъ и прѣсныхъ водъ; въ частности они вполне *приложимы и къ праву рѣкъ*. Они приложимы къ нему въ особенности потому, что водяное право ближе всего и больше всего касалось именно рѣкъ, игравшихъ столь важную роль въ исторіи человѣчества. Море всегда стояло гораздо дальше отъ человѣка. Оно было часто его врагомъ, а не другомъ. Съ нимъ обыкновенно имѣли дѣло только отдѣльные классы лицъ. Водяное право поэтому есть рѣчное право по преимуществу.

Наконецъ, *все доселѣ сказанное имѣетъ силу* не только относительно рѣчнаго права отдѣльныхъ государствъ (каковое имѣетъ въ виду Штейнъ), но въ известной степени и относительно права всякаго вообще политическаго общенія, въ томъ числѣ и *международнаго*. Основное единство государственныхъ и международныхъ фактическихъ отношеній современныхъ народовъ вызываетъ также основное однообразіе регулирующихъ ихъ началъ. Въ настоящую минуту намъ слѣдуетъ сказать нѣсколько словъ уже спеціально о международномъ правѣ рѣкъ.

¹⁾ Stein, ibd. S. 302.

§ 3 Международное рѣчное право —Его практическое и теоретическое значеніе.—Планъ изслѣдованія.

*Во взаимныхъ отношеніяхъ государствъ и другихъ междуна-
родныхъ единицъ точно также вырабатывались и вырабаты-
ваются нормы воднаго и въ частности рѣчнаго права. Путемъ
обычая и международнаго договора создается какъ между-
народное гражданское рѣчное право, такъ и публичное, гл. обр.
административное.*

Что касается *перваго*, то объемъ относящихся къ нему постановленій à priori долженъ быть весьма *невеликъ*. Какъ въ другихъ отдѣлахъ гражданского (матеріальнаго) права, такъ и здѣсь международнымъ путемъ устанавливаются только общіе принципы, общія начала принадлежащихъ каждому человѣку въ предѣлахъ образованнаго міра правъ. Дальнѣйшее разви- тіе ихъ предоставляется законодательству и обычаю отдѣльных государствъ.

Нѣсколько *большее значеніе* имѣетъ вопросъ о положеніи рѣкъ въ правѣ *международнаго устройства*. *Всего же шире* поставлена разработка международнаго *административнаго права*. На самомъ дѣлѣ почти по всѣмъ вопросамъ вызываю- щимъ образованіе національнаго право заключались и дого- воры между государствами: судоходство, ирригація, пользова- ніе водою, какъ двигателемъ на фабрикахъ, мельницахъ и т. п., рыболовство, проведеніе водопроводовъ и т. д. Но изъ всѣхъ отраслей выработаннаго такимъ образомъ положитель- наго права, наше особое вниманіе обращаетъ на себя *право международнаго судоходства*, въ данномъ случаѣ, рѣчнаго. Если до сей поры не сложилось вполне удовлетворительнаго во всѣхъ своихъ отдѣлахъ національнаго административнаго права рѣкъ, то тѣмъ болѣе это должно было имѣть мѣсто въ средѣ интернаціональныхъ отношеній. Если въ первомъ главное вниманіе до сихъ поръ обращается на рѣчное судо- ходство, то тоже самое должно сказать о второмъ. И раз- работка международнаго административнаго права судоходства можетъ быть наставлена во многихъ случаяхъ въ уровень съ разработкой національнаго.

Важность рѣкъ, какъ международныхъ путей сообщенія, невозможность, доказанная опытомъ, предоставить международ- ное судоходство исключительно и во всѣхъ случаяхъ на благо-

усмотрѣніе отдѣльныхъ державъ причины его развитія. Только оно допускаетъ въ настоящее время плодотворную научную обработку и юридическую конструкцію. Поэтому въ дальнѣйшемъ на международную администрацію рѣчнаго судоходства будетъ обращено особое вниманіе. Вмѣстѣ съ международнымъ гражданскимъ правомъ рѣчнаго судоходства она составитъ главную тему настоящей работы. Иначе, главной цѣлью сего трактата служить изученіе съ правой точки зрѣнія положенія рѣкъ, открытыхъ для иностранныхъ подданныхъ и флаговъ, въ его прошломъ и настоящемъ.

Насъ непосредственно интересуетъ современное международное право въ его первообразованіяхъ и дальнѣйшемъ развитіи, то право, которое создано въ средѣ великихъ европейско-американскихъ или цивилизованныхъ государствъ. Поэтому предлагаемая историческая часть начинается лишь со времени возникновенія крупныхъ монархій въ Европѣ; очеркъ же рѣчнаго права эпохи Римской имперіи и среднихъ вѣковъ будетъ отнесенъ ко Введенію, вмѣстѣ съ экскурсами въ область національнаго права. И это время знало международное право, но въ основѣ его лежали тогда другія фактическія отношенія: въ одномъ случаѣ общеніе одного великаго государства съ цѣлымъ рядомъ меньшихъ, различныхъ по природѣ политическихъ тѣлъ; въ другомъ—сношенія многочисленныхъ самостоятельныхъ и зависимыхъ болѣе или менѣе мелкихъ государствъ и другихъ политическихъ и общественныхъ организацій между собою. Ни древность, ни средніе вѣка не знали того широкаго общенія немногихъ крупныхъ свободныхъ народовъ, которое наблюдаемъ мы. Не говорю уже о совершенно другихъ культурныхъ, экономическихъ и иныхъ различіяхъ. Все это выражалось въ господствѣ другихъ началъ международного права, чѣмъ нынѣ дѣйствующія. Если мы останавливаемся все-таки на правѣ этихъ періодовъ, то лишь какъ на матеріалъ для сравнительныхъ заключеній и обобщеній.

Вопросъ о международномъ рѣчномъ правѣ представляетъ высокій теоретическій интересъ и большую практическую важность. Это объясняется, какъ мы уже знаемъ изъ предыдущаго, главнымъ образомъ крупнымъ и оригинальнымъ развитіемъ права рѣчнаго судоходства.

Почти одновременно съ окончательнымъ образованіемъ великихъ современныхъ государствъ и упорядоченіемъ рѣчныхъ отношеній внутри ихъ сталъ настойчиво выдвигаться впередъ *вопросъ о международномъ рѣчномъ судоходствѣ* въ современномъ намъ смыслѣ, т. е. вопросъ о допущеніи иностранныхъ судовъ и подданныхъ къ занятію судоходствомъ въ національныхъ рѣчныхъ водахъ, и о международномъ рѣчномъ управленіи.

Жизнь образованныхъ обществъ рано стала стремиться перешагнуть черезъ территоріальныя границы отдѣльныхъ цивилизованныхъ странъ; и сверхъ прежнихъ дѣленій, не разрушая однако ихъ, рано стали образовываться особыя группы интересовъ новой формаціи. Новѣйшая исторія рядомъ съ національными общественными связями выдвинула крупныя международныя интересы: *интересъ всѣхъ государствъ*, чтобы управленіе судоходствомъ, особенно, на рѣкахъ общихъ нѣсколькимъ государствамъ, было поставлено на должную высоту; *интересы предпринимателей* различныхъ странъ, помогающихъ, чтобы путемъ монополизациі судоходства въ рукахъ мѣстныхъ компаній за ними навсегда была обезпечена возможность безъ особыхъ заботъ и хлопотъ эксплуатировать отечественное коммерческое движеніе въ свою пользу, и наконецъ *интересы всей массы населенія* цивилизованныхъ государствъ, требующаго, чтобы право примирило желанія промышленниковъ-предпринимателей съ насущными надобностями потребителей, важныя національныя интересы съ не менѣе важными интернаціональными, именно, такимъ путемъ, чтобы на рѣкахъ было установлено наиболѣе дешевое, хорошо организованное и дѣйствующее судоходство.

Эта сложная задача могла быть выполнена только *при согласномъ развитіи какъ государственнаго, такъ и международнаго права*. И вотъ первоначально создается частное или гражданское международное право, за нимъ слѣдуетъ во всемъ своемъ богатствѣ и оригинальности административное. Первое опредѣлило права каждаго индигената международнаго общенія на пользованія рѣками, какъ путями сообщенія; второе регламентировало совокупную дѣятельность всѣхъ, многихъ или нѣсколькихъ государствъ, направленную на достиженіе тѣхъ или другихъ, болѣе или менѣе широкихъ международныхъ задачъ въ этой области.

Такимъ-то образомъ уже болѣе ста лѣтъ *вопросъ о рѣчномъ международномъ судоходствѣ* занимаетъ *видное мѣсто* въ сферѣ международныхъ отношеній. Какое вниманіе удѣляется ему, видно изъ массы междугосударственныхъ договоровъ, конвенцій и др. актовъ относящихся къ отдѣльнымъ рѣкамъ, а иногда и ко всѣмъ имъ вообще ¹⁾. Прадье-Фодере замѣчаетъ по этому поводу: „современная дипломатія все увеличиваетъ число соглашеній назначенныхъ утвердить миръ, сдѣлавъ болѣе близкими и болѣе легкими коммерческія сношенія, взаимное общеніе народовъ и обмѣнъ товаровъ, которые соединяютъ въ одно цѣлое европейскія націи“ ²⁾. Число такихъ соглашеній особенно увеличивается съ того времени, какъ правительства начинаютъ относиться болѣе чутко и внимательно къ новымъ теченіямъ міровой жизни.

Мало по малу международное право судоходства получаетъ официальную всестороннюю, нерѣдко весьма удовлетворительную разработку, и развиваясь въ своемъ содержаніи, открываетъ наблюдателю новыя свои стороны, новыя начала и подробности, вызывающія подъ часъ *оживленные споры между теоретиками и практиками*. Вообще „за послѣднія сто лѣтъ, быть можетъ, ни одинъ вопросъ международного права не далъ повода къ столькимъ разногласіямъ и важнымъ толкованіямъ, какъ именно этотъ“ ³⁾. И это станетъ намъ вполне понятно, если мы вспомнимъ значеніе рѣкъ въ жизни человѣческихъ соединеній и не опустимъ изъ виду того обстоятельства, что международное рѣчное право стоитъ въ связи съ такими крупными отдѣлами науки, какъ ученіе о территоріи, морское право, торговое, административное и т. д.

Оживленіе, которое замѣчается въ этомъ вопросѣ уже сто лѣтъ тому назадъ, далеко еще не улеглось. „Судоходство по международнымъ рѣкамъ“, читаемъ мы въ письмѣ проф. Мартенса къ главному секретарю Института международного права, „пріобрѣло за послѣднее время исключительную важность, которая принуждаетъ политическій міръ удѣлять ему особое

¹⁾ См. указатели приводимые нами въ части исторической.

²⁾ См. Vattel, т. II, ed. 63 г., р. 113, note.

³⁾ Caratheodory, нѣм. раб., S. 279 f.

вниманіе“ ¹⁾). На нашихъ глазахъ входятъ въ сферу его примѣненія рѣки Африки, а отчасти и Азіи. На нашихъ же глазахъ происходитъ въ высокой степени интересное развитіе дунайскаго рѣчнаго права. Наконецъ не далѣе какъ въ 1885 г. на Берлинской Конгосской конференціи раздавались заявленія представителей могущественнѣйшихъ странъ Европы, а въ томъ числѣ и князя Бисмарка, о необходимости сдѣлать рѣшительные шаги по направленію къ реформѣ современнаго международнаго рѣчнаго права, сообразно тѣмъ требованіямъ, которыя выставяетъ наука. Намъ извѣстно также, что правительства нѣкоторыхъ великихъ странъ, не успѣвшихъ еще реформировать свое рѣчное право, серьезно заняты вопросомъ о томъ, какое значеніе можетъ имѣть для національнаго развитія допущеніе иностранной практики въ рѣчныхъ водахъ, до нынѣ для нея закрытыхъ, съ какой точки зрѣнія вообще должно смотрѣть на нее? Все это весьма важно и утѣшительно.

Къ сожалѣнію только *развитіе* международнаго рѣчнаго права *не всегда* идетъ такъ *плавно*, какъ этого можно было бы желать. Мы видимъ даже, что одни и тѣ же государства въ разное время при однихъ и тѣхъ же обстоятельствахъ высказывали и высказываютъ различныя воззрѣнія на одни и тѣ же вопросы рѣчнаго судоходства. „Нельзя воображать себѣ, что принципы международнаго права на счетъ этихъ вопросовъ признаны и примѣняются однообразно на всѣхъ международныхъ рѣкахъ. Напротивъ слѣдуетъ признать, что до сихъ поръ еще наблюдается довольно существенное разногласіе между государственными людьми и юристами самыми компетентными, на счетъ значенія этихъ принциповъ и способа ихъ примѣненія. Есть даже рѣки, на которыхъ они не получили никакого примѣненія“ ²⁾ Въ результатѣ происходятъ конфликты, подобные имѣвшему мѣсто въ 1883 г. между Румыніей и великими державами. Нѣкоторые писатели особенно недовольны положеніемъ дѣла. „Никакъ нельзя утверждать“, говоритъ Каратеодори, „что вопросъ объ устраненіи всѣхъ препятствій на великихъ рѣкахъ и открытіе ихъ для судоходства и тор-

¹⁾ Revue, т. 15 (1885 г.), p. 626 s.

²⁾ Мартенсъ, Rapport, Annuaire de l'Inst. d. d. int. 8 année. p. 279.

говли всѣхъ націй получить достойное его окончательное и умиротворяющее рѣшеніе“¹⁾).

Наконецъ выясненіе началъ международнаго рѣчнаго права имѣетъ особое значеніе для нашего отечества. Неопредѣленное и въ общемъ мало удовлетворительное положеніе рѣкъ общихъ у Россійской имперіи съ ея западными сосѣдями заставляеть желать появленія работъ, которыя могутъ пролить хотя бы слабый свѣтъ на контроверзы рѣчнаго права.

Таково разнообразное и важное практическое значеніе вопроса о международномъ рѣчномъ судоходствѣ, такова его широкая постановка. Если все это взываетъ къ историческому и теоретическому изслѣдованію его началъ, то противорѣчія, неопредѣленности и др. недостатки практики дѣлають подобное изслѣдованіе положительно необходимымъ.

Не менѣе, если не болѣе важно теоретическое значеніе избраннаго нами предмета.

Богатство положительнаго матеріала, который онъ даетъ намъ, связь съ другими частями общей системы международнаго права, а также съ внутренне-государственнымъ рѣчнымъ правомъ, многія характерныя черты свойственныя особенно органамъ, поставленнымъ во главѣ международнаго рѣчнаго управленія,—вотъ что составляетъ притягательную силу его и даетъ возможность въ настоящей монографіи не только разработать одинъ изъ интересныхъ институтовъ науки, но затронуть и общія начала послѣдней. Наука международнаго права по крайней мѣрѣ столь же нуждается въ строго положительныхъ монографіяхъ по частнымъ вопросамъ, сколько и въ разработкѣ ея основныхъ началъ. Въ чемъ только она не нуждается? Матеріала масса. Между тѣмъ удовлетворительныхъ, стоящихъ въ уровень съ другими вѣтвями юриспруденціи работъ слишкомъ мало. Результатомъ является, что вмѣсто того, чтобы могущественно вліять на общее ученіе о правѣ, она подвергается сомнѣнію и отрицанію.

Предлагаемая работа должна попытаться представить строго юридическое изслѣдованіе по одному изъ отдѣловъ международнаго права. Она рѣшительно отбрасываетъ, какъ второстепенный, политическій элементъ, играющій столь важную роль въ существующихъ изслѣдованіяхъ, и стремится обнять

¹⁾ Caratheodory, вѣм. раб., S. 279 f.

вопросъ во всѣхъ его частяхъ. Вмѣстѣ съ тѣмъ изслѣдованіе должно попытаться стать на чисто *положительную почву* и принять, какъ основныя положенія, то *ученіе о правѣ, которое нынѣ господствуетъ* въ юриспруденціи. Одну изъ трудныхъ задачъ изслѣдователя составляетъ вырваться изъ оковъ естественнаго права, въ которыхъ еще влачитъ свое существованіе международноправовая дисциплина. Авторъ смѣетъ думать, что никто изъ лицъ, которыя удѣляютъ серьезное и безпристрастное вниманіе предлагаемому изслѣдованію, не станетъ утверждать, что предметомъ его были собственные мечтанія философа или идеалиста; или что намѣренно въ такихъ подробностяхъ разработанные далѣе регламенты международного судоходства суть своды моральныхъ, а не юридическихъ правилъ, или что въ рѣчныхъ отношеніяхъ между цивилизованными государствами и ихъ подданными господствуетъ одинъ произволъ, или наконецъ, что собранный нами матеріалъ относится къ праву національному, а не интернаціональному. Наконецъ только послѣ того, какъ будетъ дана соотвѣтствующая обработка вопросамъ международного рѣчнаго права, можно будетъ говорить о наукѣ водянаго права вообще; до тѣхъ поръ изслѣдователь будетъ имѣть дѣло только съ наукой водянаго внутреннегосударственнаго или національнаго права.

Подобной монографіи нѣтъ еще въ современной литературѣ. Изъ двухъ главныхъ одна слишкомъ явно стоитъ на почвѣ естественнаго права; другая, при всѣхъ ея достоинствахъ, недостаточно выдерживаетъ характеръ юридическаго изслѣдованія и не пытается дать общаго ученія о международномъ рѣчномъ правѣ. Обѣ же онѣ вмѣстѣ представляютъ скорѣе рядъ болѣе или менѣе удачныхъ очерковъ, не составляющихъ собою чего-либо полнаго и стройнаго и говорящихъ почти исключительно о такъ называемыхъ международныхъ рѣкахъ. Что касается русской литературы, то у насъ имѣются лишь двѣ монографіи по частнымъ вопросамъ судоходства: о Шельдѣ и о Дунаѣ (скорѣе объ австро-румынскомъ столкновеніи 1883 г.). Первая рѣшительно устарѣла. Вторая—студенческое сочиненіе, получившее серебряную медаль. Гораздо важнѣе то обстоятельство, что Россія выпала честь, въ лицѣ проф. Мартенса, предложить на обсужденіе Института международного права и провести въ его постановленія проектъ регламента судоходства по международнымъ рѣкамъ. Но конечно краткій

уставъ изъ нѣсколькихъ десятковъ статей, еслибъ даже онъ былъ безупреченъ, не можетъ сдѣлать излишнимъ подробное изслѣдованіе. Скорѣе даже онъ требуетъ его появленія

Въ заключеніе нѣсколько словъ о *планѣ* и главнѣйшихъ *частяхъ настоящей работы*. Въ основу ея будетъ положено *право международного судоходства*. Право рыбной ловли, право предупрежденія несчастій отъ воды и т. д. образуютъ только второстепенный элементъ. Предлагаемый трактатъ распадается на *два части*. *Первая* посвящена *исторіи* развитія международного рѣчнаго права. Большую половину ея составляютъ очерки освобожденія отдѣльныхъ рѣкъ. Здѣсь я попытаюсь съ одной стороны прослѣдить развитіе самого принципа свободного судоходства, а съ другой тѣ институты, въ которыхъ онъ проявлялся на практикѣ. Историческое изученіе поставитъ изслѣдованіе на положительную почву, познакомитъ съ относящимися сюда явленіями во всей ихъ жизненной сложности, во всѣхъ ихъ особенностяхъ, дастъ матеріалъ для критическаго разсмотрѣнія существующихъ теоретическихъ построеній и самостоятельныхъ обобщеній. Кстати, можно будетъ провѣрить нѣкоторыя противорѣчивыя воззрѣнія авторовъ на крупнѣйшія въ этой области событія и выдѣлить болѣе рѣзко, чѣмъ это дѣлалось до сей поры, отношенія національныя отъ интернаціональныхъ, юридическія отъ политическихъ, реально существующее отъ пожеланій и надеждъ. *Вторая* изслѣдуетъ предметъ съ точки зрѣнія *теоріи*, именно, по всѣмъ тремъ главнымъ его отдѣламъ: права международного устройства, управленія, гражданскаго права. Всестороннее освѣщеніе общихъ началъ международного рѣчнаго права составляетъ главную нашу цѣль. Поэтому въ части исторической мы будемъ настолько лишь останавливаться на разныхъ вопросахъ, насколько это требуется для теоретическаго изслѣдованія. Работѣ будетъ предпослано *Введеніе*, гдѣ будетъ данъ бѣглый очеркъ *національнаго рѣчнаго права различныхъ эпохъ, а отчасти и международного*, но покоящагося на другихъ началахъ, чѣмъ нынѣ дѣйствующее. Здѣсь мы будемъ говорить опять-таки только о тѣхъ предметахъ, которые наиболѣе интересны для насъ и, не стараясь дать чего-либо цѣльнаго и оригинальнаго, ограничимся небольшими экскурсами въ область права римской имперіи, средневѣковой и современной Европы.

Э К С К У Р С Ъ II.

РѢЧНОЕ ПРАВО РИМСКОЙ ИМПЕРІИ.

§ I. Общія замѣчанія.—Национальное рѣчное право римскаго государства.

Юстиніаново законодательство оставило намъ главнымъ образомъ систему *гражданскаго рѣчнаго права* римской имперіи. Въ послѣдующихъ строкахъ мы остановимся преимущественно на тѣхъ его положеніяхъ, которыя наиболее интересны въ спеціальныхъ цѣляхъ настоящаго изслѣдованія. Къ сожалѣнію недостатокъ мѣста заставляетъ насъ быть здѣсь, какъ и во многихъ мѣстахъ дальше, возможно краткимъ и, не вдаваясь въ контроверзы ученой литературы, вести изложеніе непосредственно по источникамъ. По той-же самой причинѣ, а также изъ желанія прійти къ какимъ нибудь опредѣленнымъ результатамъ, мы останавливаемся почти исключительно на правѣ послѣдняго періода исторіи Римскаго государства. Однако, мы не хотимъ сказать этимъ, что Юстиніановы сборники отрывковъ изъ сочиненій различныхъ авторовъ, писавшихъ о римскомъ правѣ съ различныхъ точекъ зрѣнія, представляютъ, что касается рѣчнаго права, нѣчто вполне стройное и цѣльное. Надо сознаться, что интересующія насъ статьи допускаютъ различное пониманіе и толкованіе. То, которое предлагается здѣсь, есть только одно изъ нѣсколькихъ равно, быть можетъ, возможных¹⁾.

¹⁾ Поэтому намъ показалось полезнымъ дополнить наше изложеніе слѣдующими ссылками на литературу: Accarias, Précis de droit Romain. 4 ed. T. I. Paris. 1886. T. II. 1891.—Cuq, Les institutions juridiques des Romains. Paris. 1892.—Eisele, Ueber d. Rechtsverhältniss d. res publicae in publ. usu. Basel. 1873.—Engelhardt, Histoire, p. 2—16.—L. Fliche: Des courz d'eau. Paris. 1881.—Garbouleau, Du domaine public en droit Romain et en droit Français. Paris. 1859.—Hoffmann, Bearbeitung des römischen Rechts. 1831.—Kappeller, Der Rechtsbegriff der öff. Wasserlaufs, entwickelt aus den Quellen des römischen Rechts. 1867.—O. Karlowa, Römische Rechtsgeschichte, 1 B. 1885. 2 B. 1892. Leipzig. — Windscheid, Lehrbuch: I, §§ 146, 169, 185, 143, 185, 188; I §§ 467, 322, 371, 327, 501; III. §§ 581 и др.—Кромѣ того см. ссылки на литературу въ дальнѣйшемъ изложеніи; особенно-же соч. указанные въ экскурсѣ 4.

Энгельгардтъ ¹⁾, называетъ римское рѣчное право „*l'évidente expression de la saine raison, de l'équité vraie et de l'intérêt général*“. Насколько это вѣрно, пусть судить самъ читатель. Не надо только забывать, „что римское законодательство было образцомъ для всего новѣйшаго правообразованія“ ²⁾.

Начинаемъ съ опредѣленія юридическаго положенія *рѣкъ вообще*.

Римское право причисляло судоходныя рѣки въ такъ называемымъ *res extra patrimonium*, или какъ чаще говорятъ (хотя, быть можетъ, и не столь удачно) *res extra commercium*. Первое названіе долженъ предпочесть каждый, кто считаетъ за гражданскій оборотъ „совокупность учрежденій, формъ и правоположеній, посредствомъ и въ силу которыхъ совершается и обеспечивается удовлетвореніе тѣхъ человѣческихъ потребностей, которыя вслѣдствіе раздѣленія труда и ограниченности индивидуальныхъ средствъ отдѣльнаго лица, требуютъ для своего удовлетворенія содѣйствія другихъ людей“ ³⁾, и кто согласится, что вещи общественнаго пользованія играютъ одну изъ важныхъ ролей въ этомъ оборотѣ. Напротивъ, ихъ никакъ нельзя отнести къ составу частнаго имущества, такъ какъ послѣднее „вмѣщаетъ въ себѣ такія права и обязанности, которыя имѣютъ мѣновую цѣну“. Предметы общественнаго пользованія ею не обладаютъ.

Болѣе точно, онѣ относились въ римскомъ правѣ къ тѣмъ видамъ вещей *humani juris*, которыя носили названіе *res publicae*; которыя „*nullius in bonis esse creduntur... universitatis esse creduntur*“ ⁴⁾. Смыслъ названія ихъ вещами публичными съ перваго взгляда ясенъ: „*publica*“ *appellatio in compluribus causis ad populum Romanum respicit. civitates enim privatorum loco habentur*“ ⁵⁾. Дѣло однако въ томъ, что сюда принадлежали два рода вещей: *res publica populi*, *patrimo-*

¹⁾ Du régime, p. 1.

²⁾ Peyrer, Das Oesterreichische Wasserrecht. S. 12.

³⁾ Проф. Гамбаровъ, Лекція гражданскаго права.

⁴⁾ L. 1, pr., D. de div. rer. lib. 1, tit. 8. (Gajus).

⁵⁾ L. 15, D., de verb. sign., 50, 16.

num fisci, т. е. частнопредваровая собственность государства, и обширный контингентъ вещей *publicae in publico usu*. Такъ назывались предметы, которые вслѣдствіе естественныхъ своихъ свойствъ или по причинѣ своей особой необходимости для всего общенія, не допускали установленія на нихъ частной собственности, которая должны были оставаться въ пользованіи всего общества. Рѣки конечно входили въ составъ этихъ послѣднихъ. Что это такъ, видно помимо соображеній логики и пр., напр. изъ слѣдующаго сопоставленія. Морскіе берега, что касается ихъ юридическаго положенія, обыкновенно приравниваются рѣкамъ, между тѣмъ относительно ихъ это положеніе разъясняется слѣдующимъ образомъ: „*litora publica non ita sunt ut ea quae in patrimonio sunt populi, sed ut ea quae primum a natura prodita sunt et in nullius adhuc dominium pervenerunt*“ ¹⁾).

Съ *положительной* стороны этотъ институтъ характеризуется, обыкновенно, 3 чертами: а) *общественное пользованіе*; б) *высшій надзоръ и управленіе со стороны публичной власти* и с) *нѣкоторыя доходныя*, если такъ можно выразиться, *права государства* (напр. на траву и деревья растущія по публичнымъ берегамъ рѣки), но лишь по столько, по сколько эти права не нарушаютъ главнаго назначенія подобныхъ вещей. Первые двѣ черты не вызываютъ никакого сомнѣнія. Нельзя того же сказать про третью. Едва-ли возможно считать ее основанной на какихъ-либо мѣстахъ источниковъ; скорѣе появленіе ея въ характеристикѣ этого института можно объяснить вліяніемъ современныхъ юридическихъ обстоятельствъ. Она противорѣчитъ основному началу разбираемаго института. Его составляли—*res nullius*, а на вещи подобнаго рода римское государство имѣло лишь тѣ-же самыя права, какъ и частныя лица, т. е. *jus occupandi* (за исключеніемъ, конечно, публично-правоваго *imperialium*). Другое дѣло право современныхъ народовъ, но о немъ мы еще будемъ говорить.

Что касается *отрицательной* стороны, то она выражается въ одномъ положеніи: *на вещи подобнаго рода не можетъ быть устанавливаемо частной собственности какъ со стороны отдѣльныхъ лицъ, такъ и всего государства.*

¹⁾ L. 14, pr., D., de acq. rer. dom. 41, 1. (Neratius).

Римляне впрочемъ различали съ точки зрѣдія права два рода рѣкъ: постоянныя и измѣняющіяся, непостоянныя, временныя: *flumina perennia* и *flumina torrentia*. Только первыя принадлежали къ *res publica*. Это были рѣки, текущія постоянно, среди правильныхъ береговъ, по опредѣленному ложу. Только онѣ могли представлять общественный интересъ. Рѣки же, наполняющіяся только зимою, въ дождливое время года, мѣняющія свое направленіе, не имѣющія опредѣленныхъ береговъ и постоянного русла, то, что у насъ называется, пожалуй, весенніе потоки, предоставлялись въ частную собственность. Владѣлецъ такихъ рѣкъ могъ распоряжаться ими по усмотрѣнію. „Nihil enim differt a coeteris locis privatis flumen privatum“¹⁾. Поэтому-то Ульпіанъ и говоритъ, „Flumina quaedam publica, quaedam non; publicum flumen esse Cassius definit, quod perenne sit. Haec sententia Cassii, quam et Celsus probat, videtur esse probabilis“. Нѣсколько раньше тотъ же юристъ поясняетъ: „perenne est quod semper fluat, ἀέναντος, torrens—ὁ χειμαρρῶνς... id est hyeme fluens“²⁾.

Далѣе римляне различали *судоходныя* и *несудоходныя* публичныя рѣки: „Pertinet autem ad flumina publica, sive navigabilia sunt, sive non sunt“³⁾. Ко вторымъ относились и сплавныя. „Navigii appellatione etiam rates continentur: quia plerumque et ratum usus necessarius est“⁴⁾. Юридическаго значенія, по крайней мѣрѣ непосредственнаго, это дѣленіе для насъ не имѣетъ. Публичныя рѣки не могли переходить въ частную собственность, именно въ силу общаго запрещенія приобрѣтать вещи, „quorum commercium non sit, ut publica, quae non in pecunia populi, sed in publico usu habeantur“⁵⁾.

¹⁾ L. 1. § 4. D. de flum. lib. XLIII. tit. XII и др. мѣста.

²⁾ L. 1, §§ 2, 3, D. de flum., lib. 43, tit. 12. — Имѣя въ виду эти соображенія, мы можемъ легко объяснить себѣ противорѣчіе слѣд. двухъ текстовъ. Въ одномъ сказано: „Flumina pene omnia publica sunt“ (L. 4, § 1, D. de divis. rer., lb. I, tit. VIII); въ другомъ: — „Flumina autem omnia publica sunt“ (§ 2. J. de rer. div. 2. 1.) Въ первомъ случаѣ, можно предполагать, имѣются въ виду рѣки вообще, во второмъ рѣки въ собственномъ смыслѣ, или *perennia*, т. е. къ нимъ, главнымъ образомъ, приложимо названіе, *flumen*.

³⁾ L. 1. § 2. D. ne quid in flum. publ., XLIII, XIII.

⁴⁾ L. 1. § 14. D. de flum. XLIII. 12.

⁵⁾ L. 6. pr. D. de contrah. empt. 18. 1.

Спорнымъ является вопросъ о положеніи *ручьевъ*. Последніе опредѣляются такимъ образомъ: „*Flumen a rivo magnitudine discernendum est aut existimatione circumcolentium*“ ¹⁾. Повидимому они могли быть объектомъ частной собственности. Этотъ пунктъ съ нашей спеціальной точки зрѣнія не интересенъ. *Воды, захваченныя въ определенное хранилище*, воды стоячія, по общему мнѣнію, также допускали установленіе на нихъ частной собственности.

Опредѣливъ характеръ *рѣкъ* вообще, рассмотримъ же юридическое *положеніе отдѣльныхъ элементовъ, изъ которыхъ онъ состоитъ*. Римляне различали три предмета въ каждой *рѣкѣ*: а) *flumen*, *fluor aquae*, *aqua profluens*, т. е. самый потокъ; б) *alveus*,—ложе; и с) *ripae*,—берега ²⁾.

Что касается *воды*, то она считалась *общимъ вѣсѣмъ людей достояніемъ*: „*Et quidem naturali jure communia sunt omnium haec: aer, aqua profluens et mare, et per hoc littora maris, dum tamen villis et monumentis, et aedificiis abstineat, quia non sunt iuris gentium, sicut et mare. Flumina autem omnia et portus publica sunt*“ ³⁾. Все это вполне отвѣчаетъ природѣ вещей. Возможно-ли и есть-ли какое-нибудь основаніе устанавливать исключительныя права въ пользу отдѣльнаго лица или даже цѣлаго государства на великій живой элементъ земли: текущую воду или, хотя бы, на отдѣльныя ея столь измѣнчивыя части: морскую и рѣчную бегущую вдаль волну? Всякая *власть*, или всякое право здѣсь, въ общемъ и за исключеніемъ особыхъ обстоятельствъ, временны, преходя-

¹⁾ L. 1. §. 1. D. de flum. § 3. 12. Ср. впрочемъ Vernesco, Les fleuves en droit in-I, p. 2—9; Windscheid, § 146; —Carathéodory, фр. раб., p. 685;—Börner, Revision der neuen Lehren von der Ingehörigkeit der beständig fließenden Gewässer etc., Archiv für Civilpraxis, XXXVII, S. 149 f.. 359 f.—

²⁾ Inst. Inst. § 23. de div. rer. lib. II. tit I;—L. 1. §. 7. Dig. de flum. XLIII. 12.

³⁾ Inst. Inst. lib. II. tit. I § 1.—Подобнаго рода положеніе повторяется нерѣдко въ памятникахъ римскаго права. Такъ въ Дигестахъ приводятся слѣдующія слова Марціана: „*et quidem naturali jure omnium communia sunt illa: aer, aqua profluens, et mare, et per hoc littora maris* (L. 2. § 1. D. de div. rer. 1. 8). Совершенно торжественное выраженіе этой мысли находимъ мы и въ *Базиликахъ*: πάντων εἰσὶν ὁ αἶθρ, τὸ ῥέον ὕδωρ, ἡ θάλασσα καὶ ὁ αἰγιαλός τῆς θαλάσσης (Bas. XLVII. 3. 2).

щи, условны. Въ силу самой природы катящейся волны, они состоятъ лишь во временномъ пользованіи, во временномъ распоряженіи общимъ для всѣхъ людей достояніемъ. Можно еще, при извѣстныхъ условіяхъ, толковать объ исключительныхъ правахъ, даже о собственности на рѣку, но было бы безуміемъ изъявлять тѣ же притязанія на катящуюся воду. Первая есть *res publica*, вторая *res omnium communis*. Это противоположеніе станетъ намъ еще болѣе яснымъ, если мы сопоставимъ его со слѣдующимъ текстомъ. То, что въ немъ сказано о морскихъ берегахъ и морѣ, можно вполне приложить къ рѣкамъ и водѣ: „*Littora, in quae populus Romanus imperium habet, populi Romani esse arbitror. Maris communem usum omnibus hominibus, ut aeris*“ ¹⁾. Говоря о морѣ, текучей водѣ и пр., Аскариасъ ²⁾ замѣчаетъ: „Никогда они не могутъ быть объектомъ исключительнаго права ни для отдѣльнаго лица, ни для цѣлаго народа“. Только тѣ ученые, которые смѣшиваютъ понятіе рѣки съ понятіемъ воды, могутъ утверждать, подобно г. Wodon, противное ³⁾.

Совершенно иное положеніе русла рѣки. Русло принадлежитъ, какъ и вся рѣка, къ *res publicae in publico usu*, такъ какъ „*impossibile est ut alveus fluminis publici non sit publicus*“ ⁴⁾. Оно ни въ какомъ случаѣ не есть *res omnium communis* и составляетъ постоянную часть территоріи государства, подчиненной его исключительному верховенству. Но оно находится въ общественномъ пользованіи и поэтомъ-то собственникъ земли теряетъ свои права на ту часть ея, которая, въ случаѣ измѣненія теченія рѣки, будетъ занята ея новымъ русломъ. Именно „*Labeo et Nerva filius responderunt, desinere me possidere eum locum quem flumen aut mare occupaverit*“ ⁵⁾. Но для этого необходимо, чтобы рѣка прочно проложила себѣ новое русло въ извѣстномъ мѣстѣ. „*Inundatio speciem fundi non mutat et ob id cum recesserit aqua palam est eius-*

¹⁾ L. 3. pr. et. § 1. D. 43. 8.

²⁾ 4 изд. р. 503.

³⁾ Le droit des eaux. Bruxelles. 1874, v. I, p. 66.

⁴⁾ L. 1. § 7. D. de flum. XLIII, 12.

⁵⁾ L. 3. § 17 и L. 30. § 3 de acquir. vel amitt. posses. lib. XLI. tit. 2. Ср. также L. 1. § 7. D. de flum. XLIII, XII.

dem esse, cujus et fuit“¹⁾. Правило о публичномъ характерѣ русла рѣки проводилось юристами такъ послѣдовательно, что на вопросъ: „an is qui in utraque ripa fluminis publici domus habeat, pontem privati juris facere potest“, Сцевола отвѣчалъ: „non posse!“ Однако русло рѣки опять-таки не считалось государственной собственностью. Высохшее или оставшееся сухимъ русло было поэтому *res nullius* и, какъ таковое, если пограничныя поля были *arcifinales*, присоединялось во избѣжаніе различныхъ осложненій къ нимъ, „pro modo scilicet latitudinis cujusque agri“²⁾, въ противномъ же случаѣ, „aut si limitatus est ager occupantis alveus fiet“³⁾. Впрочемъ, въ одномъ случаѣ чувство справедливости возмущалось послѣдовательнымъ проведеніемъ этихъ началъ. Но предоставимъ лучше слово неподражаемому мастеру: „cuius tamen totum agrum novus alveus occupaverit, licet tamen ad priorem alveum reversum fuerit flumen; non tamen is, cuius is ager fuerat, stricta ratione quicquam in eo alveo habere potest, quia et ille ager qui fuerat desiit esse amissa propria forma et quia vicinum praedium nullum habet, non potest ratione vicinitatis ullam partem in eo alveo habere, sed vix est, ut id obtineat“⁴⁾. Въ этомъ отклоненіи отъ правила выражается конечно только чрезвычайная чуткость римской юриспруденціи къ различнымъ жизненнымъ отношеніямъ. Въ заключеніе не могу не цитировать слѣдующаго фрагмента Дигестъ, приводимаго иногда въ пользу того, что римскіе юристы допускали право собственности береговаго владѣльца на русло публичной рѣки. Именно: „Celsus filius, si in ripa fluminis quae secundum agrum meum sit,

¹⁾ L. 7. § 6. D. de acquir. rer. dom. l. XLI. tit. I; ср. также §. 24. J. de rer. div. 2. 1: „alia sane causa est, si cuius totus ager inundatus fuerit, neque enim inundatio speciem fundi commutat. et ob id, si recesserit aqua, palam est eum fundum ejus manere, cuius et fuit.

²⁾ § 23. J. de rer. div. 2. 1.—l. § 7. D. de flum. lib. XLIII, tit. XII.—L. 7. § 5. D. de acquir. rer. dom. lib. XLI. I.

³⁾ L. 1. § 7. D. de flum. XLII. XII.

⁴⁾ § 23. I. de rer. div. lib. 2. tit. I. Въ Дигестахъ Ульпіанъ, предвидя подобный же случай, уже безъ всякихъ оговорокъ пишетъ: подобный участокъ земли «ad pristinum dominum pertinet». — I. 30. § 3. D. de acquir. rer. dom. l. XLI. tit. I.—См. весьма казуистическій случай l. 38. D. de acquir. rer. dom. lib. XLI. tit. I.

arbor nata sit, meam esse ait, quia solem ipsum meum privatum est, usus autem ejus publicus, intelligitur, et ideo cum exsiccatus esset alveus proximorum fit, quia jam populus eo non utitur“ ¹⁾. Текстъ этотъ двумысленъ. Но мы можемъ съ полнымъ основаніемъ думать, что въ немъ имѣется въ виду земля берега, а не русла. Быть можетъ, въ этомъ мѣстѣ полезно припомнить слѣдующую острогу Ульпіана: „flumina enim censorum vice funguntur, ut ex privato publicum addicant et ex publico privatum“ ²⁾. Наконецъ, искусственныя русла, или каналы слѣдовали въ своемъ юридическомъ положеніи рѣкамъ: „si fossa manufacta sit, per quam fuit publicum flumen, nihilo minus publica fit“ ³⁾.

Съ ученіемъ объ юридической природѣ русла въ непосредственной связи стоятъ правила *относительно острововъ, возникающихъ въ рѣкѣ*. Последнее можетъ случиться 4 способами. Въ Дигестахъ сначала указаны три изъ нихъ: „uno, cum agrum, qui alvei non fuit amnis circumfluit; altero cum locum qui alvei esset, siccum relinquit et circumfluere coepit, tertio, cum paulatim colluendo locum eminentem supra alveum fecit et eum alluendo auxit“ ⁴⁾. Затѣмъ въ другомъ фрагментѣ добавленъ еще одинъ: „insula quae non ipsi alveo fluminis cohaeret sed virgulis aut alia qualibet levi materia ita sustinetur in flumine ut solem ejus non tangat atque ipsa movetur“ ⁵⁾. Въ первомъ изъ указанныхъ случаевъ островъ принадлежитъ конечно тому владѣльцу, отъ участка котораго онъ былъ отрѣзанъ ⁶⁾. Плавающий островъ—публичное достояніе; особенно потому, можно думать, что подобныя скопленія плавающего матеріала на судоходныхъ рѣкахъ весьма опасны и должны быть скорѣйшимъ образомъ уничтожаемы ⁷⁾. *Отноительно двухъ остальныхъ дѣйствуетъ слѣдующее правило:*

¹⁾ L. 30. § 1. de acquir. rer. dom. XLI. I. (Pomponius).

²⁾ L. 30. § 3. D. de acquir. rer. dom. XLI. I.

³⁾ L. 1. § 8. D. de flum. 43. 12.

⁴⁾ L. 30. § 2. D. de acquir. rer. dom. 41. 1.

⁵⁾ L. 65. § 2. D. de acquir. rer. dom. XLI. I.

⁶⁾ См. § 22. I. de rer. div. 2. 1. или L. 1. § 10. D. de flum. 1. XLIII. tit. XII.

⁷⁾ L. 65. § 2. D. de acquir. rer. dom. lib. XLI. tit. I.

„illa enim insula aut occupantis est, si limitati agri fuerunt, aut ejus, cuius ripam contingit, aut si in medio nata est, eorum est, qui prope utrasque ripas possident“¹⁾. Оно и понятно. Островъ все же есть часть русла. Освобождаемое отъ воды оно становится—res nullius со всѣми обычными послѣдствіями этого обстоятельства. Дѣленіе между владѣльцами сосѣднихъ участковъ—arcifinales происходитъ „pro modo latitudinis cuiusque fundi, quae latitudo prope ripam sit“²⁾. Опуская различныя казуистическія рѣшенія³⁾, замѣчу въ заключеніе, что сомнѣнія вызываетъ слѣдующій текстъ Лабейона: „si id quod in publico innatum aut aedificatum est, publicum est, insula quoque quae in flumine nata est, publica esse debet“⁴⁾. Хотѣлъ-ли этотъ ученый на самомъ дѣлѣ признать за островами публичный характеръ, или,—что гораздо правдоподобнѣе,—такой вопросительной формой думалъ показать, что не все возникшее въ рѣкѣ можно считать публичнымъ? Въ пользу послѣдняго говорятъ то обстоятельство, что указанное сомнительное мѣсто поставлено въ Дигестахъ въ концѣ фрагмента, гдѣ нѣсколько разъ повторялись обычные правила: „si qua insula in flumine publico proxime tuo fundo nata est, ea tua est“⁵⁾. Въ публичномъ пользованіи подобнымъ островомъ не было надобности. Предположить, что онъ долженъ былъ быть причисленъ къ patrimonium populi, уже совершенно странно. Оставались причислять его въ интересахъ всеобщаго благополучія и въ случаѣ, если сосѣднія поля не были limitati, къ владѣніямъ береговаго собственника.

Третій элементъ входящій въ составъ понятія: рѣка, есть берегъ, римляне различали два вида береговъ. Впервые то, что пофранцузски называется: la berge, т. е. тѣ скаты рѣчнаго ложа, которые непосредственно поднимаются надъ водой. „Ripa autem ita recte definitur id quod flumen

¹⁾ L. 1. § 6. D. de flum. 43. 12 (Ulpianus).

²⁾ § 22. Ins. Instt de rer. div. 2. 1.—Также L. 30. pr. и L. 56. § 1. D. de adq. rer. dom. lib., XLI tit. I.—L. 7. § 3. D. XLI. 1;—L. 29. D. de adq. rer. dom. XLI. I (Paulus).—Gajus. Inst. C. II. § 72.

³⁾ C. L. 56. § 1. D. XLI. I.—L. 65. § 3. D. XLI. I.

⁴⁾ L. 65. § 2. D. de acquir. rer. dom. 41. 1.

⁵⁾ L. 65. § 7. D. de acquir. rer. dom. 41. 1.

continent naturalem rigorem cursus sui tenens“¹⁾ или, что то же самое, „ripa ea putatur esse, quae plenissimum flumen continet“²⁾. Такъ вотъ берегъ этого рода былъ *общественнымъ достояніемъ*: „Secundum ripas fluminum“, читаемъ мы въ Digestахъ, „loca non omnia publica sunt, quum ripae cedant ex quo primum a plano vergere incipit usque ad aquam“³⁾. Во вторыхъ подъ берегомъ римляне понимали также полосу земли вдоль рѣки надъ обрывомъ рѣчнаго ската, т. е. берега въ первомъ смыслѣ. Эта полоса могла быть частной собственностью береговыхъ владѣльцевъ, но находилась въ общественномъ пользованіи. Все это не выражено въ источникахъ вполне опредѣленно, но только такая теорія объясняетъ удовлетворительно тексты законодательства Юстиніана. Этой прибрежной полосой земли, то что теперь носить, пожалуй, названіе: *бечевникъ*, судоходцы могли пользоваться для всѣхъ своихъ надобностей. Вотъ какъ объ этомъ толкуется въ императорскомъ сборникѣ: „*Riparum quoque usus publicus est juris gentium, sicut ipsius fluminis: itaque navem ad eas appellere, funes ex arboribus ibi natis religare, onus aliquid in his reponere cuilibet liberum est, sicuti per ipsum flumen navigare. sed proprietas earum illorum est, quorum praediis adhaerent*“⁴⁾.

Послѣдній вопросъ изъ серіи нынѣ подлежащихъ нашему разсмотрѣнію, вопросъ о *намывѣ и уносѣ*. Ученіе о нихъ стоитъ въ ближайшей связи съ ученіемъ о положеніи берега, часть котораго они составляютъ. Прежде всего, что такое

¹⁾ L. 1. § 5. D. de flum. 43. 12 (Ulpianus).

²⁾ L. 3. § 1. 2. D. de flum. 43. 12. Чрезвычайное, временное поднятіе уровня воды не оказывало вліянія на опредѣленіе положенія этихъ береговъ, или, какъ сказано у Ульпіана, «si quando vel imbribus, vel mari, vel qua alia ratione ad tempus excrevit ripas non mutat» (L. 1. § 5. D. de flum. 43. 12). Другое дѣло постоянное измѣненіе профиля рѣки вслѣдствіе твердо установившагося поднятія уровня воды: «vel alio flumine admixto, vel qua alia ratione» (L. 1. § 5. D. de flum. 43. 12).

³⁾ L. 3. § 1. 2. D. de flum. 43. 12. Въ этомъ именно смыслѣ сказано: «flumina publica, quae fluunt, ripaeque eorum publicae sunt». L. 3. pr. D. de flum. 43. 12.

⁴⁾ § 4. I. de rer. div. 2. 1;—ср. однозначущій текстъ: L. 5. pr. D. de div. rer. 1. 8 (Gaius).

намывъ? „Est autem alluvio incrementum latens; per alluvionem autem id videtur adjici quod ita paulatim adjicitur ut intelligere non possis quantum quoque momento temporis adjicitur“ ¹⁾. *Приращеніе* или намывъ *присоединяется къ участку*, около котораго оно образовывается: „ei queritur cujus fundo accrescit“ ²⁾. *Исключеніе* составляли *agri limitati*: „In agris limitatis jus alluvionis locum non habere constat, idque et Divus Pius constituit“ ³⁾. Въ этихъ случаяхъ намывъ могъ быть предметомъ захвата со стороны каждаго желающаго. *Другое рѣшеніе* дается *относительно уноса цѣлаго куска земли въ чужія владѣнія*: „Quod si vis fluminis partem aliquam ex tuo praedio detraxerit, et meo praedio attulerit, palam est eam tuam permanere“ ⁴⁾. Исключеніе составляетъ случай, если кусокъ земли „longiore tempore fundo meo haeserit, arboresque quas secum traxerit, in meum fundum radices egerint, ex eo tempore videtur meo fundo acquisita esse“ ⁵⁾.

Изъ всего сказаннаго мы можемъ видѣть, насколько *широко и послѣдовательно* было проведено *начало общественнаго служенія рѣкъ* въ римскомъ правѣ. Общество считалось заинтересованнымъ во всѣхъ рѣкахъ судоходныхъ и несудоходныхъ, за исключеніемъ ручьевъ, стоячихъ водъ и, хотя и крупныхъ, но временныхъ потоковъ. Публичныя рѣки находились въ общемъ пользованіи. Изъ различныхъ видовъ послѣдняго наше особое вниманіе привлекаетъ судоходство, вѣрнѣе право его. Тѣмъ болѣе что, „римское право благопріятствовало судоходству преимущественно передъ другими видами пользованія водою“ ⁶⁾. Каждый римскій гражданинъ имѣлъ

¹⁾ § 20. I. de rer. div. 2. 1.

²⁾ L. 1. Codex, de alluv. lib. VII, tit. XLI.—Ср. L. 11. § 7. D. de public. in rem act. VI, 2.—§ 20. I. de div. rer. 2. 1.—Gaius. Comm. II. § 70.

³⁾ L. 16. D. de acq. rer. dom. 41. 1.

⁴⁾ L. 7. § 2. D. de acquir. rer. dom. 41. 1. Inst. Iust. lib. II. tit. I. § 21.

⁵⁾ L. 7. § 2. D. de acquir. rer. dom. 41. 1 (Gaius);—соотвѣтствующее мѣсто Inst. Iust. говоритъ, какъ будто, нѣчто другое, именно, что приобрѣтаются только деревья, а не весь кусокъ (lib. II. tit. I. § 21).

⁶⁾ Peyrer, *ibid.*, S. 12.

право судоходства по рѣкамъ Имперіи. Обращаясь къ практикѣ, мы видимъ, что на разныхъ рѣкахъ судоходцы обыкновенно, образовывали т. назыв. *collegia nautarum*.

Коллегии судоходцевъ, судя по дошедшимъ до насъ свѣдѣніямъ, существовали почти на всѣхъ рѣкахъ Римской имперіи. Это обстоятельство заставляетъ думать, что судоходство находилось тогда въ цвѣтущемъ состояніи ¹⁾. Онѣ были организованы вообще по образцу римскихъ ремесленныхъ корпорацій ²⁾, *ad exemplum rei publicae*, какъ выражаются источники. Во главѣ ихъ стояли патроны или покровители изъ сильныхъ людей и особые должностныя лица: *syndici*, *magistri*, *quinquennales*. Онѣ считались юридическими лицами, могли имѣть собственность и свои особые источники доходовъ, отчуждать и наследовать, а также самостоятельно регулировать свое внутреннее устройство и управленіе. Многіе изъ нихъ, если не всѣ имѣли чрезвычайное значеніе въ муниципальномъ управленіи и даже въ болѣе высокихъ сферахъ политической жизни Имперіи. Предсѣдатели ихъ носили почетный титулъ префектовъ. Члены парижской ассоціаціи имѣли рангъ всадниковъ, а коллегія ронскихъ судоходцевъ титуловалась: „*corpus splendidissimum*“ ³⁾. Все это оправдывалось какъ богатствомъ и важнымъ экономическимъ вѣсомъ коллегій, такъ и спеціальными услугами правительству по перевозкѣ и доставкѣ съѣстныхъ припасовъ для публичныхъ складовъ, податей натурою, военныхъ запасовъ и т. п. ⁴⁾. Подобной политики императоры держались по отношенію ко всѣмъ общепольнымъ корпораціямъ. Уже Августъ благопріятствовалъ тѣмъ

¹⁾ См. *Collegia nautarum Rhodanicorum, Araricorum, Druentiorum, Arelensium, Brixianorum, Veronensium, Comensium, nautae Ligerici, Parisiaci etc.*

²⁾ Кое-что интересное относительно послѣднихъ можно найти въ книгахъ Drumann: *Die Arbeiter und Communisten in Griechenland und Rom*. Königsberg. 1860. Mommsen: *De collegiis et sodaliciis Romanorum*. Kiliae. 1843.—Humbert: *Sur la condition des ouvriers libres chez les Romains*. (Recueil de l'Académie de législation de Toulouse, 1868, p. 386)—Fournier: *Les collèges indistruels*. Paris. 1878 и др. цитированныхъ дальше.

³⁾ Robiquet, *Histoire municipale de Paris*. Paris. 1880 ch. I.

⁴⁾ Надзоръ за коллегіями принадлежалъ въ этомъ отношеніи т. назыв. *praefecti classium* съ ихъ помощниками *annonarii ripuarii*. (См. Энгельгардтъ и др.).

изъ нихъ, которыя служили какой-либо общественной цѣли. „Входило въ программу хорошей политики способствовать корпоративному движенію, лишь бы только оно происходило подъ руководствомъ Цезарей. Такъ прежде всего занялись рѣчнымъ судоходствомъ.... Въ Галліи судоходцы Соны и Роны снабжали провіантомъ легіоны верхней Германіи; при Тиверіи судоходцы Парижа возили хлѣбъ до самого моря съ тѣмъ, чтобы переправлять его дальше къ устьямъ Роны и Шельды“¹⁾).

Доступъ въ коллегіи, по свидѣтельству изслѣдователей, былъ *легко открытъ для каждого*. Но спрашивается, принадлежала имъ монополія судоходства по извѣстнымъ рѣкамъ, или послѣднее было доступно для всякаго? Robiquet утверждаетъ, что коллегія Парижа имѣла монополію плаванія по Сенѣ. Фурнье выражается нѣсколько двусмысленно: „Всюду во времена Имперіи рѣчное судоходство принадлежало корпорациямъ этого рода“²⁾. Трудно рѣшить, имѣлъ онъ въ виду монополію судоходства или только фактическое главенство рѣчныхъ коллегій. Энгельгардтъ въ первомъ своемъ сочиненіи писалъ: „Внѣ этой официальной корпорации судоходцы предавались въ полной независимости коммерческимъ предпріятіямъ“³⁾. Но въ своей исторіи международнаго рѣчнаго права измѣнилъ прежнему мнѣнію и отрицаетъ за частными лицами, не принадлежащими къ коллегіямъ, право судоходства⁴⁾. Однако приводимые имъ въ пользу втораго мнѣнія доводы мало убѣдительны; все это болѣе или менѣе остроумныя догадки. Болѣе естественно думать, что многократно и недвусмысленно выставленное въ Юстиніановомъ законодательствѣ правило, „*navigare cuilibet liberum est*“ выражалось на практикѣ конкуренціей корпоративныхъ и свободныхъ судоходцевъ. Эту мысль весьма удачно, хотя также при помощи догадокъ, доказываетъ г. Vergnesco⁵⁾. Въ ея же пользу высказываются и многіе другіе. Наконецъ въ источникахъ мы постоянно встрѣчаемъ рядомъ съ судами членовъ коллегій суда частныхъ лицъ,

¹⁾ Fournier, Les collèges industriels. Paris. 1878. P. 25.

²⁾ Ibid. p. 37.

³⁾ Du régime... p. 7.

⁴⁾ Histoire, p. 9.

⁵⁾ Les fleuves... p. 112—120.

или, какъ выражаются источники, *privatorum naves*. Последнее обстоятельство имѣетъ, по нашему мнѣнію, рѣшающее значеніе ¹⁾. Свобода судоходства для частныхъ лицъ была по-видимому ограничена лишь правомъ государства пользоваться ихъ судами для своихъ цѣлей ²⁾. Суда частныхъ лицъ, имѣвшія меньшій размѣръ по сравненію съ тѣмъ, который былъ обязателенъ для членовъ судоходныхъ корпорацій, платили особый сборъ и освобождались отъ казенныхъ операцій. Итакъ, *судоходство было свободно*. Самое большее, на что можно согласиться, это что коллегіи могли имѣть въ разныя времена и въ различныхъ мѣстахъ различное положеніе. Говоря о такихъ обширныхъ эпохахъ, какъ время римской имперіи, мы не должны забывать, что на протяженіи столѣтій различныя институты права должны были пройти много фазисовъ своего развитія. Никто впрочемъ не станетъ отрицать, что коллегіямъ могла принадлежать монополія казенныхъ поставокъ. Во всякомъ случаѣ „la monographie du régime de la navigation intérieure sous la domination de Rome est à faire“ ³⁾.

Пользованіе рѣками, подобно другимъ вещамъ *extra commercium*, защищалось *интердиктами*. Въ ихъ текстѣ подробно развивается начало свободного судоходства. Поэтому мы скажемъ и о нихъ нѣсколько словъ. Нѣкоторые изъ нихъ давались и лицамъ, которыя непосредственно отъ нарушеній рѣчнаго права не пострадали. Популярныя иски по отношенію къ пользованію рѣками (какъ и другими предметами общественнаго пользованія) исполняли двѣ функціи. Чисто гражданскую, когда ихъ вчиняло потерпѣвшее лицо и публичноправовую, если къ нимъ прибѣгалъ кто-нибудь посторонній. Впрочемъ и въ первомъ случаѣ, защищая свое право, пострадавшій защищалъ и право общества. Въ системѣ этихъ интердиктовъ съ особою рельефностью выразился частнопра-

¹⁾ Ср. *Legum novellarum Theodosii. Tit. XXXVIII. De naviculariis amicis*.

²⁾ «Qui navem Tiberinam habere fuerit ostensus: onus reipublicae necessarium agnoscat. Quodcunque igitur navigium in alveo Tiberis invenietur, competentibus et solitis obsequiis mancipatur: ita ut nullius dignitas, aut privilegium ab hoc officio vindicetur».—L. un. Cod. Th. XIV. 21.—L. 1, prin. Cod. Just., de naut. tiber. 11. 26.

³⁾ Энгельгардтъ, *Du régime....* p. 9.

новой характеръ рѣчнаго права римской имперіи. Въ настоящее время, какъ извѣстно, въ силу широкаго развитія полицейской дѣятельности государства, частноправовая охрана имѣетъ совершенно второстепенное значеніе. Въ нижеслѣдующихъ строкахъ мы остановимся только на тѣхъ интердиктахъ, которые ближайшимъ образомъ относятся къ судоходству. Всѣ они распадаются на воспретительные и возстановительные.

Прежде всего наше вниманіе обращаетъ на себя *интердиктъ по поводу матеріальныхъ препятствій судоходству*, „Ait Praetor: ne quid in flumine publico ripave ejus facias, ne quid in flumine publico, neve in ripa immittas quo statio iterve navigio deterior sit fiat“ ¹⁾. Ему дословно соответствуетъ реституторный интердиктъ ²⁾. Оба иска относились какъ къ судамъ, такъ и къ плотамъ ³⁾. Но они не имѣли примѣненія къ работамъ не затрудняющимъ судоходства, не мѣшающимъ доступу къ пристанямъ, или производимымъ на рѣкахъ несудоходныхъ ⁴⁾. Однако, въ видѣ *utile* они могли быть даны, согласно Лабелону и Ульпіану, и въ пользу несудоходныхъ рѣкъ, именно, когда „quid in eo flumine, quod navigabile non sit, fiat, ut exarescat vel aquae cursus impediatur“ ⁵⁾.

Второй воспретительный интердиктъ (и соотвѣтствующій ему реституторный) *имѣетъ въ виду искусственныя измѣненія въ теченіи рѣки*, „pertinet autem ad flumina publica sive navigabilia sunt, sive non sunt“ ⁶⁾, и касается не только судоходства, но и удобствъ береговыхъ собственниковъ: „ne derivationibus minus consessis flumina exarescant, vel mutatus

¹⁾ L. 1. pr. D. de flum. 43. 12.—Случай, когда navigio deterior facta est см. L. 1. § 13—18, D. de flum. 43. 12. Словомъ онъ примѣнялся при слѣдующихъ обстоятельствахъ: «deterior statio itemque iter navigio fieri videtur si usus ejus corrumpatur, vel difficilior fiat, aut minor, vel rarior, aut si totum aufertur. Proinde, sive derivetur aqua ut exiguior facta, minus navigabilis, vel si dilatetur, auf diffusa brevem aquam faciat, vel contra si coangustetur et rapidius flumen faciat, vel si quid aliud faciat, quod navigationem incommodet, difficilior remve faciat, vel prorsus impediat».—L. 1. § 15. D. de flum. 43. 12.

²⁾ L. 1. § 19. D. de flum. 43. 12.

³⁾ L. 1. § 14. D. de flum. 43. 12.

⁴⁾ «Hoc. interdictum ad ea tantum flumina (publica) pertinet quae sunt navigabilia ad coetera non pertinet».—L. 1. § 12. D. de flum. 43. 12.

⁵⁾ L. 1 § 12 и 18 D. de flum. 43, 12.

⁶⁾ L. 1. § 2. D. ne quid in flum., 43. 12. (Ulpianus).

alveus vicinis injuriam aliquam adferat“¹⁾). Вотъ его содержание: „Ait praetor: In flumine publico? inve ripa ejus facere aut in id flumen ripamve ejus immittere quo aliter aqua fluat quam priore aetate fluxit, veto“²⁾).

Третій, который полезно привести здѣсь, стоитъ въ болѣе тѣсной связи съ первымъ. Онъ относится исключительно къ судоходству, именно *примѣняется тогда, когда силою мѣшаютъ плаванію по публичной рѣкѣ*. Интердиктъ этотъ таковъ: „Praetor ait: quo minus illi in flumine publico navem, ratem agere, quove minus per ripam onerare, exonerare liceat, vim fieri veto. Item ut per lacum, fossam, stagnum publicum navigare liceat, interdico“³⁾).

Не говорю уже о томъ, это само собою понятно, что въ случаяхъ насилія надъ судоходцемъ, похищенія судоходныхъ приспособленій и т. п. имѣли мѣсто *иски противъ воровства, damnum injuria datum и т. д.*

Эти интердикты, повторяю, выясняютъ намъ начала свободнаго судоходства по римскимъ рѣкамъ и совершенно не вяжутся съ предполагаемой монополіей рѣчнаго плаванія со стороны судоходныхъ коллегій.

Таковы права, принадлежавшія римскому обществу на пользованіе публичными рѣками. Можно было бы распространиться еще о положеніи частныхъ рѣкъ, а также о правахъ береговыхъ владѣльцевъ публичныхъ рѣкъ, но этимъ мы уклонились бы отъ непосредственно интересующихъ насъ вопросовъ.

До сей поры мы были заняты преимущественно гражданскимъ рѣчнымъ правомъ. Теперь нѣсколько словъ объ *административномъ*. Цѣльнаго на этотъ счетъ ничего не осталось.

¹⁾ L. 1. § 2. D. ne quid in flum. publ. 43. 13.

²⁾ L. 1. § 1—8. D. ne quid in flum. publ. 43. 13.—Реституторный см. L. 1. § 11. D. cod.

³⁾ L. 1. pr. D. ut in flum. publico navigare liceat, 43, 14 (Ulpianus). Можно упомянуть еще интердиктъ: de ripa munienda, судоходства непосредственно не касающійся. Текстъ его по Ульпіану: „Ait praetor: «Quominus illi in flumine publico ripave ejus opus facere, ripae agrive, qui circa ripam est, tuendi causa, liceat, dum ne ob id navigatio deterior fiat, si tibi damni infecti in annos decem, viri boni arbitrati, vel cautum, vel satisdatum est, aut per illum non stat quo minus viri bonis arbitrati caveatur vel satisdetur, vim fieri veto».—L. 1. pr. D. de ripa num. 43. 15.

Собирать же отрывки для того, чтобы путем догадокъ возсоздать картину управленія рѣками въ Римской имперіи, пожалуй, и безцѣльно. За достовѣрность догадокъ трудно ручаться; текстовъ подходящихъ слишкомъ мало; управленіе это прошло цѣлый рядъ измѣненій, никогда не отличаясь, въ общемъ крупнымъ развитіемъ; наконецъ этотъ вопросъ, въ виду оригинальнаго характера каждой публичной организаціи, имѣетъ для насъ только второстепенное значеніе. Во всякомъ случаѣ съ достовѣрностью можно сказать слѣдующее.

Работы въ руслѣ публичной рѣки, канализація, постройка плотинъ и пр. производились *на счетъ aerarium'a* солдатами или особыми частными корпораціями¹⁾. Частныя лица, потерпѣвшія отъ правительственныхъ работъ, не получали вознагражденія: „*Si qua opera, aquae mittendae causa, publica auctoritate facta sint, in aquae pluviae arcendae actionem non venire*“²⁾. Съ своей стороны они также имѣли право строить на публичныхъ водахъ нѣкоторыя болѣе мелкія сооруженія, какъ-то плотины, пристани и т. п., укрѣплять берега³⁾, но работы эти должны были не вредить сосѣдямъ, и неприкосновенность интересовъ послѣднихъ должна была быть обезпечена на 10 лѣтъ впередъ⁴⁾. На производство болѣе сложныхъ работъ требовалось разрѣшеніе претора, причемъ „*quotienscumque aliquid in publico fieri permittitur, ita oportet permitti ut sine injuria cujusquam fiat et ita solet princeps quotiens aliquid novi operis instituendum petitur, permittere*“⁵⁾. Ослушаніе влекло непріятныя послѣдствія: „*Ita qui adversus edictum praetoris aedificaverit, tollere aedificium debet*“⁶⁾. Наконецъ если даже разрѣшенное сооруженіе вредило третьимъ лицамъ, послѣднія имѣли въ защиту интердиктъ цитированный выше⁷⁾. Власть претора была поставлена въ этихъ отно-

¹⁾ Garboulean, Du domaine public, p. 113.—Cod. théod. 14. 2.

²⁾ L. 2. § 3. D. de aqua etc, 39. 3.

³⁾ L. 1. C. de alluv. et pal. 7. 41.

⁴⁾ L. 1. § 3—4. D. de rip. mun. 43. 15.—“*Fluminum publicum communis est usus, sicuti viarum publicarum et litorum, in his igitur publice licet cuilibet aedificare et destruere, dum tamen hoc sine incommodo cuiusquam fiat*.”—§ 24. pr. D. 39. 2. Также L. 2. D. de flum. 43. 12.

⁵⁾ L. 2. § 10. D. ne quid in l. p. 43. 8.—L. 2. D. de flum. 43. 12.

⁶⁾ L. 7. D. ne quid in l. p. 43. 8.

⁷⁾ L. 2. §. 10. ne quid in l. p. 43. 8.

шеніяхъ въ извѣстныя границы. „Si flumen navigabile sit non oportere praetorem concedere ductionem ex eo fieri, Labeo ait, quae flumen minus navigabile efficiat. Itemque est si per hoc aliud flumen fiat navigabile“ ¹⁾).

Другіе вопросы рѣчной администраціи еще менѣе опредѣлены. *Нѣкоторые* авторы утверждаютъ, что *судоходство* было обложено сборомъ, который назывался *titulus navium*. Garboulean ²⁾ говоритъ, что налогъ этотъ „se percevait sur l'importation et l'exportation des marchandises“ ³⁾. Взиманія, производившіяся на водѣ и сушѣ, были, по мнѣнію извѣстнаго историка всемірной торговли Бера, весьма тяжелы, особенно въ провинціяхъ ⁴⁾. Наоборотъ *другіе* совершенно отрицаютъ существованіе подобныхъ налоговъ ⁵⁾. Последнее тѣмъ болѣе вѣроятно, что на судоходствѣ и безъ того лежала тяжелая натуральная повинность по перевозкѣ и доставкѣ разныхъ военныхъ и вообще казенныхъ запасовъ.

Въ разныхъ мѣстахъ источниковъ мы встрѣчаемъ наконецъ *указанія на лицъ*, которыя стояли во главѣ *рѣчного дѣла*: претора, префекта преторіо и городского префекта (при Θεодосіи) ⁶⁾ и нѣкоторыхъ другихъ, но сказать что-нибудь опредѣленное о ихъ правахъ и обязанностяхъ въ этомъ дѣлѣ весьма трудно. Отсутствіе правильной рѣчной администраціи находило себѣ дополненіе только въ дѣятельности и правахъ рѣчныхъ коллегій.

Для насъ довольно того, что заканчиваемый параграфъ подтвердилъ раньше высказанную мысль о *преимущественно гражданскомъ характерѣ римскаго рѣчного права*. Небольшой комплексъ нормъ административнаго совершенно ступшевывается по сравненію съ полной системой частноправовыхъ началъ. Мы не видимъ въ римскомъ правѣ ничего подобнаго современной широкоразвитой рѣчной администраціи. Въ Римѣ „не было создано даже тѣхъ публичноправовыхъ институтовъ, которые нынѣ ограничиваютъ частную собственность

¹⁾ L. 10. § 2. D. de aqua, 39, 3. (Ulpianus).

²⁾ Du domaine public, p. 101.

³⁾ Cod. Theod. 14, 27. 2.

⁴⁾ Dr. A. Beer, Geschichte des Welthandels in XIX Jahrh. Wien. 1869. I Abh. S. 109.

⁵⁾ Engelhardt, Histoire, p. 89.

⁶⁾ Cod. Theod. 14. 27. 2.

въ силу высшихъ требованій національной экономической политики“¹⁾. Римское рѣчное право есть гражданское по преимуществу, если не исключительно. То же господство частной инициативы и дѣятельности мы видимъ и въ другихъ сферахъ римской жизни. Администрація простирала свою руку только туда, гдѣ отдѣльный гражданинъ былъ совершенно безсиленъ. Таковы были преимущественно политическіе вопросы и дѣла. Малое развитіе рѣчнаго административнаго права, быть можетъ, дозволено будетъ объяснить и тѣмъ еще, что „римское торговое законодательство... опираясь на общественное мнѣніе, воздѣйствовало на свободное развитіе коммерческихъ сношеній скорѣе задерживающимъ, чѣмъ облегчающимъ образомъ“²⁾. Если рѣчное управленіе вообще было мало развито, то управленія судоходствомъ въ частности, полиціи судоходства, повидимому, вовсе не существовало. Коллегіи судоходцевъ регулировали свою дѣятельность самостоятельно. Правительство наблюдало лишь за неприкосновенностью правъ cadaго.

§ 2. Иностранцы и иностранное судоходство на римскихъ рѣкахъ.—Заключеніе.

Мы кончили бѣглый обзоръ внутренняго рѣчнаго права римской имперіи. Какъ ни важно для насъ знакомство съ нимъ, нельзя не сознаться, что еще важнѣе было-бы дать *очеркъ международного рѣчнаго права*, выработавшагося въ сношеніяхъ римской имперіи и многоразличныхъ самостоятельныхъ и полусамостоятельныхъ общественныхъ и политическихъ организацій окружавшихъ ее пестрымъ роемъ. Но задача эта для настоящаго изслѣдованія совершенно не подъ силу главнымъ образомъ потому, что до сихъ поръ еще не только не разрѣшенъ, но, какъ кажется, даже не поставленъ, какъ слѣдуетъ, вопросъ объ основныхъ началахъ того международного порядка, среди котораго первое мѣсто занимало римское государство. Поэтому мы принуждены ограничиться.

¹⁾ Peyrer, ibd, S. 12.

²⁾ A. Beer, ibd., S. 108.

только немногими замѣчаніями о правахъ принадлежавшихъ иностранцамъ и иностраннымъ судамъ на судоходство по римскимъ рѣкамъ. Но даже здѣсь мы не рѣшимся пускаться въ какія-либо подробности и ограничимся изложеніемъ нѣкоторыхъ общихъ соображеній и извѣстныхъ намъ данныхъ, надѣясь на то, что этотъ вопросъ вызоветъ въ будущемъ болѣе послѣдовательное, подробное, а м. б., и убѣдительное обслѣдованіе.

Въ первыя эпохи римской исторіи иностранцы считались, какъ извѣстно, врагами и безправными, *hospes* и *hostis* значило одно и то же. Не разбирая причинъ, вызвавшихъ столь жестокое возрѣніе, и не пытаясь опредѣлить границъ его дѣйствительнаго значенія, того смысла, который придавала ему жизнь, мы скажемъ только, что уже въ третій періодъ римской исторіи (отъ Пуническихъ войнъ до конца республики), а тѣмъ паче во времена имперіи возрѣніе на иностранцевъ радикально измѣняется. Римляне завоевываютъ въ то время почти весь извѣстный тогда *orbis terrarum*. Въ предѣлы Италиі, особенно въ Римъ, является масса иностранцевъ. Въ сношеніяхъ съ ними вырабатываются начала такъ называемаго *jus gentium*, которое, какъ извѣстно, въ послѣдствіи вытѣсняетъ отжившее *jus civile* и становится общимъ римскимъ правомъ. Кромѣ него къ иностранцамъ примѣняется въ то время отчасти *jus civile*; въ другихъ случаяхъ національные законы и наконецъ статьи международныхъ договоровъ Рима ¹⁾. „*Per tal guisa Roma provide nei tempi posteriori alla tutela dello straniero in generale*“ ²⁾. Впрочемъ *jus gentium* получаетъ мало по малу главное значеніе въ средѣ источниковъ, опредѣлявшихъ юридическое положеніе иностранцевъ.

Въ составъ нормъ *juris gentium* входили и нормы рѣчнаго права. Гай свидѣтельствуетъ, что „*gratum quoque usus publicus est juris gentium, sicut ipsius fluminis*“ ³⁾. Такимъ образомъ это правило было выработано, какъ пишетъ извѣстный юристъ, въ сношеніяхъ съ иностранцами; это правило *juris gentium*, а не *juris civilis*. Слѣдовательно, субъектами обще-

¹⁾ Rogery, De la condition des étrangers en droit Romain.

²⁾ Gianzana, Lo Straniero nel diritto civile italiano. Vol. I. Parte I. Torino. 1884.—См. очеркъ проф. Fadd, помѣщенный, какъ приложение.

³⁾ § 4. J. de rerum. div. 2. 1.

ственного пользованія рѣками были и иностранцы. Иначе, иностранцы имѣли право рѣчнаго судоходства въ предѣлахъ римской имперіи. Въ пользу подобнаго утвержденія говорить и многое другое.

Текучая вода въ различныхъ выше приведенныхъ текстахъ уподобляется морю и воздуху; она объявляется, какъ и эти два элемента, *общимъ достояніемъ*. Рѣки всюду называются вещами находящимися въ *публичномъ пользованіи*. Спрашивается, кто могъ быть субъектомъ этого пользованія? Конечно всякій, кто вообще могъ пользоваться *res publicae*, а таковымъ являлось конечно каждое лицо, жившее въ предѣлахъ государства. Каждый имѣлъ право на пользованіе всѣми этими вещами, т. е. иначе само существованіе становилось для него невозможнымъ. Вѣдь *res publicae in publico usu* только потому большею частью и считались таковыми, что онѣ были необходимы для всѣхъ и каждаго. Нельзя было запретить иностранцамъ ходить по публичнымъ дорогамъ, нельзя было закрыть для нихъ судоходства по публичнымъ рѣкамъ.

Далѣе намъ кажется, что *исключеніе иностранцевъ* изъ рѣчнаго судоходства *шло бы въ разрѣзъ съ основными началами римской жизни*, тѣми чисто космополитическими идеями равенства національностей, религій и пр., которыя лежали въ ея основаніи. Исключить иностранцевъ изъ міровыхъ коммерческихъ сношеній Рима, хотя бы что касается рѣчнаго судоходства, при широкомъ распространеніи права римскаго гражданства было кромѣ того просто *невозможно*. Историческія и археологическія изслѣдованія показываютъ намъ, какъ далеко проникали римскіе торговые караваны во всѣ стороны свѣта ¹⁾, какое множество иностранцевъ пребывало въ Имперіи и какая міровая жизнь кипѣла въ ея предѣлахъ. Все это съ трудомъ вяжется съ ограничительными мѣрами противъ чужеземцевъ временно или постоянно пребывавшихъ въ государствѣ. „Das jugendliche Rom ist, говоритъ Моммсенъ, *der Staat des freien Verkehrs, die Absperrung gegen das Ausland die Signatur seines Greisenalters. Der Ver-*

¹⁾ Ср. напр. Sadowski, Die Handelsstrassen der Griechen und Römer durch das Flussgebiet der Oder, Weichsel, des Dnieper, Nieman an die Gestade des Baltischen Meeres. Jena. 1877.—Есть и польское изданіе.

kehr innerhalb Latium, dem die Gemeinschaft der Sprache und der Sitte das Fundament gab, ist der Vormachtstellung Roms vorausgegangen. Dafür, dass ein analoger Verkehr mit Staaten ungleicher Nationalität ebenfalls in die fernste Vergangenheit zurückreicht, giebt der den Rechtsinstituten Roms einverleibte Verkauf ins transtiberinische Ausland ein urkundliches Zeugniß, und ein anderes der zweite Handelsvertrag mit Karthago, welcher dem Fremden zwar nicht das ganze Gebiet zugänglich macht, aber in dem ihm eröffneten ihm gleiches Verkehrsrecht, wie dem Bürger gewährt“ ¹⁾).

Что касается иностранцевъ постоянно проживавшихъ въ предѣлахъ Имперіи, то права ихъ на занятіе рѣчнымъ судоходствомъ не подлежатъ никакому сомнѣнію еще и потому, что въ 212 г. права всѣхъ жителей государства, а въ томъ числѣ и постоянно проживавшихъ тамъ варваровъ ²⁾, были уравнены. Всѣ стали гражданами. „А ce moment la distinction des peregrini est effacée; l'empire ne compte plus que des cives ou des barbari“ ³⁾. Въ силу этого знаменательнаго акта римское гражданство распространилось чуть ли не на весь тогдашній цивилизованный міръ. Въ остались только варвары, народы высшей культуры, мало поддавшіеся римскому вліянію, сношенія съ которыми были сравнительно рѣдки и которые только временно посѣщали предѣлы Имперіи. Однако, не надо думать, что въ силу этого они всегда занимали въ предѣлахъ имперіи чисто фактическое положеніе. Если съ теченіемъ времени *jus gentium* перестало служить для нихъ источникомъ дѣйствующаго права, то продолжаютъ дѣйствовать другіе, напр. международныя соглашенія.

Намъ извѣстно, что еще въ республиканскій періодъ Римъ заключалъ договоры съ независимыми народами. Они были или неравноправные (*foedera iniqua*), или равноправные (*f. aequa*), но ими часто давалось варварамъ римское *jus commercii*, куда естественно входило и право судоходства. Подобные договоры продолжали заключаться съ отдѣльными народами и въ періодъ императорскій.

¹⁾ Römisches Staatsrecht. Leipzig. 1887. I. Abth. III. Bd. des Handbuches der Römischen Alterthümer v. J. Marquardt und Th. Mommsen S. 600—601.

²⁾ См. Paffafava, De la condition juridique des étrangers, Mons. 1884.

³⁾ Garnot, Aperçu sur la condition des étrangers à Rome. Paris. 1885, p. 30.

Положимъ, въ позднѣйшую эпоху римской имперіи начинаютъ приниматься стѣснительныя мѣры противъ иностранной торговли, но, вызванныя страхомъ передъ надвигавшимися полудикими племенами, онѣ мало задерживали естественное развитіе торговыхъ оборотовъ Рима. Императоры Гратіанъ, Валентіанъ и Θεодосій запрещали иностранцамъ доступъ въ порты и торговые города имперіи; запрещали своимъ подданнымъ посѣщать ярмарки странъ, съ которыми Римъ не заключилъ договора и т. д. ¹⁾, а торговля прокладывала себѣ новыя дороги, вызывая дальнѣйшее образованіе международнаго права въ видѣ договора и обычая. Императоръ Маркъ въ мирномъ договорѣ съ Квадами, Маркоманами, Яцигами и Бурами обязалъ ихъ не имѣть судовъ на Дунаѣ. За судоходствомъ порѣкъ наблюдала римская флотилія ²⁾. Позже болѣе мягкія постановленія Авреліана разрѣшили Вандаламъ производить торговля операціи на самомъ Дунаѣ ³⁾. Конечно, разъ имѣлись на лицо опредѣленные международныя соглашенія, именно они, а не общее римское право примѣнялось къ пришельцамъ данной національности.

Особенно распространяться насчетъ международныхъ соглашеній Рима мы не можемъ, какъ по малой разработанности этого вопроса въ литературѣ, такъ и потому, что древнее право имѣетъ для насъ только второстепенное значеніе. Во всякомъ случаѣ до насъ дошли опредѣленные свѣдѣнія, что какъ въ началѣ Имперіи, такъ и въ сравнительно позднія времена нѣкоторыя варварскія племена *имѣли право плавать по пограничнымъ и впадающимъ въ море рѣкамъ Имперіи*. Между тѣмъ на этихъ то именно рѣкахъ и имѣлъ главное значеніе

¹⁾ J. Jung, *ibid.*, S. 129.—О договорахъ Рима съ иностранными государствами см. Rogery, *De la condition des étrangers en droit Romain*. Montpellier. 1886. p. 7. (древнѣйшіе) и p. 546 s. (позднѣйшіе). Также O. Karlowa, *Römische Rechtsgeschichte*, I Bd. 1885. S. 286 f.—Egger, *Etudes historiques sur les traités chez les Grecs et les Romains*. Paris. 1866.—*Handbuch der Römischen Alterthümer* v. T. Mommsen und I. Marquardt. III Bd. I Abtheilung. *Römisches Staatsrecht*. Leipzig. 1887. S. 590. II Abth. L. 1888.

²⁾ Pappafava, *De la condition juridique des étrangers*. Mons. 1884.—L. 2. 4. *Cod. de comm. et mercat.*

³⁾ J. Jung, *Roemer und Romanen in den Donauländern*. 2 Ausg. S. 128. Cp. Marquardt, *Staatsverwaltung*.

вопросъ объ иностранномъ судоходствѣ. Такъ на основаніи одного мѣста Тацита мы можемъ утверждать, что варвары праваго берега Рейна имѣли право плавать въ римскихъ водахъ, но должны были только уплачивать родъ судоходнаго налога. Надо замѣтить, что римляне вообще заботились о рейнскомъ судоходствѣ. Строили укрѣпленные и торговые пункты по берегамъ рѣки, содержали сторожевые суда (*luxoriae*), производили разнообразныя работы по очисткѣ верхняго и нижняго теченія рѣки, наконецъ, при Константинѣ, платили даже прибрежнымъ варварамъ нѣчто въ родѣ дани для того, чтобы предохранить судоходцевъ отъ грабежей ¹⁾. То же заботливое попеченіе о судоходствѣ можно констатировать относительно Дуная. Долгое время здѣсь, повидимому, не было другихъ прибрежныхъ владѣтелей, кромѣ римлянъ, и на берегахъ и водахъ поддерживались еще богатыя сношенія, завязанныя съ Востокомъ древними греческими колоніями Истра ²⁾, называвшими устья его: „*ἱέρον στόμα τοῦ Ἰστρου*“. „Дунай и его притоки, даже небольшіе, какъ Адсалута (нынѣ Саанъ) были покрыты многочисленными судами, перевозившими людей и товары. На каждой рѣкѣ существовала корпорація судоходцевъ. Кромѣ того имѣлись (недавно открытые) „*nautae universi Danubi*“ ³⁾. Когда появились варвары, римляне стали принимать мѣры къ охранѣ судоходства. Воздвигаются различныя укрѣпленія: ниже желѣзныхъ воротъ—Трояномъ, выше ихъ Пробусомъ и Юстиніаномъ. Нѣкоторые изъ варварскихъ народцевъ получаютъ право плавать по рѣкѣ. Мы уже сказали выше нѣсколько словъ о договорѣ съ вандалами. Далѣе у Тацита встрѣчается слѣд. отрывокъ: „*Hermondurorum civitas, fida Romanis, eoque soli germanorum non in ripa commercium, sed penitus, atque in splendidissima, Rhaetiae provinciae colonia: passim et sine custode transeunt*“ ⁴⁾.

Мы могли бы привести и еще не одинъ примѣръ въ этомъ родѣ, если бы только въ нашу задачу входило специаль-

¹⁾ Carathéodory, фр. работа, p. 112.—Neue Organisation... auf dem Rheinstrome S. 3 f.—Engelhardt, Du régime, p. 49. и др.

²⁾ Геродотъ, L. IV. § 51.—Strabon, L. VII, c. VI § 9 и др.

³⁾ J. Jung: Roemer und Romanen in den Donauländern. 2 Ausg. Innsbruck, 1887. S. 124.—Ср. Bontoux. Die Donau. Oesterr. Revue. 1866. S. 101 f

⁴⁾ Germania, C. XLI.

ное изслѣдованіе того вопроса, котораго мы касаемся въ семь параграфѣ только мимоходомъ ¹⁾).

Не трудно сдѣлать *общее заключеніе* изъ всего того, что было до сихъ поръ сказано о римскомъ правѣ. Благодаря сравнительно высокому уровню цивилизаціи Рима, основному равенству гражданъ, ясному пониманію общественныхъ интересовъ, всѣ рѣки считались въ общественномъ пользованіи. Но благодаря преобладанію политическихъ цѣлей въ жизни государства надъ соціальными и другими, благодаря обширности и разному составу имперіи, благодаря, б. м., также существованію рабскаго труда и сравнительной легкости для свободнаго человѣка удовлетворять своимъ потребностямъ, администрація благосостоянія была весьма мало развита. Въ частности эксплуатація рѣкъ была предоставлена частной инициативѣ. Болѣе того, рѣки считались *res publicae*. Государство не высказывало притязаній на какія-либо частнопровольныя отношенія къ нимъ. Въ его распоряженіи и помимо рѣкъ находились обширныя пространства казенныхъ земель, эксплуатація которыхъ была весьма затруднительна. Наконецъ окруженное полудикими племенами римское государство не могло развить широкихъ юридическихъ сношеній съ ними. Однако въ тѣхъ случаяхъ, когда у Рима и его сосѣдей являлись общіе экономическіе интересы, когда эти интересы не отодвигались на задній планъ болѣе могущественными политическими обстоятельствами, между сосѣдними народами устанавливалась въ той или другой степени свобода рѣчнаго судоходства. Каждый иностранецъ, прочно поселявшійся въ имперіи, считался равноправнымъ гражданиномъ. О международной рѣчной администраціи конечно не могло быть рѣчи. Вотъ и все, что мы имѣли сказать о римскомъ правѣ. Это немного. Но даже это немногое мы рѣшили высказать только со всѣми тѣми оговорками и условіями, о которыхъ не разъ шла рѣчь выше.

¹⁾ Г. Vernesco указываетъ также на извѣснаго историка торговли Huet, по мнѣнію котораго, будто бы, судоходство по Дунаю было открыто въ римскія времена для всѣхъ народовъ. Однако въ сочиненіяхъ Huet повидимому нигдѣ не высказано подобной мысли.

Э К С К У Р С Ъ III.

РЪЧНОЕ ПРАВО СРЕДНЕВѢКОВОЙ ЕВРОПЫ.

§ 1. Общія замѣчанія.—Первые вѣка средневѣковой исторіи.

Средніе вѣка представляютъ намъ совершенно особую, *оригинальную систему отношеній въ области рѣчнаго права*, непохожую ни на то, что мы видѣли въ римскомъ государствѣ, ни на то, что даетъ намъ новое время. Причина этого проста. Она кроется въ особенностяхъ средневѣковаго общественнаго строя. Исторія среднихъ вѣковъ была предметомъ многочисленныхъ общихъ и спеціальныхъ изслѣдованій. Но до сихъ поръ еще не имѣется вполне удовлетворительнаго чисто юридическаго трактата о политической и общественной организаціи феодальной Европы. Подобнаго рода работа былабы особенно полезна для науки публичнаго права вообще и международнаго въ частности. Оставляя въ сторонѣ другія особенности феодальнаго строя, мы не можемъ не замѣтить, что средневѣковое право отличалось многими такими чертами, которыя свойственны въ настоящее время только праву народовъ: договоръ, какъ источникъ, охрана самими заинтересованными лицами и т. п.

Кромѣ того, если международнымъ правомъ называются нормы, регулирующія отношенія самостоятельныхъ политическихъ и общественныхъ тѣлъ и составляющихъ ихъ лицъ, то въ виду безчисленнаго множества независимыхъ единицъ, на которыя распадалась тогдашняя жизнь, и оживленныхъ сношеній между ними, нормы подобнаго права должны были имѣть громадное развитіе и значеніе. Быть можетъ, безъ особаго преувеличенія можно сказать, что народы жили тогда столь-же по началамъ международного права, сколь и внутренняго отдѣльныхъ государствъ, обществъ, союзовъ, соединеній, корпорацій и т. д. Къ тому же этотъ порядокъ, если признать его международнымъ, представляетъ намъ рядъ совершенно оригинальныхъ, въ высокой степени интересныхъ и поучительныхъ явленій. Между тѣмъ отсутствіе широкопоставленныхъ юридическихъ работъ въ этой области лишаетъ насъ возмож-

ности съ увѣренностью относить извѣстныя правоотношенія къ международноправовымъ, а другія къ государственноправовымъ и имъ подобнымъ. Поэтому-то въ настоящемъ экскурсѣ мы скажемъ нѣсколько словъ о рѣчномъ правѣ этой эпохи вообще, не выдѣляя всюду и съ равной опредѣлительностью отношенія международныя отъ внутреннегосударственныхъ. Тогдашнія юридическія обстоятельства такъ взаимно перепутывались, что попытка распредѣлить ихъ по категоріямъ подѣ силу только спеціальному изслѣдованію. Мы начнемъ съ рѣчнаго права германскихъ варваровъ до образованія крупныхъ королевствъ; затѣмъ перейдемъ къ положенію рѣкъ въ государствахъ возникшихъ на развалинахъ римской имперіи и закончимъ, уже въ слѣдующемъ §, феодальнымъ правомъ.

Земля и вода были у германскихъ народовъ при ихъ появленіи въ исторіи и даже сравнительно долгое время спустя *общественнымъ достояніемъ марка*. Послѣдній опредѣлялъ права своихъ членовъ относительно пользованія текучею водою, именно, путемъ общественныхъ приговоровъ и обычая. По мѣрѣ дробленія марка на меньшія общины, вода переходила въ распоряженіе этихъ послѣднихъ. Пользоваться водою и пастбищемъ значило быть гражданиномъ деревни. Отказъ въ нихъ — изгнать изъ селенія. „Wasser und Jagt ist gemein“, гласитъ старое изрѣченіе. Древне-германское право разнилось поэтому въ своихъ подробностяхъ не только по племенамъ, но (особенно въ болѣе позднія времена) и по деревнямъ. Что касается въ частности рѣкъ, то онѣ считались „frei und befriedet“ и судоходство по нимъ было доступно для каждаго въ предѣлахъ племени или другой подобной группы. Эти начала древняго германскаго права продолжали дѣйствовать на разстояніи цѣлыхъ вѣковъ и еще памятники 13 вѣка содержатъ соотвѣтствующія постановленія. Швабское зеркало гласитъ: „Jegeliches Wazzers games fluz ist gemeine ze varenne und ze vischenne“ ¹⁾. Въ томъ же самомъ смыслѣ выражается и Саксонское зеркало: „Welk water strames vlot, dat is gemeine

¹⁾ Schwabenspiegel. Hrsg. v. Wackernagel. Zurich. 1840;—Schwabenspiegel. Hrsg. v. Lassberg. Tübingen. 1840. S. 91. § 197. Schwabenspiegel mit Wtbch. Hrsg. v. Gengler. 2 Aufl. Erlangen. 1875.

to varende unde to vischende“ ¹⁾). Насчетъ alluvio, оставленнаго русла и острововъ мы находимъ въ Sachsenspiegel тѣ же правила, что и въ римскомъ правѣ. ²⁾).

Спрашивается, какое положеніе могли занимать иностранцы въ рѣчномъ судоходствѣ? Для этого слѣдовало бы знать, каково было ихъ положеніе у германскихъ народовъ вообще. На этотъ счетъ существуютъ различныя мнѣнія. Повидимому, различныя племена въ разное время относились къ нимъ различно. Можно только съ увѣренностью сказать, что иностранцемъ въ предѣлахъ даннаго селенія считалось всякое постороннее лице и что положеніе его только тогда было болѣе обезпечено, когда путемъ договора съ общиною онъ получалъ право вступить на ея землю, или когда онъ имѣлъ достаточно силы, чтобы вооруженною рукою защищать свои интересы. При отсутствіи твердой общественной организаціи было не трудно проходить моря и земли, опираясь только на немногихъ товарищей, да на частныя соглашенія съ мѣстными союзами. Не надо забывать и того, что въ описываемое время въ предѣлахъ средней Европы было не-мало никѣмъ незанятыхъ, пустынныхъ пространствъ, и что мелкія общественныя группы фактически не могли завладѣть наиболѣе крупными, а съ точки зрѣнія судоходства наиболѣе важными рѣками. Именно, въ этомъ смыслѣ надо понимать слѣдующія слова Beaupin—Gressier, сказанныя имъ на V конгрессѣ внутренняго судоходства: „le sous d'eau n'est, à l'origine, l'objet d'aucune occupation, d'aucune réglementation“.

Однако обстоятельства скоро мѣняются. Быть можетъ, подъ вліяніемъ знакомства съ римской государственной организаціей германскія племена начинаютъ сливаться въ болѣе или

¹⁾ Sachsenspiegel, erster Theil. oder das Sachs. Landrecht. Hrsg. v. Homeyer. 3 Ausg. Berlin. 1862. II Theil, Berlin, 1842—44.—Sachsenspiegel, Zusammengesetzt mit dem Schwäbischen Landrecht, mit Uebersetzung und Repet. v. Sachse. Heidelb. 1848; Wilutzky, Der Sachsenspiegel въ Sammlung gemeinverständlicher wissenschaftlicher Vorträge.—Sachsenspiegel. Hrsg. v. Weiske 6 Aufl. v. Hildebrand. Leip. 1882.—Weiske объясняетъ что «strames vlût» означаетъ всякую текучую воду. См. также Rechtslexicon. Bd. XIV, S. III.

²⁾ См. также Caratheodory, фран. раб., с. 77, прим.

меньше крупныя политическія тѣла, государства. Государства эти принимаютъ извѣстнаго рода правильную организацію и вступаютъ въ цѣлый рядъ столкновений съ римомъ. Они крѣпнутъ по мѣрѣ того, какъ онъ слабѣетъ. Въ пятомъ вѣкѣ послѣ ужасныхъ потрясеній, конвульсій великаго государственнаго организма, исчезла послѣдняя тѣнь западной римской имперіи, и на развалинахъ ея образовался рядъ новыхъ, варварскихъ государствъ. Рѣзкаго перехода отъ стараго къ новому не было. Варвары уже прежде нѣсколько подверглись вліянію римской культуры, а римское и романизированное населеніе продолжало жить и подъ властью германскихъ королей по римскимъ законамъ. Римское право (*leges romanae*) и *leges barbarorum* дѣйствовали въ однихъ и тѣхъ же областяхъ, взаимно вліяя другъ на друга ¹⁾. Германскіе короли считаютъ себя наслѣдниками римскихъ императоровъ и заботливо поддерживаютъ старыя культурныя учрежденія Рима.

Отношенія къ землѣ и къ водѣ въ предѣлахъ отдельныхъ общинъ остаются прежнія, древне-германскія. Только въ тѣхъ случаяхъ, когда германскія общины теряли свою свободу и становились собственностью феодальныхъ землевладѣльцевъ, и вода входила въ составъ имущества этихъ послѣднихъ. Судоходныя рѣки продолжали, какъ въ римскомъ правѣ, считаться общимъ достояніемъ, находящимся подъ особымъ покровительствомъ короля или императора. „Jegelich vlizinde wazzir heizet der riches straze“ ²⁾. Позднѣйшее ученіе о принадлежности рѣкъ государству, о правѣ рѣчныхъ регалій и пр. развилось, какъ думаютъ, именно изъ этого зародыша. Какъ въ другихъ случаяхъ, такъ и по отношенію къ водѣ германскіе короли держались старыхъ римскихъ традицій „Древніе германскіе кодексы нигдѣ не называютъ рѣки собственностью короля“ ³⁾.

Подобно римскимъ императорамъ они осуществляли свои верховныя права надъ рѣками при помощи мѣстныхъ чиновниковъ, графовъ и герцоговъ. Они заботятся не

¹⁾ Dalloz (Essai sur l'histoire générale du droit français, p. 78): «le droit romain et le droit barbare se maintenaient... dans les mêmes contrées se modifiant insensiblement par le contact etc.».

²⁾ Görliizer Landr. Kap. 3441. Hrsg. v. Homeyer. II, S. 187.

³⁾ Engelhardt, Histoire, p. 19.

только объ обложеніи судоходства разными налогами, но и объ упорядоченіи рѣчныхъ обстоятельствъ. Въ *leges barbarorum* находится цѣлый рядъ постановленій на сей счетъ. „Законы, охраняющіе судоходство по рѣкамъ“, пишетъ г. Наумовъ ¹⁾, „встрѣчаемъ мы съ древнѣйшихъ временъ. Они перешли къ намъ еще отъ Салическихъ Франковъ и носятъ жестокій отпечатокъ“. Приведемъ въ видѣ примѣра наиболѣе интересные изъ нихъ, пользуясь переводомъ почтеннаго автора. „Если кто хочетъ устроить мельницу или плотину на водѣ, пусть такъ устраиваетъ, чтобы никому не вредила. Если-же нанесетъ кому вредъ, будетъ сноситься до тѣхъ поръ, пока станетъ безвредна“. (Tit. 63 Аллеманскихъ законовъ). „Кто запираетъ проѣздъ по рѣкѣ, платитъ 12 солидовъ штрафа“. (VII Tit. Фризскихъ законовъ). Далѣе слѣдуютъ постановленія на случай кражи и недозволеннаго пользованія судами и другимъ чужимъ имуществомъ, кораблекрушенія и глбелі принятыя для перевозки товаровъ и т. д. (Tit. VII Бургундскихъ законовъ; Tit V, кн. 5 Вестготскихъ;—Tit. 23 Салическихъ и т. д.). Къ постановленіямъ этихъ древнѣйшихъ сборниковъ слѣдуетъ отнести также многочисленные эдикты первыхъ франкскихъ королей, имѣющіе своимъ предметомъ поддержку судоходности рѣкъ, надзоръ за ними, ограниченіе фискальныхъ злоупотребленій и охрану великаго западнаго рѣчнаго торговаго пути между сѣверомъ и югомъ Европы (Рейнъ—Рона). Объ этихъ эдиктахъ будетъ еще сказано нѣсколько словъ впослѣдствіи. ²⁾).

На основаніи изложеннаго можно прійти къ заключенію, что *свобода судоходства по рѣкамъ*, которую варвары встрѣтили въ римской имперіи не была тотчасъ уничтожена. „Похоже на то“, говоритъ Энгельгардтъ, „что постоянно текущія рѣки

¹⁾ Шельда, с. 43.

²⁾ *Capitularia regum Francorum*. ed. Boretius. Hannover. 1881.—*Lex Alamnorum ex recens. Ferd. Walteri*. Turici. 1839.—*Les Ribuaria*. Sohm. Hannover. 1883.—Dahn: *Lex Visigothorum*. Würzburg. 1874.—Merkel, *Lex Salica*. Berlin. 1850.—Pardessus, *Loi salique*. Paris. 1843.—*Lex salica nach d. Codex von Trier*—Leyden.—*Lex salica nach den Codex Lescurianus*.—*Lex salica mit Commentar*. hersg. v. Laspeyres. Halle. 1833.

(les eaux pérennes) сохранили свой публичный характер“ ¹⁾. Можно думать даже, что на первых порах судоходцы на рѣкахъ составляли тѣ же корпораціи съ опредѣленными правами, которыя мы видѣли въ римскомъ государствѣ. Къ этому заключенію приводитъ насъ хотя бы слѣдующее мѣсто изъ капитуляріевъ Карла Великаго: „Если мы захотимъ куда-нибудь отправить корабль, сами *seniores* должны ѣхать на немъ и быть къ тому всегда готовы“ ²⁾. По общему мнѣнію, подъ названіемъ *seniores* здѣсь разумѣются старшіе члены судоходныхъ корпорацій.

Даже *международныя отношенія* складывались въ это время до извѣстной степени *по образцамъ оставленнымъ римлянами*. Съ нашей точки зрѣнія любопытенъ договоръ заключенный между наслѣдниками Карла Великаго о томъ, чтобы жители трехъ государствъ, на которыя распалась его имперія, взаимно пользовались положеніемъ мѣстныхъ подданныхъ. Но чѣмъ дальше подвигалось время, тѣмъ рѣшительнѣе исчезали слѣды римской культуры, тѣмъ печальнѣе становились обстоятельства западной Европы вообще, а рѣчнаго судоходства въ частности.

§ 2. Полный расцвѣтъ феодализма.—Заключеніе.

Въ *десятомъ вѣкѣ* можно констатировать окончательный *разрывъ съ римскими традиціями* и рѣзкую *перемѣну къ худшему*. Во многихъ отношеніяхъ берутъ верхъ германскія начала.

Идеи единства, централизаціи, доставшіяся новымъ народамъ отъ Рима, исчезаютъ. *Европа распадается на мелкія самостоятельныя и полусамостоятельныя единицы*. Захваченныя отдѣльными варварскими предводителями земли сначала дробятся между ихъ товарищами по оружію, а затѣмъ между королевскими слугами, которымъ нечѣмъ было иначе платить жалованья, такъ какъ населеніе отказывалось вносить подати. Короли бѣднѣли отъ этихъ раздачъ, а графы и бароны, за-

¹⁾ Du régime р. 9.

²⁾ Cap. a. 812, Caroli Magni.—Ср. Наумовъ, с. 51.

хвативъ законными и незаконными способами громадныя помѣстья съ закрѣпощеннымъ населеніемъ и, получивъ или присвоивъ себѣ неслыханныя привилегіи и права, съ успѣхомъ начинаютъ стремиться свести къ нулю и даже прямо порвать связи соединявшія ихъ со всѣмъ государственнымъ организмомъ, выйти окончательно изъ подчиненія королевской власти. И на самомъ дѣлѣ послѣдняя становится временами лишь почетнымъ титуломъ: король нерѣдко бываетъ слабѣе своихъ вассаловъ ¹⁾).

Понятіе общественности суживается до послѣднихъ границъ. „Каждый, кто находится внѣ предѣловъ своей провинціи, въ мѣстности, гдѣ его не знаютъ, ставится въ то же самое положеніе, какъ и иностранецъ пришедшій изъ за границы“ ²⁾). Общее благо, общій интересъ перестаетъ представлять собой что-либо конкретное, ясно понимаемое и чувствуемое. (Мы имѣемъ въ виду, конечно, болѣе широкія точки зрѣнія). Всюду господствуютъ личныя страсти, личныя потребности, личная инициатива и сообразно этому *частное право* и частно-правовая конструкція общественныхъ отношеній беретъ верхъ надъ публичнымъ правомъ и публично-правовой конструкціей. Средневѣковое право совершенно забываетъ объ особой природѣ государственной власти. „Юридическій принципъ, на которомъ покоилось государство среднихъ вѣковъ, былъ принципъ частноправовой“ ³⁾). Часть территоріи принадлежала королю въ непосредственную частную собственность; надъ землями же вассаловъ онъ имѣлъ опять таки частноправовое *dominium directum*. Понятіе о публичныхъ вещахъ какъ будто исчезаетъ ⁴⁾). „Жители въ извѣстномъ отношеніи образовывали лишь принадлежность земли“. Права верховной власти (*imperium, jurisdictio* и т. д.) выводились изъ того же права собственности короля на территорію страны ⁵⁾).

¹⁾ «Le roi de France n'était plus autre qu'un simple comte de Paris». — Wotton, т. I, p. 191.

²⁾ Durand, Essai de droit international. privé. Paris. 1884. P. 113.

³⁾ Heimbürger, Erwerb der Gebietshoheit.

⁴⁾ «Le dessaisissement du domaine public est absolu» (A. Plocque. Des cours d'eau navigables et flottables. I Partie. Paris. 1873 p. 5). «Le Domaine public est tombé dans le Domaine privé. (Garbouleau, Du domaine, p. 147),

⁵⁾ K. Heimbürger, der Erwerb der Gebietshoheit. Karlsruhe. 1888. S. 12 f.

Благодаря неудержимому господству личныхъ интересовъ, какъ въ верхахъ, такъ и въ низахъ общественной жизни, государственный *порядокъ* *расшатывается*. Всюду свирѣпствуетъ право сильного, кулачное право (Faustrecht, droit de poing). Слѣды прежней культуры исчезаютъ. Дороги, оставшіяся отъ римлянъ, заростають; сооруженія разрушаются, учрежденія распадаются, и на мѣстѣ развитой, культурной жизни воцаряется мракъ и невѣжество. *Торговля*, особенно внѣшняя, приходитъ въ *упадокъ*. На югѣ мусульмане, на сѣверѣ норманскіе короли почти совершенно пресѣкаютъ коммерческое движеніе. Теодорикъ, сынъ Хлодвика, принужденъ былъ держать особый флотъ на Рейнѣ и въ нидерландскихъ гаваняхъ для защиты торговли и страны отъ сѣверныхъ удалцовъ. При Карлѣ Великомъ флотъ, охранявшій галльскія и нидерландскія гавани, возросъ до 400 галеръ. При устьяхъ Рейна, Шельды и др. рѣкъ, а также въ большихъ приморскихъ городахъ „были установлены графы и охранители береговъ ¹⁾“. „Конечно“, съ полнымъ основаніемъ замѣчаетъ г. Наумовъ, „торговое судоходство едва-ли могло процвѣтать... при такомъ положеніи дѣлъ ²⁾“.

Рѣшающее значеніе въ этомъ отношеніи имѣло превращеніе полномочій, которыми короли надѣляли своихъ чиновниковъ, а равно и столь щедро вначалѣ раздававшагося права пользоваться королевскими имуществами изъ временнаго и пожизненнаго въ постоянное и наслѣдственное; въ особенности, соединеніе въ однѣхъ рукахъ публичнаго права творить судъ и расправу съ гражданскимъ правомъ на землю и обрабатывающихъ ее крѣпостныхъ. „Юридическое *положеніе* *рѣкъ* рѣшительно *измѣняется* съ того времени, когда права *юрисдикціи* (droits de justice) начинаютъ разсматриваться, какъ *принадлежность собственности* ³⁾“. Приватизація рѣкъ

¹⁾ Наумовъ, с. 51.—Oeckhardt, d. Gesetzgebung über Zölle und Handels-schiffahrt des Rheines. Mainz. 1818. S. 90.

²⁾ Шельда, с. 59.

³⁾ Vernesco, p. 172—173.—Rivès: De la propriété du cours et du lit des rivières. Paris. 1843., p. 27 s.—Championnière, de la propriété des eaux courantes. Paris. 1846. n° 327, 376; p. 543, 643.

сказывается вообще довольно опредѣленно, хотя и даетъ множество разнообразно отѣвленныхъ образованій ¹⁾).

Что касается *несудоходныхъ рѣкъ*, то онѣ скоро переходятъ въ полную частную собственность феодаловъ. Не только на практикѣ, но и по убѣжденію того времени онѣ состоятъ въ полномъ и исключительномъ распоряженіи мѣстныхъ господъ. Напротивъ *рѣки судоходныя*, представлявшія даже въ эти вѣка всеобщаго застоя высочайшій общественный интересъ, не могли вполнѣ принять подобное положеніе. Ленная зависимость вассала отъ короля проявляется исключительно, хотя и весьма слабо на этихъ рѣкахъ. Въ теоріи онѣ считаются королевскими или имперскими дорогами, судоходство по нимъ должно состоять подъ охраной леннаго государя, на нихъ господствуетъ „королевскій миръ“ и т. д. Однако на практикѣ королевское вмѣшательство было дѣйствительно лишь въ земляхъ непосредственно королю подчиненныхъ. Всюду въ другихъ мѣстахъ распоряжались феодалы, стараясь извлекать изъ судоходства какъ можно болѣе выгодъ для себя. Всего грустнѣе, что короли тѣхъ лѣтъ, по свойственной имъ слабости, нерѣдко въ торжественныхъ документахъ сами отказывались отъ своей власти надъ судоходными рѣками ²⁾).

Въ идеѣ *свобода судоходства*, по крайней мѣрѣ для жителей отдѣльныхъ государствъ, никогда совершенно не исчезала, но на практикѣ она сохранилась только въ тѣхъ мѣстахъ, гдѣ это было выгодно мѣстнымъ владѣтелямъ, будь это феодальные господа и господчики или, какъ это иногда встрѣчалось, отдѣльные города, монастыри и т. п. Извѣстно, что въ нѣкоторыхъ областяхъ Европы торговая городскія республики рано успѣли стать по отношенію къ центральной власти въ такое же въ сущности положеніе, какое занимали крупные феодалы. То же самое можно сказать относи-

¹⁾ «Era opportuno», читаемъ мы у Кателани (La navigazione, p. 8), «di segnalare in tal modo nel diritto romano ed in quello feudale i due estremi opposti sull'argomento della navigazione fluviale... i due principi opposti rappresentati in quei due sistemi giuridici: l'idea del particolare e quella del generale; il concetto dell'individuo e quello dell'umanità».

²⁾ На судоходныхъ рѣкахъ феодаламъ принадлежали даже въ передовой теоріи тѣхъ вѣковъ сл. «droits utiles: alluvions internes, droits de pêche, de moulins, de bacs et des péages». — Wodon, I, 195.

тельно нѣкоторыхъ духовныхъ управленій ¹⁾). Въ большинствѣ случаевъ города, являясь владѣльцами рѣки, запрещали всякое судоходство по ней жителямъ другихъ мѣстъ и предоставляли это право только своимъ гражданамъ, то есть, по обычаю, цеху судоходцевъ. Послѣдній выступалъ при этомъ обыкновенно не только какъ частное предпріятіе, но также какъ органъ публичноправовой жизни города, какъ вѣтъв socially — административной организаціи республики. Наоборотъ феодалы обыкновенно находили удобнѣе разрѣшать свободный проѣздъ судовъ, стараясь только повыгоднѣе облагать ихъ сборами. Въ такомъ случаѣ рѣки какъ будто не измѣняли своему публичному служенію. „La chose publique ne pouvait échapper complètement à sa propre nature“, говоритъ г. Водонъ ²⁾).

Но какъ въ томъ, такъ и въ другомъ случаѣ, какъ при ограниченной, такъ и при полной свободѣ судоходства, тяжелою цѣною покупалось общественное служеніе рѣкъ. Главное зло составляла *масса рѣчныхъ пошлинъ*, изъ которыхъ каждый береговой владѣлецъ старался слѣлать себѣ доходную статью. Брали или, быть можетъ, вѣрнѣе драли за все: за судоходство и всякое другое пользованіе рѣкой; за разводъ моста для прохода судовъ и за проѣздъ подъ мостомъ, и по мосту, и рядомъ съ ненужнымъ мостомъ; за выгрузку товаровъ на берегъ и за невыгрузку; за добровольную и за вынужденную перегрузку владѣ на другія суда; словомъ, по всякому поводу и безъ всякаго повода ³⁾). „Пошлины были“, слишкомъ скромно выражается г. Наумовъ, „многочисленны и раз-

¹⁾ «Un accord du 2 Fevr. 1307 reconnaît à l'Evêque de Viviers, au chapitre et aux habitants la propriété du Rhône». — A. Ploque: Des cours d'eau navigables et flottables, I. p. Paris. 1873. P. 5.

²⁾ «Писатели утверждаютъ, что въ феодальную эпоху существовало три рода публичныхъ правъ на судоходныхъ рѣкахъ: 1) право судоходства; 2) право черпать воду и поить скотъ и 3) удить удочкой». — Wodon, т. I, p. 195, p. 205.

³⁾ Какъ на примѣръ подобныхъ безсовѣстныхъ взиманій, указываютъ обыкновенно на тарифы, опубликованные Леопольдомъ Бабенбергскимъ въ 1177 и 1178 гг. въ добромъ городѣ Штейнѣ на Дунаѣ. — Oeckhardt, S. 91 ff. — Наумовъ, стр. 55.

нообразны“¹⁾. Однѣ авторъ перечисляетъ слѣдующіе налоги съ судоходства: *rivaticum*, *ripaticum*, *cespitaticum*, *navaticum*, *barganaticum*, *nautum*, *tranaticum*, *portaticum*. Взиманія эти сопровождались задержками, притѣсненіями, разными формальностями и напрасной потерей времени. „Судно, пристававшее къ какому-нибудь городу, подлежало цѣлой массѣ поборовъ, которые въ сложности нерѣдко превышали стоимость клады“²⁾.

Этимъ однако злключенія судоходцевъ не ограничивались. Въ нѣкоторыхъ мѣстахъ требовали, чтобы товары выставлялись на извѣстный срокъ на берегу для мѣстной продажи; въ другихъ, чтобы провозимые товары непременно перегружались на другія суда и т. п. Эти учрежденія носили различныя названія: *droit d'étape*, *de relâche forcée* (Stappelrecht, Zwangsniederlage), *droit d'échelle* или *de rompre charge* (Umschlagrecht) и т. д. Вначалѣ, они существовали только тамъ, гдѣ въ силу естественныхъ условій рѣки была необходимость перегружать товары на суда другой конструкціи, напр. болѣе мелко сидящія. Появленіе ихъ оправдывалось тѣми выгодами, которыя давала строгая организація судоходнаго транспортированія товаровъ и людей. Иногда также суда первоначально останавливались въ извѣстномъ мѣстѣ только потому, что тамъ періодически или постоянно происходили ярмарки, торги и т. п. Во время остановки торговцы конечно выставляли свои товары на берегу для продажи. При этомъ съ нихъ брали мѣстные власти нѣкоторую мзду. Впослѣдствіи стали требовать, чтобы для продажи на берегу выставлялись всѣ провозимые мимо товары (*Vorkaufrecht*). Мало по малу города присваиваютъ себѣ право останавливать проходящія суда просто въ виду выгоды для мѣстнаго населенія имѣть подобную остановку; правительства даруютъ ее, какъ особую милость извѣстному городу, мѣстности. Этапы возникаютъ въ мѣстахъ, гдѣ никакой перегрузки могло не быть. Для оправданія ихъ считается порою достаточнымъ сослаться на незапамятный обычай.

¹⁾ Шельда, стр. 45.

²⁾ Dutens, Histoire de la navigation intérieure de la France. 1829. Paris. т. I, р. XIII.

Понятно, какъ губительно должны были дѣйствовать подобныя учрежденія на рѣчное судоходство. Но и *помимо ихъ было не мало зла*: провозъ товаровъ вообще облагался тяжелыми взысканіями (Durchgangszoll), а нѣкоторыхъ и вовсе былъ запрещенъ; бечевники были въ забросѣ; рѣки заграждены мельницами, рыболовными приспособленіями, упавшими деревьями. Не говорю уже о томъ, что мѣстами по берегамъ ютились замки рыцарей, открыто грабившихъ проезжающихъ (соперничавшихъ въ этомъ съ шайками бѣглыхъ холоповъ, преступниковъ, солдатъ безъ дѣла и др. сброда). Надо впрочемъ помнить, что въ средніе вѣка отношенія вообще гораздо чаще, чѣмъ въ наше время, складывались чисто фактически, и столкновенія различныхъ интересовъ рѣшались не столько правомъ, сколько относительной силой сторонъ. При отсутствіи твердой общественной организаціи было больше простора для предприимчивыхъ и смѣлыхъ людей. Исторія среднихъ вѣковъ показываетъ намъ, какъ даже небольшіе сравнительно караваны хорошо вооруженныхъ купцовъ путешествовали изъ конца въ конецъ Европы, мало стѣсняясь различнаго рода заставами и запретами.

Что касается *отношенія центральной власти*, то она большею частью покорно склонялась предъ каждымъ авторитетнымъ требованіемъ, стремясь покрыть своей санкціей, санкціей закона каждый опирающійся на крупную силу интересъ. Чтобы не ходить далеко, возьму у Eichhoff'a примѣръ дробленія Рейна между судоходцами отдѣльныхъ городовъ. Дробленіе это, вызванное слѣпою жадностью прибрежныхъ городовъ и ихъ неудержимымъ соперничествомъ, завѣдомо вредное для большинства изъ нихъ, а особенно для всего прибрежнаго населенія, было тѣмъ не менѣе признано въ цѣломъ рядъ актовъ Германской имперіи. Согласно рѣшеніямъ императоровъ Фридриха I (1190 г.), Фридриха II (1236 г.) и Генриха VII (1310 г.), эльзасскій Рейнъ былъ открытъ только Страсбургцамъ, которые имѣли право плавать также въ верхнемъ и нижнемъ теченіи рѣки. Позднѣе Голландцы и Кельнцы гарантировали другъ другу пользованіе нижнимъ Рейномъ. Въ срединѣ XVII в. Майнцы и Кельнцы взаимно допустили своихъ судоходцевъ въ свои воды. Страсбургцы же оказались вытѣсненными изъ секціи выше Майнца. Только послѣ горькихъ жалобъ имъ было дано право возить товары внизъ

по теченію, до Майнца, въ продолженіи цѣлаго года, а вверхъ только три мѣсяца, во время двухъ франкфуртскихъ ярмарокъ (договоръ 1681 г.). Остальное время провозъ товаровъ вверхъ по рѣкѣ до Страсбурга былъ открытъ только Майнцамъ. Послѣдніе впрочемъ не имѣли права брать обратнаго груза. Въ то же самое время (1749) курфюрстъ пфальцскій добился для своихъ подданныхъ права на половину 9 м. предназначенныхъ для жителей Майнца. За такую уступку Страсбургъ сталъ требовать увеличенія трехъ предоставленныхъ ему мѣсяцевъ еще однимъ. Къ несчастью ему выпалъ по жребію одинъ изъ зимнихъ мѣсяцевъ и т. д. и т. д. Надо сказать также, что Рейнъ не былъ исключительно германской рѣкой. На нижнемъ теченіи его Нидерланды не только устанавливали тяжелые поборы (отъ Кельна до моря было 15 мѣстъ для сбора пошлинъ), но и, какъ заявлялось на германскихъ сеймахъ 1516 и 1578 гг., заграждали устья шлюзами и канатами ¹⁾).

Нельзя однако не отмѣтить постоянныхъ *усилій французскихъ и германскихъ государей ввести какой-нибудь порядокъ во взиманіе пошлинъ съ судоходства*. Въ этомъ отношеніи во Франціи былъ изданъ уже первыми королями цѣлый рядъ капитулярій и сеймовыхъ постановленій. Мы приведемъ нѣкоторые изъ нихъ въ переводѣ г. Наумова. Они еще болѣе рельефно выставятъ передъ нами невозможныя условія судоходства въ тѣ времена. Сюда относится эдиктъ Хлотара II отъ 615 г., капитулярій Пипина отъ 755 г., капитуляріи Карла Великаго отъ 779 и 803 гг., но интереснѣе, чѣмъ всѣ они, капитулярій 805 г.: „Намъ угодно, чтобы съ торговцевъ требовались только древнія и справедливыя пошлины, какъ съ мостовъ, такъ и съ судовъ и товаровъ; чтобы не требовались также новыя или несправедливыя пошлины тамъ, гдѣ протягиваются канаты, или суда проходятъ подъ мостами, или тому подобное; однимъ словомъ, гдѣ нѣтъ никакой помощи путешествующимъ. Равнымъ образомъ не взимать и съ тѣхъ, которые везутъ свои продукты не для торговли изъ одного

¹⁾ Очеркъ споровъ между береговыми государствами Рейна относительно судоходства по этой рѣкѣ см. I. Eichhoff, *Mémoire sur les quatres départements réunis de la rive gauche du Rhin*. Paris. An. X. p. 403.

своего имѣнія въ другое, или для двора, или для войска“ ¹⁾. Преемники Карла В. продолжали его дѣло. „Тамъ гдѣ было обыкновеніе взимать пошлыны при дѣдѣ нашемъ Пипинѣ“, читаемъ мы въ одномъ капитуляріи Людовика Благочестиваго, „пустъ взимають ихъ и на будущее время; но тамъ, гдѣ они введены вновь, запрещается ихъ брать. Тамъ, гдѣ не нужно переправляться черезъ рѣку по мосту, и гдѣ судно не пристаётъ къ берегу или гдѣ что-нибудь не покупается, и не продается,—точно также не должно брать пошлыны. Никто не долженъ быть принуждаемъ переходить черезъ мостъ, если онъ рядомъ съ нимъ можетъ переправиться черезъ рѣку. Кто во всѣхъ сихъ случаяхъ дѣйствуетъ иначе, или беретъ какую-либо пошлыну съ тѣхъ, кто отправляется въ резиденцію или лагерь, долженъ заплатить 60 солидовъ штрафу“ ²⁾. Тому же королю принадлежатъ еще два капитулярія. Въ 820 г. постановлено: „Объявляется всѣмъ въ нашемъ Богомъ намъ данномъ государствѣ, что никто не долженъ требовать пошлынъ нигдѣ, кромѣ рынковъ, гдѣ покупаются и продаются обыкновенные товары, а не на мостахъ, если даже тамъ прежде брались пошлыны, ни на рѣчныхъ берегахъ, гдѣ суда обыкновенно останавливаются на нѣсколько ночей, ни въ лѣсахъ, на дорогахъ и на поляхъ, ни при проѣздѣ подъ мостами, и вообще нигдѣ, кромѣ тѣхъ мѣстъ, гдѣ что-нибудь покупается или продается“ ³⁾. Наконецъ въ 823 г. было предписано особымъ комиссаромъ посланнымъ въ провинцію узнать, почему не исполняются королевскія предписанія? ⁴⁾. И эта безплодная борьба продолжалась еще очень и очень долгое время, вплоть до установленія во Франціи твердой королевской власти. Я не буду больше приводить относяшіяся сюда постановленія и сдѣлаю слѣдующее заключеніе словами Энгельгардта: „Во Франціи XIII—XVII вѣковъ королевская власть оказалась безсильной подавить злоупотребленія, которыя вызывали „chascun jour les grans clameurs et plaintes des marchans et voituriers par eau“. Различнаго рода государственные акты

¹⁾ Capitul. secundum a. 805, Caroli Magni. Въ слѣдующемъ году снова подтвержденіе прежнихъ правилъ, Capitularium quintum a. 806, Caroli Magni.

²⁾ Capitul. primum... a. 809, Ludovici Pii.

³⁾ Capitul. a. 820, cap. 1, Ludovici Pii.

⁴⁾ Capitul. a. 823, Ludovici Pii.

(lettres, édits, arrêts, remontrances) чередовались отъ одного царствованія до другаго, а „les outrageux et insupportables aydes, péages, travers, subsides et autres impositions cueillis, levez et exigez en outre et pardessus les vieils et anciens péages, travers et coutumes“ продолжали взиматься безъ конца „sur les rivières et autres fleuves descendans en icelles au grand empêchement du cours de la marchandise“. „Le commerce et la batellerie étaient tellement dommagés que bonnement ne pouvaient plus fréquenter les dites rivières“ ¹⁾. Такая же и столь же тщетная борьба за свободу рѣчнаго судоходства велась въ Германіи. Но только тамъ, благодаря особымъ политическимъ условіямъ, она затянулась на болѣе продолжительное время и носила, до извѣстной степени, международный характеръ. Главнѣйшій рядъ постановленій на сей счетъ даютъ намъ капитуляріи. Здѣсь частью по инициативѣ императоровъ, а частью по требованію имперскихъ чиновъ, думавшихъ положить предѣлъ произволу своихъ владыкъ, постановлялось нерѣдко, чтобы рѣчныя сооруженія не мѣшали судоходству, чтобы свобода его не была уничтожаема или стѣсняема, чтобы не было взимаемо произвольныхъ и одностороннихъ рѣчныхъ пошлинъ, чтобы эти послѣднія устанавливались только съ согласія той мѣстности, внутри которой онѣ должны взиматься, чтобы отдѣльные князья и чины не смѣли устанавливать принудительныхъ остановокъ для судовъ и т. п. (Zwangs-Niederlage und Stapelrechten) ²⁾.

Къ сожалѣнію только въ своей борьбѣ съ системой рѣчныхъ поборовъ короли нерѣдко руководствовались эгоистическими расчетами. Дѣло въ томъ, что уже при Карловинахъ и даже раньше права государства надъ рѣками начи-

¹⁾ Du régime.... р. 13.—Здѣсь онъ напоминаетъ Arrêts de 1267.—Lettres du 7 décembre 1380.—Lettres du 15 Mars 1430.—Remontrance des Etats du Languedoc du 8 juin 1456—Edit du 29 Mars 1515—Arrêt du conseil du 9 novembre 1694—Ср Isambert: Recueil des anciennes lois françaises.

²⁾ Капитуляціи Фридриха II (1235 г.);—Рудольфа Габсбургскаго (1281 г.);—Альберта (1303 г.) и др. Поэтому Weiske могъ сказать, что „Schon in der Zeiten des teutschen Reiches wurde die Schifffahrt auf dem Rheine und anderen schiffbaren Flüssen begünstigt und deren Freiheit in den verschiedenen Reichsgesetzen ausgesprochen“.—Rechtslexicon. XIV Band. Leipzig. 1860. См. Wasserrecht.

нають разсматриваться преимущественно, какъ фискальныя права. Право короля облагать судоходство защищаетъ, хотя и безъ успѣха, Карлъ Великій въ капипуляріяхъ 779, 805 и 806 гг. Еще менѣе удачно оберегали это право его преемники ¹⁾. Только съ окончательной побѣдой центральнаго правительства надъ своеволіемъ вассаловъ, королевская власть могла осуществить свои притязанія. Какъ мы увидимъ въ слѣдующемъ экскурсѣ, рѣки, по крайней мѣрѣ судоходныя, начинаютъ тогда разсматриваться, какъ *regalia minora*. Въ настоящую эпоху въ такомъ отношеніи къ королю состоятъ на практикѣ лишь рѣки, орошающія области непосредственно ему подчиненныя ²⁾.

¹⁾ „En cet état de choses, заключаетъ Энгельгардтъ, les routes et les rivières passèrent du domaine public dans le domaine de la couronne; elles devinrent proprement régaliennes, sans que l'on puisse toutefois les considérer désormais comme dépendances royales dont le libre usage n'appartenait plus légalement aux régnicoles“.—Histore... p. 19.

²⁾ Въ видѣ иллюстраціи къ послѣднимъ словамъ приведу по примѣру Наумова, Энгельгардта и др. слѣдующій любопытный договоръ отъ 1212 г. герцога Лотарингскаго и Брабантскаго Гендриха I съ Годафридомъ, Сеньоромъ Бреды и Бергена объ откупѣ рѣчныхъ пошлинъ на Шельдѣ (Пер. А. Наумова. Ср. Aub. Miraet: Opera diplomatica et historica. Bruxelles. 1723. p. 570): „Объявляемъ всенародно, что мы по приговору нашихъ людей и ихъ пэровъ, велѣли отнять сборъ пошлинъ съ судовъ, идущихъ по Стринѣ и Шельдѣ, у тѣхъ, кому онъ былъ нами данъ на откупъ, за ихъ дерзость и насилія, причиняемая проѣзжающимъ. Оставляя себѣ половину этого сбора, другую половину отдаемъ мы на справедливый откупъ любезному нашему вассалу Годафриду Бредскому. Этотъ Годафридъ своими силами долженъ охранять всѣхъ ѣдущихъ до того мѣста, гдѣ оканчивается нашъ гелейтъ безъ нашихъ трудовъ и издержекъ, исключая того случая, если сила будетъ больше его, тогда, ясно, нужна будетъ наша помощь. Въ такомъ случаѣ если представится необходимость, мы должны сами помогать ему и со всею землею нашею и со всѣхъ товаровъ, съ которыхъ идетъ пошлина, мы должны брать половину, а другую половину беретъ вышеупомянутый Годафридъ. Что-же касается до вина, такъ какъ прежде имѣли обыкновеніе брать съ вина непомѣрные пошлины, то мы постановляемъ брать только три кельнскихъ денарія съ кагого-бы то ни было виннаго сосуда; изъ нихъ два мы оставляемъ себѣ, а третій уступаемъ въ ленъ часто упоминаемому Годафриду. Для взиманія этой пошлины мы должны имѣть свой собственный корабль и своего собственного сборщика, равно и вышеупомянутый Года-

„Эти эксцессы“, пишет Прадье-Фодере, „достигли своей вершины во вторую половину XVI в.“¹⁾. Понятно, что торговля стала избѣгать рѣчныхъ путей сообщенія. „A la longue les courants navigables partagés en tronçons perdront tout crédit comme voies ordinaires de trafic“²⁾. Голландцы, напр., начинаютъ направляться на Франкфуртскую ярмарку не Рейномъ и Майномъ, но сухимъ путемъ черезъ Вестфалію³⁾. Торговля съ востокомъ странъ расположенныхъ въ равнинѣ Дуная идетъ черезъ Средиземное море⁴⁾.

Подобное положеніе вещей вызывало, само собою разумѣется, громкія жалобы со стороны купцовъ и другихъ заинтересованныхъ лицъ. Рядомъ со стараніемъ государственной власти улучшить положеніе дѣла, мы видимъ международныя предпріятія въ тѣхъ-же цѣляхъ и самостоятельныя усилія различныхъ торговыхъ и иныхъ ассоціацій.

Поэтому-то, начиная съ XI ст., въ средѣ судоходцевъ и торговцевъ отдѣльныхъ рѣкъ образуются союзы, каковы корпорациі Рейна, его притоковъ, ганзы Парижская, Луарская и др. Въ этомъ съ одной стороны выразился духъ того времени, столь наклоннаго къ подобнаго рода общественнымъ организаціямъ, а съ другой, быть можетъ, вліяніе древне-

фридъ долженъ имѣть свой корабль и своего сборщика. Каждый изъ насъ можетъ взимать эту пошлину на Шельдѣ, гдѣ захочетъ. Также для уничтоженія дурной привычки брать взятки виномъ или или пить его, мы постановляемъ“.... (взятіе подѣ стражу сборщика „любезнаго Годафрида“, или „нашего сборщика“ и конфискація его имущества „безъ надежды возвращенія“; для купца штрафъ—„лучшій сосудъ вина“).

¹⁾ Cours du droit in-1 public, § 733.—О злоупотребленіяхъ при сборѣ рѣчныхъ пошлинъ въ средніе вѣка во Франціи см. Loyseau, ibd., ch. IX n° 98.

²⁾ Engelhardt, du régime, p. 12.

³⁾ Eichhoff, Mémoire sur les quatre départements de la rive gauche du Rhin. Au X. Mayence.—Ср. Engelhardt, Du régime,... p. 12—13, прим.

⁴⁾ Противоположное мнѣніе о Дунаѣ, какъ важномъ торговомъ пути, на пространствѣ всѣхъ среднихъ вѣковъ см. An. Steinbuchel: Neue Dampfschiffahrt von Wien etc. 1839. S. 10 ff.—Carathéodory, франц. рб., 124—125.

римскихъ традицій ¹⁾). Робике свидѣтельствуется, что римская корпорація сенскихъ промышленниковъ продолжала существовать и послѣ франкскаго завоеванія, перемѣнивъ только свое прежнее названіе на новое: *marchands de l'eau*. Союзъ этихъ торговцевъ занималъ вліятельное положеніе въ городѣ, такъ ему, подъ именемъ „*Parloir aux bourgeois*“, принадлежали функція торговаго суда. Короли (Людовикъ Толстый, Людовикъ Юный и др.) надѣляютъ ихъ различными привилегіями и правами и энергично защищаютъ принадлежащую имъ монополію судоходства по Сенѣ и ея притокамъ (*depuis Auxerre jusqu'à Nante*) ²⁾. Гильдіи судоходцевъ во Франціи и Германіи пользуются большимъ вліяніемъ въ городскомъ управленіи; съ увеличеніемъ ихъ автономности, судоходство прогрессируетъ, но вмѣстѣ съ тѣмъ онѣ проявляютъ нетерпимость и вражду другъ къ другу, вызывая вмѣшательство князей и королей, стремящихся подавить всякую независимую отъ нихъ организацію. Во Франціи гильдіи выкупаютъ право взиманія податей, заботятся о судоходности русла, сами отправляютъ рѣчную полицію и т. д. Въ Германіи иногда защищаютъ свои права вооруженною рукой. За это время онѣ всюду процвѣтаютъ, и союзы судоходцевъ, купцовъ и торговыхъ городовъ распространяются иногда на сосѣднія государства, образуя родъ международныхъ торговыхъ обществъ подобныхъ Ганзѣ Балтійскаго моря.

Интереснѣйшій примѣръ подобнаго рѣчнаго союза представляютъ собой такъ называемыя *Civitates conjuratae* Рейна, о которыхъ мы теперь и скажемъ нѣсколько словъ, пользуясь

¹⁾ По крайней мѣрѣ въ одномъ актѣ страсбургскихъ судоходцевъ отъ 1350 г. сказано: „l'on sait, que la batellerie de Strasbourg existe depuis que Strasbourg existe“ (Engelhardt, Histoire, p. 22). Впрочемъ, въ другомъ мѣстѣ того-же документа утверждается, что лишь въ 1331 г. „wurden die Schiff-lüte zu eine Amtwerke gemacht“. Поэтому первая фраза говоритъ, быть можетъ, только объ отдѣльныхъ судоходцахъ. Ed. Engelhardt. La tribu des bateliers de Strasbourg et les collèges de nautes gallo-romains. Paris. (Tirage à part de la Revue alsacienne août—décembre. 1887).

²⁾ Robiquet, Histoire, mun. de Paris. 1880. p. 17. s. Судоходство по Сенѣ былъ, Впрочемъ, объявлено свободнымъ весьма рано: въ 1450 г. (Карлъ VII). см. P. Bailliere, Du domaine public de l'Etat. Paris. 1882. P. 94.

обстоятельнымъ изложеніемъ этого вопроса у Энгельгардта ¹⁾. Между 1226 и 1236 гг. Майнъ, Вормсъ, Шпейеръ, Страсбургъ и Базель соединились вмѣстѣ для защиты совокупными силами своей торговли. Къ нимъ присоединились сначала епископства, а затѣмъ и различные города Швейцаріи и Вестфалии, и 25 іюня 1255 г. образовался *могущественный, въ сущности международный союзъ изъ 70 членовъ*, обнимавшій весь Рейнъ и большую часть городовъ средней Германіи. Онъ создалъ свое собственное войско и военную флотилію. Отнынѣ постороннія суда не имѣли права судоходства по Рейну. Всѣ суда должны были приставать только въ портахъ лиги. Общія издержки покрывались особымъ союзнымъ сборомъ (Bundeszoll). Въ 1268 г. союзъ добился отъ Германскаго сейма уничтоженія всѣхъ поборовъ на рѣкѣ кромѣ старыхъ имперскихъ. На этомъ основаніи онъ уничтожилъ военною силою всѣ заставы для сбора пошлинъ между Страсбургомъ и Кельномъ. Союзъ былъ возобновленъ въ 1317 г. Въ 1338 при немъ былъ образованъ особый третейскій судъ. Союзъ получилъ признаніе со стороны нѣкоторыхъ иностранныхъ государствъ (напр. Голландіи) и сносился съ ними черезъ особыхъ уполномоченныхъ. Но уже въ серединѣ этого столѣтія *Civitates conjugatae* потеряли свое значеніе, будучи разбиты на голову войскомъ *Львиного союза* (Löwler Bund), образовавшагося въ концѣ XIII в. въ средѣ прирейнскихъ германскихъ государей и различныхъ мѣстныхъ владѣтелей для защиты ранѣе принадлежавшихъ имъ фискальных привилегій на этой рѣкѣ. *Civitates conjugatae* распались и уступили мѣсто въ завѣдываніи рѣкой своему болѣе счастливому противнику.

Послѣдній представляетъ собой точно также интереснѣйшій примѣръ *средневѣковой организаціи смѣшаннаго государственнаго и международнаго характера*. Возникнувъ вполне самостоятельно, путемъ договора, онъ съумѣлъ, по обыкновенію, получить утвержденіе со стороны императора. Въ серединѣ того же XIV в. за нимъ было признано золотою буллой (1356 г.) Карла IV право регулировать рейнское судоходство на особыхъ конференціяхъ и облагать его сборами. (Гл. XIII). Въ 1378 г. императоръ пытался было взять да-

¹⁾ Histoire, p. 24 s.

рованные привилегіи назадъ, но союзъ продолжалъ существовать до конца XVII в. Онъ былъ съ одной стороны даже полезенъ, т. е. усердно заботился о поддержаніи русла рѣки, о бечевникахъ, о портовой полиціи (эти и другія постановленія дѣйствовали до 1803 г.), создалъ особые синдикальные органы (Zollkapitel Кельна и Бингена) для управленія рѣкой съ правомъ назначать общихъ чиновниковъ и пр. Но послѣдствіемъ его дѣятельности было такое увеличеніе рѣчныхъ взиманій, что „торговля стала избѣгать этого рѣчнаго пути въ пользу сухопутныхъ дорогъ“¹⁾. Этому не помогали ни возмѣстительныя пошлины (Wehrzölle, droits compensateurs), придуманныя для товаровъ идущихъ сухимъ путемъ (Конференціи Союза 1557 и 1571 гг.), ни даже прямая конфискація такихъ товаровъ. Во всякомъ случаѣ образованіе такихъ широкихъ союзовъ городовъ или князей составляло несомнѣнный шагъ впередъ, по сравненію съ господствовавшей всюду неурядицей. Они вносили хоть сколько-нибудь смягчающую ноту въ средневѣковые порядки. Въ нихъ можно видѣть отдаленныхъ предшественниковъ тѣхъ широкихъ международныхъ соединеній прибрежныхъ государствъ, которыя возникли въ наше время. Быть можетъ, именно благодаря имъ торговое движеніе на Рейнѣ не дошло до такого паденія, какое наблюдалось на нѣкоторыхъ другихъ германскихъ рѣкахъ²⁾.

Ничто подобное прирейнскимъ союзамъ князей и городовъ существовало и на нѣкоторыхъ другихъ рѣкахъ Германіи, напр. на Эльбѣ. При отсутствіи же всякихъ соглашеній о пользованіи рѣкою, каждый долженъ былъ полагаться только на свои силы. Купецъ тогда только могъ рассчитывать на счастливый исходъ своего предпріятія, если путемъ договора съ феодальнымъ господиномъ получилъ право на тѣ или другія операціи въ предѣлахъ владѣній послѣдняго, а въ случаѣ

¹⁾ Engelhardt, Histoire, p. 26.

²⁾ По словамъ Бера, «съ 10 в. торговля и судоходство на этой рѣкѣ процвѣтаютъ, а въ 11 и 12 ст. ихъ положеніе еще болѣе улучшается». Главное препятствіе составляли, по его мнѣнію, пошлины. Попытки Альбрехта I (1298—1308) и Венцеля (1379—1380) уничтожить ихъ не привели къ удовлетворительнымъ результатамъ.—Geschichte des Welthandels. P. 240 s.—Беръ, вообще, большой оптимистъ. Онъ все видитъ въ розовомъ свѣтѣ. Поэтому не всегда возможно полагаться на его слова.

нужды могъ защищать эго право вооруженною рукой. Иностранецъ, какъ таковой, самъ по себѣ не имѣлъ права даже на личную и имущественную безопасность. Чтобы сохранить свою жизнь, онъ долженъ былъ отдаваться подъ власть сеньера, или, какъ эго практиковалось въ болѣе позднее время, подъ власть короля. Иностранецъ, не имѣвшій возможности опереться на сильнаго человека, могъ бытъ захваченъ каждымъ въ кабалу, какъ бѣглый рабъ. Понятно, что свобода судоходства могла существовать для него только въ случаяхъ опредѣленно выраженныхъ постановленій договора.

Мы закончили бѣглый обзоръ положенія судоходныхъ рѣкъ въ средневѣковомъ правѣ. Начиная со времени возникновенія крупныхъ монархій въ Европѣ, возможно уже отдѣлить исторію рѣчнаго національнаго права отъ интернаціональнаго. Первая составить содержание послѣдняго экскурса введенія; вторая — части исторической нашего изслѣдованія. Въ настоящую минуту слѣдовало бы формулировать въ немногихъ положеніяхъ выводы, къ которымъ насъ привело предшествующее изложеніе. Однако не мѣшаетъ сдѣлать одну необходимую оговорку. *Средневѣковое право* было не столько право крупныхъ рѣкъ, сколько *право несудоходныхъ рѣчекъ, ручьевъ, колодцевъ и т. д.* Не создавъ крупныхъ хорошо сплоченныхъ общественныхъ единицъ, оно понятно неглижировало крупные потоки и собранія власти. Но внутри мелкихъ средневѣковыхъ образованій кипѣла живая, вдвинутая въ строгія рамки жизнь. Все, что было ей по силамъ, она строго регламентировала: орошеніе полей, пользование водою для мельницъ, рыбную ловлю и т. д. Особенное значеніе для рѣчнаго права среднихъ вѣковъ имѣли обычаи и приговоры отдѣльныхъ свободныхъ и несвободныхъ общинъ, для Германіи постановленія Тайдинговъ. Послѣднія касались иногда и судоходства ¹⁾. Право это отличалось многими любопытными сторонами „Während der römische Eigenthumsbegriff“, говоритъ Пейперъ, „keine dinglichen Rechte verträgt, welche den Eigenthümer zu einem Thun... verpflichten,—überall ist in den Taidingbüchern die Pflicht der Nachbarn hervorgehoben,

¹⁾ См. примѣръ у Пейпера, *ibid*, S 18

sich einander zu helfen und zu unterstützen“. Со введеніємъ въ Германіи римскаго права исчезли безъ слѣда рѣчныя товарищества, право орошенія и другія созданія средневѣковой культуры. Много зла надѣлали римскіе легисты, безъ котораго можно было бы вполне обойтись. Только въ настоящее время въ новѣйшихъ водяныхъ кодексахъ воскресаютъ любопытные институты средневѣковья. Однако вопросъ о рѣкахъ и рѣчкахъ несудоходныхъ не подлежитъ въ настоящемъ изслѣдованіи нашему обозрѣнію.

Итакъ, *чему же научилъ насъ этотъ* столь обширный *экскурсъ* въ область исторіи рѣчнаго права? Онъ далъ понять, какіе сложные индивидуальныя и общественныя, національныя и международныя интересы могутъ лежать въ основаніи рѣчнаго права. Онъ показалъ два изъ возможныхъ рѣшеній вопроса объ эксплуатаціи судоходныхъ рѣкъ: свободное судоходство и монополія рѣчныхъ операцій въ рукахъ отдѣльныхъ обществъ. Последнее появляется въ тѣхъ случаяхъ, — свидѣтельствуемъ намъ примѣръ средневѣковыхъ городскихъ республикъ, — когда въ судоходнымъ предпріятіямъ предъявляютъ требованія, идущія далѣе обычныхъ намѣреній и плановъ частныхъ предпринимателей, дѣлающія изъ частныхъ предпріятій вѣтвь государственной администраціи. Наконецъ изъ изложеннаго стало ясно, что, какъ бы ни была несовершенна организація рѣчнаго дѣла внутри государствъ, договорныя, международноправовыя нормы составляютъ необходимое условіе правильнаго удовлетворенія интересовъ, замѣшанныхъ на рѣкахъ. Существованіе этихъ нормъ можно констатировать съ древнѣйшихъ временъ всюду и всегда, гдѣ мы имѣемъ дѣло съ самостоятельными болѣе или менѣе культурными политическими единицами. Словомъ, исторія средневѣковаго права позволяетъ уже предугадывать то сложное развитіе, то богатство и ту полноту, которыя должны характеризовать рѣчное право въ столь культурныя эпохи, какъ наша.

ЭККУРСЪ IV.

НАЦИОНАЛЬНОЕ РѢЧНОЕ ПРАВО СОВРЕМЕННЫХЪ ГОСУДАРСТВЪ.

§ 1. Историческое развитіе началъ современнаго рѣчнаго законодательства.

Изъ предшествующихъ очерковъ мы видѣли, что внутреннее *рѣчное право* прошло нѣсколько стадій своего развитія. Въ римской имперіи это было почти исключительно гражданское право, укладывавшееся въ два института: частной собственности и общественнаго пользованія. Въ феодальномъ правѣ вода въ общемъ была собственностью землевладѣльца. Положимъ, мѣстный сеньёръ стоялъ въ вассальной зависимости по отношенію къ другимъ болѣе могущественнымъ, а надъ самыми крупными господами возвышался король, но эта зависимость не только *de facto*, но и *de jure* большею частью сводилась къ нулю. Напрасно короли, опираясь на то, что „*unter der Hoheit des obersten Lehensherrn... alles fließende Wasser, auch die Flüsse, Ströme, ja die Meere unterstehen*“,—старались обуздать произволъ своихъ вассаловъ и добиться полученія какихъ-либо выгодъ въ свою пользу съ рѣчнаго судоходства. Только послѣ того, какъ сложились сильныя монархіи, имъ удалось провести на практикѣ свои регальныя притязанія. Впослѣдствіи на почвѣ этихъ регальныхъ правъ развилась обязанность государства управлять рѣками на общую пользу и вообще все современное рѣчное право. Послѣднюю стадію образуетъ согласное съ общимъ духомъ современной общественной жизни, широкое развитіе началъ публичнаго рѣчнаго права отчасти въ ущербъ частному; точное разграниченіе областей того и другаго на основаніи различія между частнымъ и общимъ благомъ; наиболѣе широкое и въ высокой степени плодотворное понятіе общественности, общественнаго интереса и послѣдовательное и настойчивое проведеніе его въ жизнь.

Посмотримъ однако ближе на *процессъ перехода отъ средневѣковыхъ отношеній къ отношеніямъ новѣйшаго времени.*

Короли, сломивъ гордость феодальныхъ господъ, вступили во всѣ ихъ права, во всѣ ихъ отношенія къ странѣ и къ людямъ. *Воля короля, его личные и семейные интересы начи-*

наютъ или точнѣе продолжаютъ играть *ту же роль во всемъ государствѣ, какая недавно принадлежала волѣ и интересамъ вассала въ предѣлахъ его владѣній*. Идея общаго блага стоитъ на томъ же заднемъ планѣ и проявляетъ свое вліяніе такъ же косвенно и фактически. „Der Staat mit Land und Leuten bildete ein Vermögensobjekt, ein patrimonium der herrschenden Familie; es war ein Patrimonialstaat.... Das Recht des Königs am... Staatsgebiet... war nicht nur ein öffentliches Herrschaftsrecht (imperium), sondern zugleich ein privates Eigentumsrecht (dominium)“ ¹⁾.

Своимъ отнынѣ никѣмъ болѣе неоспариваемымъ правомъ на судоходныя рѣки короли пользуются въ цѣляхъ извлеченія возможно большихъ доходовъ для королевской казны, путемъ обложенія судоходства. Фискальныя права короля несталкиваются болѣе непримиримо съ фискальными же притязаніями феодаловъ. Короли имѣютъ не только *Eigenthum directum*, но и *utile* на большія рѣки. Среди смутнаго броженія римскихъ, средне-вѣковыхъ и новыхъ, реформаторскихъ идей то неопредѣленно, то вполне недвусмысленно высказывается мысль о *принадлежности судоходныхъ рѣкъ королю*. Только гораздо позже и мало по малу появляются иныя воззрѣнія на отношенія короля къ территоріи и къ водамъ въ частности, давая все больше и больше простора публичнымъ, государственнымъ и общественнымъ интересамъ и правамъ. „Les fleuves“, находимъ мы у Энгельгардта, ²⁾ „passèrent du domaine public (римскаго, конечно) dans le domaine du souverain qui en eut possession et saisine, et y exerça sur toute leur étendue „juridiction, justice, seigneurie, cohertion et contrainte“. Та же самая мысль высказывается всѣми лицами, имѣвшими дѣло съ древнимъ правомъ. Луазель пишетъ: „Большія дороги и судоходныя рѣки принадлежатъ королю“ ³⁾.

¹⁾ Heimbürger, ibd., S. 14 f.

²⁾ Du régime... p. 10.

³⁾ Loysel, Institutes coutumières. l. 2, tit. 2, § 232. Вообще на этотъ счетъ можно было бы привести массу ссылокъ, но мы ограничимся еще одной: «On tient en France que les fleuves publics et les rivières navigables appartiennent au roy et de regalibus sunt, tant, suivant la disposition du droit commun... que suivant une prétendue usance de France... et tout ce qui est destiné et délaissé à l'usage du public est censé appartenir au roy; quoique ce soit, les officiers pour et au profit dudit seigneur s'en emparaient». (Bacquet, Oeuvres, т. I, MDCCXLIV. Traité des droits de justice, p. 440).

На самомъ дѣлѣ именно это начало приводится въ цѣломъ рядѣ официальныхъ актовъ различныхъ государствъ Европы. Формулировку его мы можемъ встрѣтить весьма рано. Такъ цитируютъ слѣдующее мѣсто изъ одной бумаги Карла VI отъ 1388 г. ¹⁾: „Notre procureur nous a exposé que jaçoit ce que de tout et ancien temps, nous seul et nos prédécesseurs roys de France ayont droit, possession et saisine de toute la rivière de Rosne“... Извѣстная ломбардская конституція Фридриха Барбароссы объявила регаліями короля „flumina navigabilia et ex quibus fiant navigabilia“. Она разумѣла подъ этимъ главнымъ образомъ право короля взимать нѣкоторыя рѣчныя пошлины и эксплуатировать различныя рѣчныя статьи. Однако эти раннія притязанія королевской власти имѣли, какъ мы уже знаемъ, мало успѣха. Другое дѣло позднѣйшія законодательныя постановленія. Особую важность имѣетъ французскій Ordonnance des Eaux et Forêts 1669 г. Л Штейнъ называетъ его „der Ausgangspunkt für Wissenschaft und Gesetzgebung des Wasserwesens im neuen Europa“. Онъ является первымъ общимъ для цѣлой страны водянымъ законоположеніемъ. Въ 18 ст. ему подражаютъ многія нѣмецкія законодательства, а дѣйствіе его во Франціи продолжается до Кодекса Наполеона. Онъ устанавливаетъ въ рядѣ систематически изложенныхъ статей границу между помѣстными (феодальными) правами на воду и публичнымъ, государственнымъ правомъ, между „domaine de la couronne“ и „justice seigneuriale“. Въ 4 ст. титула 27 мы читаемъ: „déclarons la propriété de tous les fleuves et rivières portant bateaux de leurs fonds, sans artifice et ouvrages de mains dans notre royaume et terres de notre obéissance faire partie du domaine de la couronne, notwithstanding tous titres et possessions contraires, sauf les droits de pêche“ ²⁾...

¹⁾ Lettres de Charles VI datées de Paris, 28 aout 1388.

²⁾ Актъ 1669 г. получилъ дальнѣйшее развитіе въ послѣдующихъ законахъ. Такъ въ эдиктѣ апрѣля 1683 г. объявляется: „Comme les grands fleuves et rivières navigables appartiennent en pleine propriété aux rois et aux souverains par le seul titre de leur souveraineté, tout ce qui se trouve renfermé dans leurs lits, comme les îles, péages, bacs, pêches etc., nous appartiennent“... Впрочемъ, добавляется далѣе, «confirmons en la propriété, possession et jouissance des îles, ilôts, attérissements, droits de pêche, etc, tous les propriétaires qui apporteront des titres de propriété authentiques»...

Эти начала не составляли въ данное время чего-либо искусственно вводимого. Ихъ можно найти и въ сборникахъ *обычнаго права*, гдѣ они относятся даже къ болѣе раннему времени. Нерѣдко ссылаются на ст. 182 сборника обычаевъ Мо (*coutume de Meaux*): „on tient que tous les fleuves navigables sont au roi, s'il n'y a seigneur qui ait titre particulier“. Обычное право первое наложило свою руку на положеніе сеньёровъ, надѣленныхъ юрисдикціей и другими правами, и въ 15 ст. явилось предшественникомъ ордоннансовъ 16—17 вв. Положимъ, оно не требовало такъ много, какъ эти послѣдніе, но во всякомъ случаѣ точно формулировало и проводило въ дѣйствующій порядокъ начала, выставившіяся теоріей.

Во всѣхъ указанныхъ актахъ, какъ и въ безчисленной массѣ другихъ, королю приписывается *право только на судоходныя рѣки*. Несудоходныя остаются во власти феодаловъ, вообще землевладѣльцевъ. Оно и понятно. „Въ отношеніяхъ по судоходству прежде всего сказалась потребность въ томъ, чтобы государство черезъ свое законодательство и управленіе, создало условія, необходимыя для всеобщаго благосостоянія и развитія, обезпечить которыя ни въ какомъ случаѣ не могли отдѣльные судоходцы“ ¹⁾. Интересъ судоходства былъ общегосударственный интересъ, тогда какъ орошеніе, водопроводы, водопой для скота и т. д. были скорѣе интересы мѣстные, къ тому же, по большей части, хорошо обезпеченные уже въ средніе вѣка. Къ сожалѣнію только законодательство болѣе новаго времени, стремясь къ тому, чтобы отношенія всюду складывались по извѣстному шаблону, не только не обращало никакого вниманія на мѣстныя рѣчныя, б. ч., обычныя правила, но даже относилось къ нимъ прямо враждебно. Въ результатъ этого послѣднія мало по малу исчезли съ лица земли, къ великому ущербу правильнаго экономическаго развитія народовъ.

Наконецъ *наука права* проповѣдывала теоріи весьма близкія къ только что указаннымъ законодательнымъ и обычнымъ положеніямъ. Нѣкоторые изслѣдователи видятъ въ этомъ особенно печальное обстоятельство. „Юристы“, говоритъ Каратеодори, „содѣйствовали, насколько могли, искаженію здравыхъ

¹⁾ Peyrer, S. 23.

понятій о правахъ государства на рѣки“¹⁾. Искривленіе онъ видитъ въ уклоненіи отъ принциповъ римскаго права. Однако всегда-ли это уклоненіе было такъ плохо? Всякая-ли конструкція юридическаго положенія рѣкъ должна считаться непременно ниже римской? Въ юриспруденціи того времени было нѣсколько теченій по вопросу о положеніи рѣкъ.

Были ученые, считавшіе *рѣки за настоящую частную собственность короля* и находившіе возможнымъ примѣнять къ нимъ одни институты вещнаго права²⁾. Но при этомъ всегда оговаривались, что „суверенъ въ своей отеческой заботливости о подданныхъ обязанъ предоставить имъ пользованіе этими рѣками, пользованіе, которое не можетъ быть ему вредно“³⁾. Эту теорію можно иногда поставить въ связь съ ученіемъ Гоббса, отрицавшаго вообще всякое право собственности подданныхъ по отношенію къ ихъ королю, или Пуффендорфа (и Барбейрака), высказывавшаго ту же самую мысль лишь относительно „патримоніальныхъ“ государствъ, противо-

¹⁾ Франц. работа, р. 78.

²⁾ Каратеодори, *ibid.*, р. 78, указываетъ на Meurer: *Wasserrecht*. Frankfurt. 1570. S. 26.—Fritsch (*Tractatus Synopt. de Jure Regali Grutiae*. 1668.) пишетъ: „*Flumina publica, uti olim in populi Romani, ita deinceps in Principum potestate fuere, ad eo ipso ad Regalia pertinuisse et adhuc pertinere constat.*“ (Cap. I, № 7).—Ту же работу Фрича можно найти въ его *Opuscula varia*. Norimbergae. M. DC. LXXXIX.—№ XL (Р. 971).—Большую заслугу Фрича, особенно въ глазахъ позднѣйшаго потомства, составляетъ его сборникъ: Ahasveri Fritschii, *Jus fluviatricum, romanogermanicum, tripartitum, complectens variorum autorum tractatus*. Jena. Anno LXXII. Въ семъ сборникѣ особое вниманіе вызываютъ статьи: Fr. Styrmannus, *De jure fluminum*. (№ I, S. 1).—Meurer, *Wasserrecht*. (№ VI, S. 952).—J. Oettinger, *Von Meer, Flussen etc.* (№ IV, S. 239).—Наконецъ самого составителя: *De jure Grutiae, seu Radium (vulgo Flöss-Recht)*. (№ III, S. 95).—Настоящая теорія весьма категорически высказывается между прочимъ и въ только что названной работѣ Styrmannus: „*Ita in dominio, patrimonio, liberrima potestate et omnimoda proprietate Principis publica flumina esse dicuntur... bona publica, et inter ea flumina pertinere ad eum, in cujus potestatem est caput Reipublicae, Majestat.*“ (S. 5, № 52—53).—То же самое въ отдѣльно изданной книгѣ автора: *De jure maritimo et nautico*. Stralsundii. 1861. P. II. C. V. S. 298.

³⁾ Caratheodory, фр. р., р. 81.—См. Franc. Styrmannus, у Фрича, S. 17 и друг.

положенныхъ въ его системѣ свободнымъ. Она имѣетъ чисто историческій интересъ, и разбирать ее нѣтъ надобности.

Уже романисты тѣхъ вѣковъ отвергали изложенное учение, какъ несогласное съ началами римскаго права. Судоходныя *рѣки*, по ихъ мнѣнію, являются *res nullius*, находящимися въ общемъ пользованіи. „*Flumina hodie adhuc certa ratione publica esse extra controversium puto*“, пишетъ одинъ изъ нихъ ¹⁾.

Наконецъ третья теорія считала *рѣки собственностью* не государя или короны, но *государства*, притомъ находящеюся въ общественномъ пользованіи. Эта именно теорія побѣдила. „*Die Flüsse wurden zuletzt als Eigenthum des Staates aufgefasst*“ ²⁾. Эту теорію никакъ нельзя считать шагомъ назадъ,

¹⁾ Штрикъ, впрочемъ, выражается весьма обстоятельно и осторожно, стараясь никого не обидѣть: „*Flumina et portus etiam hodie adhuc certa ratione publica esse, extra controversiam puto; sed liberum ejus usus omnibus patere, tam navigando, quam piscando, forte nemo hodie dixerit. Notum enim est, quod hodie Flumina et portus Regalibus adscribantur, et ita quisque Principum legem navigationi et exonerationi in portu statuatur. Unde et flumina tam quoad proprietatem quam jurisdictionem Principis esse plerique asserunt. Libertas vero navigandi restricta primo per telonia... Porro... per jus stapulae... Aequae libertatem navigandi impedit jus geranii (ita dictum a Germanico Krahn, quod instrumentum quoddam tractorium denotat, mediante quo vasa mercibus repleta navibus extrahunt, et, ubi de numero et quantitate mercium constat, iterum navi imponuntur; quod ius ea fine intraductum, ut occurrantur fraudibus nautarum, ad declinandum vectigal, minorem mercium quantitatem profitentium... soluto vectigali, cursum suum libere continuare valet nauta). Porro libertatem fluminibus utendi promiscue et in eo restringunt, quod non liceat circa concessionem Principis ligna vel arbores caesas per rates derivare, sive Holtzflößen... Ego vero, jus rarium derivandarum regale esse posse, non nego, sed quod ubique regale sit, non aussim asserere.—(Samuelis Strykii, Specimen usus moderni pandectarum. Halae Magdeb. M. DCC. XXX. Ed. VII. S. 135. L. I, tit. VIII, § X).*

²⁾ Caratheodory, нѣм. раб., S. 290 f. Въ этомъ именно смыслѣ высказывается одинъ, повидимому, весьма талантливый писатель того времени I. Oettinger. Вотъ его знаменательныя слова: „*De usu vero publico, quis dubitet, probato usu fluminis communi et publico, publicum esse flumen eò probatum iri. Cum flumen publicum recte dici nequeat, cujus usus non sit publicus.—Publica ergò solummodo dicenda erunt, quae sunt navigabilia et communia, ac omnium exposita. Flumen enim publicum dici non potest, cujus usus non est publicus.—G. Schönberg tria in fluminibus praecipue considerata esse inquit: usum, proprietatem*

по сравненію съ римской. Положимъ, теорія эта подъ государствомъ понимала нѣчто отвлеченное отъ самого общества людей, но она впервые дала конструкцію дѣйствительному юридическому положенію судоходныхъ рѣкъ въ современной жизни, положенію отличному отъ того, которое онѣ занимали въ римскомъ правѣ. Подробный разборъ ея будетъ данъ въ § 3 этого экскурса.

Но всего важнѣе то обстоятельство, что въ большинствѣ случаевъ *последователи этихъ теорій вдохновлялись одной цѣлью*: защитить общественный интересъ и государственную администрацію на судоходныхъ рѣкахъ отъ сильныхъ еще феодальныхъ притязаній. Если выдвигался впередъ король, или корона, то именно, какъ представители всего государства. Если говорилось о правахъ его или ея на судоходныя рѣки, то предполагалось, что равенство всѣхъ предъ верховной властью обезпечить интересы каждаго на пользованіе водными дорогами ¹⁾. Подобнаго рода мысли проникаютъ даже въ офиціальныя акты. Такъ уже нѣкоторые ордоннансы Людовика XIV поясняютъ, что король владѣетъ государственными имуществами по праву верховенства, а не частной собственности ²⁾.

et jurisdictionem. *Usum* illorum *communem cunctis*, dicit: *proprietatem* esse *publicam*, ad populum istius loci spectantem: *Jurisdictionem* vero demum esse factam *Principis*, aut Magistratum alium non, vel certo modo agnoscentium superiorem. (Von Meer, Flüßen etc. въ сборникѣ Фрича: *Jus fluviatricum*, № IV, S. 239; 256—7; 265; 269).—Подобнаго рода анализъ сдѣлалъ бы честь и въ настоящее время. Schwab (*Die conflicte der Wasserfahrt auf den Flüßen etc.* въ *Archiv für die Civilistische Praxis*. Bd. XXX. Beilageheft. 1847) даетъ много интересныхъ данныхъ насчетъ почти всего того, о чемъ говорилось выше.

¹⁾ Въ этомъ отношеніи интересенъ слѣд. приводимый Пейреромъ пассажъ изъ *Hoffdekret* отъ 14 Іюня 1776 г.: «*Schiffbare Flüsse zum allgemeinen Vermögen des Staates unter die Regalia Principis gehören*». Очевидно, всѣ три подчеркнутыя слова имѣли въ глазахъ составителя одинъ и тотъ же смыслъ.

²⁾ Поэтому г. Водонъ былъ до извѣстной степени правъ, когда говорилъ: собственность суверена на рѣки „существовала только по имени; эти публичныя вещи скорѣе перешли въ руки ихъ дѣйствительнаго собственника, общества (*le domaine public*)“.—*Droit des eaux*, v. I, P. 208.

Частноправовая конструкція государственныхъ отношеній указываетъ конечно на дѣтство юридическаго мышленія. При всевозможномъ стараніи нельзя изобрѣсти такой гражданскоправовой системы, которая дала бы достаточную охрану общимъ интересамъ. *Потребности публичнаго характера нуждаются въ особыхъ, публичноправовыхъ институтахъ.* Эта плодотворная мысль скоро проникаетъ въ рѣчное право, въ которомъ теорія о частной собственности короля на рѣки исчезаетъ безъ слѣда. На сценѣ вскорѣ, послѣ 1789 г., остаются лишь двѣ теоріи: теорія романистовъ и теорія приверженцевъ государственной собственности. Выясненію юридической природы рѣкъ весьма способствовало установленіе публичноправоваго характера верховной власти. „Въ новѣйшее время выдвигается повемногу впередъ идея государства въ современномъ смыслѣ, незнакомаго почти среднимъ вѣкамъ“ ¹⁾. А также, — быть можетъ, еще въ большей степени, — болѣе удачное опредѣленіе того отношенія, которое существуетъ между государствомъ, его правительствомъ и территоріей. Уже Гуго Гроцій старался, хотя и неудачно, установить различіе между *imperium* и *dominium*, а Samuel Cosseji восклицалъ: „*dominium toto coelo ab imperio differt*“. Къ концу XVIII в. раздѣленіе публичноправовыхъ и частноправовыхъ понятій въ разсматриваемой области, а равно господство общественнаго интереса надъ частнымъ проведено уже довольно рѣзко. „*Das privatrechtliche Element des früheren Suveränitätsbegriffes nur noch in dem sog. dominium eminens ein kümmerliches Dasein fristete*“ ²⁾. Побѣда новыхъ началъ знаменуется появленіемъ мѣстныхъ законодательствъ (*Landrechte*), представляющихъ смѣсь римскихъ и ранѣе дѣйствовавшихъ обычныхъ началъ, широкимъ развитіемъ однообразной централизованной администраціи и установленіемъ самостоятельно организованныхъ судовъ. Начала римскаго права всюду торжествуютъ надъ средневѣковыми національными, и старое регальное право рѣкъ образуетъ мостъ между отживающимъ и нарождающимся

¹⁾ Peyrer, *ibid.*, S. 22.

²⁾ Heimbürger, S. 19.

порядкомъ ¹⁾. Отнынѣ юридическое положеніе судоходныхъ рѣкъ въ большинствѣ государствъ обнимаетъ три главныхъ института: общественное пользованіе, государственная администрація, различнаго рода доходныя права государства.

Чѣмъ ближе подвигаемся мы къ новѣйшему времени, тѣмъ болѣе опредѣленно ставится мысль относительно *общественнаго служенія судоходныхъ рѣкъ* и несовмѣстимости послѣдняго съ частными и феодальными правами на нихъ. Феодальныя права, на какихъ бы законныхъ титулахъ они ни основывались, должны отнынѣ отступать всюду, гдѣ они мѣшаютъ свободному пользованію этими рѣками. Надъ обобщеніемъ ихъ работаетъ не только законодательство, но и юристы, и ученые, и все общество. Права, уступленныя частнымъ лицамъ, начинаютъ разсматриваться, какъ права на одно пользованіе водою. Къ доказательствамъ собственности на рѣки начинаютъ относиться весьма строго и даже придирчиво. Наконецъ частныя лица впредь могутъ доказывать только свое право пользованія на рѣки. Судоходныя рѣки безповоротно переходятъ въ число публичныхъ вещей. Полагаютъ, что лишь принадлежность въ собственность государству не противорѣчитъ ихъ общественному назначенію. Только нѣкоторыя законодательства продолжаютъ считать ихъ обыкновенными объектами права собственности.

Вмѣстѣ съ тѣмъ *развивается административное рѣчное право, направленное на судоходство*. „Изданіе регламентовъ рѣчной полиціи, вообще регулированіе судоходства, а вначалѣ только освобожденіе его составляютъ единственные акты, на которые направляется въ этомъ періодѣ правительственная дѣятельность относительно воды“ ²⁾. Законодательныя постановленія, посвященныя свободѣ судоходства, становятся подожительно безчисленны ³⁾. *Другія полезныя*

¹⁾ Peyrer, ibd., S. 22.

²⁾ Peyrer, ibid., S. 23.

³⁾ Въ актѣ избранія Франца II (1792) при перечисленіи уничтоженныхъ привилегій сказано „mithin auch kein ausschliesliches Recht zur Schifffahrt“, а далѣе поясняется, „dass die Schiffe ungehindert auf und abkommen können und also der von Gott verliehenen staatlichen Gelegenheit und Bene-

стороны воды все еще въ большомъ забросъ ¹⁾). Исключение составляютъ, быть можетъ, только мельничное право, унаследованное отъ среднихъ вѣковъ, право рыбной ловли.

Последній крупный шагъ въ исторіи рѣчнаго права принадлежитъ большой французской революціи. Она съ одной стороны уничтожила остатки феодальныхъ правъ, подчинивъ непосредственно государственному верховенству всѣ рѣки какъ малыя, такъ и большія, какъ находящіяся въ частной собственности, такъ и въ общественномъ пользованіи ²⁾, а съ другой „объявивъ коронныя имущества національными, поставила на мѣсто короля націю. Собственность на рѣки изъ королевской, какой она была ранѣе, стала національной“ ³⁾.

Законодательное собраніе, провозгласивъ уничтоженіе феодализма, образовало рядъ комиссій, которыя должны были, по выраженію Каратеодори, „*trier dans ces décombres les propriétés qui devaient être respectées*“ ⁴⁾. Докладъ г. Arnoult отъ имени этихъ комиссій, утвержденный 23 апрѣля 1791 г., между прочимъ гласилъ: „изъ того обстоятельства, что рѣки принадлежатъ вообще всѣмъ гражданамъ, вытекаетъ

ficirung der Natur selbst ein Stand weniger nicht als der andere nach Recht, und Billigkeit sich gebrauchen möge“. См. Ст. 7, § 1, 2, 3;—Ст. 8, § 6, 7, 8...—Landfriede 1548, § 1.—R. Abschied 1555.—Капитуляція Іосифа II. Ст. VIII, § 7.—Ср.—привилегію императора Рудольфа II, данную городу Шпейеру въ 1576 г. относительно свободного судоходства по Рейну (*freier Wasserstrom*).—Насчетъ всѣхъ этихъ сносокъ см. Caratheodory, фр. раб. р. 81.—Danz, Rheinschiffahrt, S. 87f.—Nicol. Eberhardi Consil. T. 6. Cons. IX и Ioach. Mynsingeri, Responsa juris, decad. II, resp. XIX, Arg. 3. 4. Basiliae. 1590.

¹⁾ „Das Hauptobjekt des Wasserrechtes, nämlich die kleinen fließenden Gewässer und ihre unendlich wichtigen Beziehungen zur Hauswirthschaft, zur Industrie und Landwirthschaft fast unbeachtet blieben oder in den Gesetzgebungen selbst zumeist nur als Gegenstand des Privatrechtes, nicht aber des öff. Rechtes behandelt wurden. Selbst der Wasserschutz... blieb theilweise und zunächst dem Privatrechte überlassen“. Peyrer, *ibid.*, S. 27.

²⁾ До тѣхъ поръ „обѣ власти феодальныхъ господъ: частноправовая и публичноправовая, какъ онѣ ни были стѣснены, продолжали еще дѣйствовать“. Wodon, т. I, р. 169.

³⁾ Vernesco, *Les fleuves en droit* in—1, р. 174

⁴⁾ Фр. работ., р. 86s.

съ необходимостью, что сама нація имѣетъ право регулировать ихъ управленіе (*le service*) и пользованіе ими. Ясно такимъ образомъ, что никто не можетъ присвоить себѣ воды рѣкъ.... Такимъ образомъ равно необходимыя для всѣхъ, ни рѣки (*fleuves*), ни даже рѣчки (*rivières*) не могутъ быть собственностью одного. Захваченныя феодальными владѣльцами (*les seigneurs justiciers*) на тѣхъ же основаніяхъ и такимъ же образомъ, какъ и судоходныя рѣки, онѣ должны, какъ и эти послѣднія, возвратиться въ руки націи. Всякое исключительное обладаніе несогласно съ назначеніемъ, которое имѣла въ виду природа, создавъ союзъ обществъ на основаніи однихъ и тѣхъ же элементовъ. Право собственника земли не простирается дальше границъ его поля; полоса воды, которая омываетъ его владѣнія, ограничиваетъ ихъ, но не составляетъ части ихъ. Даже въ тѣхъ случаяхъ, когда собственникъ имѣетъ оба берега, его собственность является раздѣленной промежуточной національной собственностью, на которую онъ можетъ имѣть лишь столько же права, какъ и всякій другой¹⁾. Мысль этого доклада вполне ясна. Согласно ему въ засѣданіи 7-го сентября 1793 г. предсѣдатель указанныхъ комитетовъ г. Cambacérès предложилъ объявить національнымъ достояніемъ „какъ судоходныя, такъ несудоходныя рѣки и ихъ ложе“. Такимъ образомъ, не нарушая послѣдовательнаго развитія идей въ области рѣчного права, французская революція болѣе опредѣлено, болѣе удачно формулировала и провела въ жизнь тѣ истины, которыя до извѣстной степени высказывались наукою гораздо раньше, и окончательно порвала съ средневѣковыми конструкціями государственныя отношеній²⁾. Нынѣшній рѣчной режимъ въ европей-

¹⁾ Demolombe: *De la distinction des biens*. (Cours de Code Napoléon. T. IX—X). Paris. 1861. T. II. № 136.—M. Rivès: *De la propriété du cours et du lit des rivières non navigables, ni flottables*. Paris. 1843. P. 53, 60 и др.—Каратеодори, фр. раб., р. 87.

²⁾ Поэтому рѣшительно нельзя согласиться съ г. Wodon, утверждающимъ, что въ 1789 г. только подставили слово: государство вмѣсто слова король. „Какое измѣненіе названія нисколько не измѣнило природы и режима вещей“. (*Ibid.*, т. 2., р. 414). Послѣднее мнѣніе объясняется тѣмъ, что путемъ различныхъ натяжекъ этотъ авторъ хочетъ, во что бы то ни стало, идеа-

скихъ государствахъ сложился подъ ближайшимъ вліяніемъ преобразованнаго французскаго права

Этимъ мы заканчиваемъ историческое развитіе началъ современнаго рѣчнаго права. Настоящій параграфъ показалъ, что постепенное развитіе публичной организаціи новѣйшихъ государствъ влекло за собой столь же послѣдовательное развитіе рѣчнаго права. И если основною цѣлью рѣчнаго права новѣйшихъ эпохъ всегда, думается, было въ концѣ концовъ общее благо. гл. обр., обезпеченіе общественнаго пользованія рѣками, то первоначальныя грубыя частноправовыя построенія публичныхъ отношеній должны были мало по малу уступать мѣсто болѣе сложнымъ, но за то и болѣе целесообразнымъ публичноправовымъ институтамъ. Частное право все болѣе и болѣе замыкалось въ кругъ существенно индивидуальныхъ интересовъ, эгоистической дѣятельности частныхъ лицъ. Процессъ этотъ и до сей поры еще не кончился. Современное рѣчное право не представляетъ намъ чего-либо рѣшительно оригинальнаго, новаго. Идеи, на которыхъ оно покоится, встрѣчались и раньше, но, какъ мы сейчасъ увидимъ, онѣ получили въ наше время болѣе точное выраженіе, болѣе подробную разработку, широкое признаніе на практикѣ и представляютъ во всей сложности своихъ положеній болѣе стройную и законченную систему.

§ 2.—Рѣчное право нѣкоторыхъ современныхъ государствъ, преимущественно Россіи.

Прежде чѣмъ формулировать въ общихъ чертахъ основныя начала современнаго рѣчнаго права, сдѣлаемъ небольшой экскурсъ въ область положительныхъ законодательствъ нѣкоторыхъ современныхъ государствъ; причемъ болѣе подробно остановимся на отечественномъ.

лизировать средневѣковый строй, когда-де рѣки находились въ общественномъ пользованіи, а феодалы управляли ими, не по праву собственности, а какъ представители государства, имѣя въ своемъ частномъ пользованіи только нѣкоторыя *jura utilia*. Все это далеко не такъ. Чтобы понять значеніе реформы, имѣвшей мѣсто въ концѣ 18 ст., слѣдуетъ сравнить европейскіе порядки до и послѣ 1789 г.

Франція. Въ *Code Napoléon* мы находимъ такое постановленіе: „...*рѣки и рѣчки судоходныя или сплавныя...* части французской территоріи, которыя не могутъ быть предметомъ частной собственности, входятъ въ составъ публичнаго достоянія.“¹⁾ Можно было бы думать, что *несудоходныя и несплавныя* рѣки считаются объектомъ частной собственности, но ст. 644 *Code Civil* оставляетъ въ пользу береговыхъ владѣльцевъ всѣхъ рѣкъ и рѣчекъ безъ различія только очень ограниченныя права, напр. на острова, на нѣкоторые виды пользованія рѣкой. Изъ чего выводится обыкновенно заключеніе, что и несудоходныя рѣки принадлежатъ къ *domaine public*. По крайней мѣрѣ въ этомъ смыслѣ, какъ говорятъ французскіе авторы, высказывается судебная практика²⁾. Для нашихъ специальныхъ задачъ этотъ вопросъ мало интересенъ. Замѣчу только, что противоположнаго мнѣнія весьма многіе юристы, напр. *Championnière, Daviel* и др. На подробностяхъ старательно разработаннаго гражданского рѣчнаго права Франціи намъ некогда останавливаться. Переходимъ къ *административному*. Последнее заслуживаетъ полнѣйшаго вниманія со стороны специальныхъ изслѣдованій національнаго рѣчнаго права. Оно покоится столько же на законодательствѣ Наполеона, сколько и на послѣдующихъ актахъ.

Особенное вниманіе за послѣднія десятилѣтія было обращено на *развитіе рѣчныхъ путей сообщенія*, на упорядоченіе, удешевленіе и поднятіе рѣчнаго судоходства. Франція въ этомъ отношеніи не останавливалась ни передъ какими жертвами. 29 мая 1845 г. было рѣшено начать выкупъ концессій, которыя въ 20 гг. особенно щедро раздавались частнымъ лицамъ и обществамъ на постройку и эксплуатацію каналовъ. Цѣлью было пониженіе рѣчныхъ пошлинъ. Въ 60 гг. подъ вліяніемъ договора съ Англіей къ этому выкупу, а равно и къ постройкѣ новыхъ каналовъ на казенный счетъ было приступлено съ особымъ рвеніемъ. Правительство мечтало создать дешевые пути для вывоза французскихъ товаровъ. Въ

¹⁾ Ст. 538—Ср. также ст. IV декрета 6 Окт. 1791 г.: «никто не долженъ считать себя исключительнымъ собственникомъ судоходной или сплавной рѣки».—Также законъ 24 Ноябр. 1790 г. § I. ст. 2.

²⁾ См. также *Demolombe, Proudon, Merlin*.

1880 г. были уничтожены всякіе сборы за судоходство какъ на рѣкахъ, такъ даже и на каналахъ. Наконецъ законъ 5 августа 1879 г. создалъ обширный планъ развитія систематической сѣти водныхъ сообщеній Франціи, сѣти подобной существующей желѣзнодорожной.

Управленіе всѣми водными путями находится въ министерствѣ общественныхъ работъ. Отдѣльные пути поручаются въ завѣдываніе, по возможности, одному главному инженеру. Чиновникамъ этимъ, а равно и ихъ подчиненнымъ подвѣдомственны также всѣ другія дѣла, касающіяся опредѣленной рѣки, канала или системы ихъ: орошеніе, рыболовство и т. д.

Словомъ, нынѣ государство беретъ на себя постройку, управленіе и всѣ заботы о водныхъ путяхъ, и предоставляетъ частнымъ лицамъ ихъ эксплуатацію. Для изысканія необходимыхъ средствъ на рѣчныя работы, въ особенности для новыхъ предпріятій, образуются общества изъ землевладельцевъ, торговцевъ, судовладельцевъ и др. заинтересованныхъ физическихъ и юридическихъ лицъ. Общества эти, какъ не разъ сообщалось за послѣднее время, функціонируютъ весьма удачно. Въ развитіи судоходныхъ путей замѣшаны обыкновенно такіе крупные сельскохозяйственные, промышленные и иные интересы, что ни въ людяхъ, ни въ процентныхъ или безпроцентныхъ, съ возвратомъ и безъ него субсидіяхъ правительству недостатка не бываетъ. Во всякомъ случаѣ на какія бы деньги ни былъ построенъ каналъ, онъ всегда считается государственной собственностью.

Благодаря разумной заботливости правительства, рѣчное судоходство во Франціи находится въ цвѣтущемъ состояніи, вызывая громкія жалобы желѣзнодорожныхъ обществъ на доставляемую имъ конкуренцію. За послѣдніе года они ведутъ усиленную агитацію въ пользу возстановленія судоходныхъ пошлинъ, хотя бы въ небольшихъ размѣрахъ ¹⁾. Но не одно только судоходство поставлено во Франціи на должную высоту. Французское правительство обращаетъ должное вниманіе и на другія полезныя стороны воды. Можно было бы сообщить на эту тему не мало интереснаго, если бы только

¹⁾ B. Doell, Die Wasserstrassen in Frankreich. 1891. Berlin. Статя написана на основаніи доклада г. Гольца 4 Международному съѣзду внутренняго судоходства.

она входила въ кругъ вопросовъ, подлежащихъ нашему разсмотрѣнію.

Что касается *Германіи*, то въ общемъ „*всѣ рѣки и другіе естественные потоки* воды принадлежатъ *государствамъ*, въ предѣлахъ которыхъ они находятся. То же самое, за рѣдкими исключеніями, можно сказать и объ искусственныхъ потокахъ“. ¹⁾ Въ частности въ Пруссіи воды дѣлятся на 3 категоріи: а) публичныя, —судоходныя рѣки; б) частныя, —ключи, ручьи, пруды; с) проточныя воды (напр. несудоходныя рѣки), которыя могутъ быть, а могутъ и не быть въ частной собственности. Иначе въ бывшемъ Кургессенѣ, который имѣлъ „самое разработанное изъ германскихъ законодательствъ о собственности на воду“ ²⁾. Рѣки, ручьи и вообще всѣ текучія воды считаются общественнымъ достояніемъ. Особо перечисленные въ законѣ большія рѣки находятся въ прямомъ завѣдываніи администраціи. Малыя рѣки состоятъ только подъ полицейскимъ надзоромъ государства, которое пользуется на нихъ кромѣ того мельничной регаліей. Стоячія воды входятъ въ частную собственность отдѣльных лицъ, общинъ и государства. Имѣются впрочемъ и частныя рѣки, но признаки ихъ въ законодательствѣ не указаны. Право собственности на нихъ можетъ быть приобрѣтено лишь по концессіи со стороны государства или въ силу незапамятной давности. Общественное участіе въ пользованіи частными текучими водами исключается только въ силу определенной оговорки въ актѣ приобрѣтенія.

Уже съ 70 гг. въ Германіи обращено серьезное *вниманіе на развитіе сѣти водяныхъ сообщеній*. Правительства находятъ въ этомъ отношеніи поддержку со стороны различныхъ частныхъ, нерѣдко весьма вліятельныхъ и богатыхъ обществъ, какъ напр. „Центральный ферейнъ для развитія судоходства по рѣкамъ и каналамъ Германіи“.

По ст. 54 конституціи въ Германіи *не можетъ быть устанавливаемо судоходныхъ сборовъ*. Только налогъ въ цѣляхъ покрытія издержекъ на содержаніе судоходныхъ путей, б.м., не противорѣчитъ этому правилу. На практикѣ встрѣчается небольшой сборъ на каналахъ, при шлюзахъ, а равно различныя взиманія на пристаняхъ и въ портахъ въ пользу го-

¹⁾ Докладъ г. Sympher 5 конгрессу внутренняго судоходства.

²⁾ Дингельштетъ, *ibid.*, с. 92.

родовъ, коммерческихъ камеръ или желѣзныхъ дорогъ. Задачей Германіи, говоритъ г. Гольцъ ¹⁾), является присоединить къ другимъ своимъ преимуществамъ „un taux le plus bas possible du prix des transports“..., и т. образомъ „édifier sa fortune sur les ruines des industries rivales“. „Il n'est pas possible“, восклицаетъ почтенный изслѣдователь, „de désertier la lutte!“

Судоходство въ Германіи находится въ цвѣтущемъ состояніи и прогрессируетъ поразительно быстро. При этомъ однако не замѣчается того антагонизма между судоходными предпріятіями и желѣзными дорогами, который бросается въ глаза во Франціи. Причина, быть можетъ, въ томъ, что безграничнымъ вождельніямъ крупныхъ желѣзнодорожныхъ обществъ положенъ у нашихъ западныхъ сосѣдей строгій предѣлъ государственнымъ вмѣшательствомъ и развитіемъ самостоятельнаго государственнаго желѣзнодорожнаго хозяйства.

Австрія. Здѣсь дѣйствуетъ законъ 30 мая 1869 г. и 17 сеймовыхъ положеній. *Вся воды* стоячія и текучія составляютъ *общественное достояніе*, насколько онѣ вслѣдствіе особаго титула или закона не относятся къ чьей-либо частной собственности. Рѣки судоходныя и сплавныя причисляются сюда безусловно. Къ водамъ частнымъ относятся родники, ключи, болота, атмосферные осадки, колодцы, пруды, цистерны и др. вмѣстилища, а равно воду въ каналахъ, водопроводахъ и т. п., сооруженныхъ землевладѣльцемъ для своихъ цѣлей, наконецъ стоки указанныхъ частныхъ водъ. Законъ знаетъ кромѣ того различнаго рода ограниченія частной собственности на воды. *Венгрія.* Землевладѣлецъ имѣетъ въ своей частной собственности только *грунтовые воды, источники и атмосферные осадки*, а равно берега и ложе всякихъ водъ безъ различія. Существующія права на воду подлежатъ разнымъ ограниченіямъ и даже экспропріаціи за извѣстное вознагражденіе.

Законодательство *Англіи* считаетъ рѣки отъ впаденія въ море до того пункта, гдѣ еще замѣтно дѣйствіе прилива, государственною собственностью; выше него—частною, но съ

¹⁾ Note sur le développement de la navigation intérieure en Allemagne. См. оф. отчетъ французскихъ делегатовъ на 3 конгрессѣ в. с., р. 43—75.

правомъ общественнаго пользованія. Впрочемъ случаи установленія права собственности и на нижнее теченіе не вполне исключаются.

Россія. Первое юридическое опредѣленіе насчетъ пользованія рѣками въ цѣляхъ судоходства находимъ въ *Уложеніи 1649 г.*, куда оно, повидимому, попало изъ Литовскаго Статута. Здѣсь запрещено дѣлать новыя запруды, плотины и строить мельницы на судоходныхъ рѣкахъ. Юридическаго положенія этихъ послѣднихъ вообще Уложеніе не касается. Затѣмъ слѣдуетъ отмѣтить различные указы времени Петра I, объявлявшіе по частнымъ случаямъ свободу судоходства и сплава вездѣ, гдѣ воды это позволяютъ; устанавливавшіе бечевникъ въ 10 с. ширины и т. д. Но ни эти указы, ни указы преемниковъ Петра дѣла не улучшали. По крайней мѣрѣ именной указъ 1739 г.¹⁾ подробно перечисляетъ всевозможныя притѣсненія и поборы, которымъ незаконно подвергались судоходцы даже на главныхъ рѣкахъ имперіи со стороны землевладѣльцевъ, крестьянъ, воеводъ, городничихъ, войсковыхъ командъ и разныхъ канцелярій. Слѣдующимъ болѣе крупнымъ актомъ является *Межевая инструкция 1766 г.* Она опредѣлила нарѣзку бечевниковъ въ 10 с. по берегамъ судоходныхъ рѣкъ съ вознагражденіемъ владѣльцевъ примѣрныхъ земель, какъ за отрѣзку земель подъ дороги²⁾. Больше порядка въ нашемъ водяномъ дѣлѣ замѣтно съ 1809 г., когда учреждено *Главное управленіе путей сообщенія*, впоследствии переименованное въ Министерство.

Дѣйствующее водяное право Россіи имѣетъ чрезвычайно безпорядочный видъ. „Со стороны внѣшней недостатки нашего водянаго права выражаются прежде всего въ томъ, что оно разбросано по цѣлому ряду томовъ Св. Законовъ: 8, 9, 10, 11, 12. Далѣе наше водное право страдаетъ неточностью своихъ постановленій, неполнотой, отрывочностью, случайностью, казуистическимъ характеромъ ихъ и т. д. Нерѣдко эти отрывки заключаютъ въ себѣ взаимное внутреннее противо-

¹⁾ Полное собраніе законовъ № 6600.

²⁾ За таковыя здѣсь (а равно въ дополнительныхъ статьяхъ 1798 г. и въ постановленіяхъ о бечевникахъ 1817 г.) считаются всѣ рѣки, «по которымъ ходъ настоящимъ судамъ, а не однимъ лодкамъ, есть, и по которымъ... онъ быть можетъ».

рѣчіе. Но еще больше наше водное право имѣетъ *внутреннихъ недостатковъ*¹⁾. „Законодательство наше о водовладѣніи еще сохраняетъ въ силѣ старую и нынѣ уже во многихъ европейскихъ государствахъ отброшенную теорію, по которой вода, этотъ въ высшей степени важный элементъ человѣческихъ потребностей и всеобщаго развитія, была лишена своего самостоятельнаго значенія и сдѣлалась побочнымъ предметомъ, принадлежностью земли или рѣчнаго ложа“²⁾. Попробуемъ же изложить въ системѣ и съ необходимыми комментаріями основныя начала нашего законодательства по стольку конечно, по скольку это требуется спеціальными задачами настоящаго изслѣдованія.

Руководящими стст. являются: 406, 424 и 387 X т. ч. I. Св. З. Обыкновенно утверждаютъ, что постановленія ихъ совершенно противорѣчивы. Такъ-ли это? Ст. 406: „*Всѣ имущества не принадлежащія никому въ особенности.... принадлежатъ къ составу имущества государственныхъ*. Таковы суть.... озера, судоходныя рѣки и ихъ берега“. Слѣдовательно рѣка принадлежитъ кому-либо въ частную собственность, она къ составу имущества государственныхъ не относится. Въ этомъ отношеніи онѣ вполне приравнены къ „пустопорожнимъ и дикимъ полямъ, лѣсамъ“, которые несомнѣнно могутъ быть предметомъ частной собственности. Кому же можетъ принадлежать рѣка? Отвѣтъ находимъ въ ст. 424: „По праву полной собственности на землю, *владелецъ* ея имѣетъ *полное право и на воды въ предѣлахъ ея находящіяся* и словомъ на всѣ ея принадлежности“. Хотя здѣсь въ точности не опредѣлено, что это за „полное право“, но конечно законодатель имѣлъ въ виду самое полное изъ вещныхъ правъ: право собственности³⁾.

¹⁾ Докладъ г. Базанова Московскому Юр. Обществу въ 1893 г.

²⁾ Дингельштетъ, *ibid.*, с. 59.—Съ нашей спеціальной точки зрѣнія весьма грустно также, что у насъ нѣтъ особаго Устава рѣчнаго судоходства. Относящіяся къ послѣднему статьи надо искать въ т. V, Уставъ о Пошлинахъ; т. VIII, ч. I, Уставъ Лѣсной; т. X, ч. I, Сводъ законовъ гражданскихъ; т. X, ч. II, Законы межевые; т. XI, ч. II, Уставъ торговый; т. XII, ч. I, Уставъ путей сообщенія; т. XII, ч. 2, Уставъ сельскаго хозяйства.—Мы пользовались послѣдними въ 1894 г. изданіями и дополненіями Свода.

³⁾ А равно ст. 387, гласящая: «Принадлежности земель... суть: состоящія при нихъ рѣки, озера, пруды, болота, дороги, источники и другія мѣста,

Такимъ образомъ къ государственнымъ имуществамъ относятся у насъ рѣки, омывающія различные виды государственныхъ земель и рѣки почему-либо въ частную собственность юридическихъ или физическихъ лицъ не поступившія, не замежеванныя за береговыми дачами, вообще не захваченныя въ собственность частными лицами. Таковыми оказались на практикѣ чаще всего великія рѣки Россіи, обладать которыми не подѣ силу отдѣльнымъ лицамъ. Береговая собственность не рѣдко была жалкимъ клочкомъ земли по сравненію съ ихъ могучею шириною. Рѣки, омывающія громадныя пространства имперіи, съ ихъ могучимъ разливомъ, крупными ежегодными измѣненіями береговъ и т. д. не могли поэтому ни „состоять“ при имуществѣ частныхъ лицъ, ни „находиться въ ихъ предѣлахъ“. Онѣ состояли при имперіи и находились въ ея предѣлахъ. Къ тому же фактически, а быть можетъ вѣрнѣе сказать,—въ силу древняго обычая, современнаго первому основанію гражданственности на равнинахъ Волги и Днѣпра, онѣ были въ общемъ всѣхъ лицъ пользованіи, передъ которымъ благодаря его давности, необходимости и разумности должно было преклониться и генеральное межеваніе, не смотря на категорическій тонъ данныхъ инструкцій. И здѣсь еще разъ нашла свое подтвержденіе та истина, что народною жизнью управляетъ въ концѣ концовъ разумъ и естественная природа общественныхъ отношеній. Во всякомъ случаѣ въ принципѣ наше законодательство не обращаетъ никакого вниманія на то, судоходныя рѣки, или нѣтъ. Государству принадлежать или не принадлежать какъ судоходныя, такъ и несудоходныя рѣки совершенно на равныхъ юридическихъ основаніяхъ.

Поэтому никакъ *нельзя думать вмѣстѣ съ г. Мейеромъ*, что по русскому праву большія судоходныя рѣки „считаются собственностью государства, а малыя—частныхъ

симъ подобныя»... Все это находитъ себѣ полное подтвержденіе въ ст. 330 X т., II ч. (изд. 1893 г.; прежде ст. 431 т. X, ч. III), постановляющей, что рѣки и озера земежевываются за тѣми владѣльцами, между дачами коихъ они находятся, и въ ст. 8 т. II, ч. I (изд. 1892 г.; въ изд. 1876 г. ей соответствовала ст. 2067): «бечевники или замѣняющія ихъ пристани и набережныя, а равно пролегающія черезъ городскія земли водяныя сообщенія, оставаясь городской собственностью, состоятъ въ общемъ всѣхъ пользованіи».

лицъ“, или съ г. *Никольскимъ*, „что всѣ воды вообще, въ томъ числѣ и судоходныя рѣки и озера, составляютъ частную собственность“ ¹⁾, или съ г. *Побѣдоносцевымъ*, что „судоходныя рѣки и ихъ берега (на пространствѣ бечевника въ 10 саж.) причисляются къ имуществамъ государственнымъ въ томъ смыслѣ, что всякому свободенъ проѣздъ по нимъ и пользова- ніе бечевникомъ“ ²⁾. На основаніи одной свободы проѣзда никакъ нельзя относить рѣки къ имуществамъ государственнымъ. Это значитъ только, что на нихъ распространяется право участія общаго. Совершенно неудачнымъ кажется намъ и толкованіе г. *Дингельштедта* ³⁾: „Рѣки судоходныя съ ихъ берегами, а также озера признаются, на основаніи ст. 406, государственными имуществами. Рѣки несудоходныя, а также рѣчки, ручьи, источники, пруды, болота и вообще всякія проточныя и стоячія воды могутъ быть или частными имуще- ствами, или же имуществами удѣльными, общественными, мо- настырскими, или какихъ-либо иныхъ установленій.... Со- вершенно изъяты изъ сферы частнаго права въ пользу права государственнаго однѣ лишь судоходныя (а не сплавныя) рѣки“. Все это надо было бы доказать; на основаніи чего выставлена подобная теорія, рѣшить трудно.

Допустивъ въ такой широкой степени частную собствен- ность на рѣки, государство даруетъ не менѣе широкія „береговыя права“ *прирѣчнымъ собственникамъ*. Собствен- никъ земельного участка въ силу стст. 426, 427, 428, 429 X т. I ч. имѣетъ цѣлый рядъ правомочій на омывающія его владѣнія рѣки; причемъ однако не всегда опредѣленно ска- зано, касаются-ли они всѣхъ рѣкъ вообще, или лишь принад- лежащихъ ему въ частную собственность, или наоборотъ только государственныхъ. Можно предполагать, что въ общемъ зако- нодатель имѣлъ въ виду только эти послѣднія, такъ какъ пере- числяемые въ Сводѣ права береговаго владѣльца понятны сами по себѣ, безъ дальнѣйшихъ толкованій, относительно принад-

¹⁾ О путяхъ сообщенія, с. 3.—Подъ частной собственностью онъ под- разумѣваетъ исключительно собственность частныхъ лицъ. Поэтому ст. 406 въ его глазахъ „находится въ полномъ противорѣчій“ со стст. 387 и 424 X т. I ч.

²⁾ Курсъ гражданскаго права, 2 изд., стр. 22.

³⁾ Водовладѣніе и ирригація, стр. 58.

лежащихъ ему въ собственность рѣкъ Ему „предоставляется пользоваться (что значить этотъ терминъ?) обсохшею землею равно какъ и растущимъ на оной лѣсомъ и тальникомъ (ст. 426, Х т. I ч.). Далѣе „если рѣка, составляющая сама собою живую и непремѣнную границу дачамъ, образуетъ островъ ..., то островъ такой дѣлится между владѣльцами означенныхъ дачъ вдоль рѣки пополамъ“ (ст. 427). Относительно этой статьи можно безошибочно утверждать, что она касается только рѣкъ, не принадлежащихъ береговымъ владѣльцамъ, слѣдовательно государственныхъ. То же самое можно думать и относительно ст. 428. Она опредѣляетъ береговья права земле-владѣльцевъ въ томъ случаѣ, „если рѣка—составляетъ границу между прилежащими въ оной дачами“. Сюда относятся права: 1) „пользоваться ею отъ своего берега до середины“; 2) считать своею собственностью приращенія; 3) „продолжать также пользоваться отъ берега своего до середины“ желобовиною рѣки въ случаѣ внезапнаго поворота послѣдней въ иную сторону, но лишь тогда „когда съ симъ соединялись какія-либо выгоды“. Въ случаѣ указаннаго выше поворота такой рѣки только ея берега по новому теченію „должны принадлежать тому, на чьей землѣ она протекаетъ“. Собственникъ, такимъ образомъ, теряетъ свои права на ложе, занятое русломъ государственной рѣки ¹⁾. Словомъ, законъ надѣ-

¹⁾ Болѣе точно опредѣляется понятіе перемѣны теченія рѣки, а вмѣстѣ съ тѣмъ болѣе выясняется вопросъ о томъ, что надо считать приращеніемъ, и въ какихъ случаяхъ береговья права переходятъ съ одного владѣльца на другаго, въ ст. 429. Именно на большихъ рѣкахъ шириною въ 150 с. и болѣе не считается перемѣною теченія образованіе развѣтвленія или отмыва берега, „пока рѣка обоими берегами, то есть, всѣмъ своимъ теченіемъ не войдетъ въ которую-либо дачу“. Въ послѣднемъ случаѣ береговымъ владѣльцамъ прежняго русла предоставляется установленіе сервитута водопоя къ новому руслу (ст. 451), пользованіе обсохшими мѣстами рѣки (ст. 426) и сохраненіе за ними всѣхъ особыхъ покоящихся на писцовыхъ книгахъ и дарственныхъ записяхъ правъ (ст. 464). Правила о меньшихъ рѣкахъ неизвѣстны. Непонятно также, можно-ли считать большими рѣки имѣющія менѣе 150 с.—Эта ст. 429 наводитъ на мысль, что ст. 426 говоритъ не только о случаяхъ приращенія, обсыханія или уклоненія воды, но и объ измѣненіи рѣками ихъ теченія. Относительно правъ собственниковъ берега см. также Уст. путей сообщенія стст. 362, 363, пр. 3, 383, пр. 3; т. X, ч. I (изд. 1876) ст. 2067; прежній Уставъ город. и сельск. хозяйства, ст. 529 и др.

ляетъ такими широкими полномочіями береговыхъ собственниковъ государственныхъ рѣкъ, что неудобство имѣть границей владѣнія „чужую“ воду отпадаетъ.

Можно-ли однако выводить изъ права собственности на рѣку также *право собственности на протекающую воду рѣки*? Подобное заключеніе шло бы въ разрѣзъ съ физическими законами воды и элементарными условіями всякаго благоустроеннаго обществія. И на самомъ дѣлѣ русское законодательство не даетъ намъ права дѣлать его. Сенатъ не разъ высказывалъ слѣдующее мнѣніе: „По совокупному смыслу стст. 424, 426, 428, 464, 442 и прим. къ ней, 674, 685 и др. ст. 1 ч. X т. и по самому свойству текущихъ водъ, къ нимъ непримѣнимо понятіе матеріальнаго обладанія каждою изъ частицъ, изъ которыхъ слагается цѣлое; рѣка, какъ предметъ права, должна разсматриваться въ ея естественномъ состояніи непрерывнаго движенія и обмѣна водяныхъ частицъ; по сему, право владѣнія рѣкою нельзя превращать въ право на самую массу воды, безпрерывно мѣняющуюся; отсюда—владѣніе рѣкою принадлежитъ каждому владѣльцу на столько, на сколько это владѣніе не противорѣчитъ праву другаго. Береговые владѣльцы, по всему протяженію рѣки, имѣютъ одинаковое право на протекающую воду; напротивъ, въ основаніи всѣхъ статей закона, относящихся къ водяному праву лежитъ начало уравненія правъ всѣхъ береговыхъ владѣльцевъ (⁸³/₃, ⁸³/₈₄, ⁷⁵/₃₃₅, ⁷³/₁₀₄, ⁷¹/₁₂₁₉). Поэтому верхній владѣлецъ обоихъ береговъ не въ правѣ дѣлать перепруды и отводить воду изъ русла рѣки и тѣмъ лишать сосѣдей и другихъ лицъ права пользованія водою. (⁸⁴/₆₃₁, ⁸⁰/₈₄, ⁷⁵/₃₃₂)“¹⁾. Все это подтверждается также тѣмъ, что съ перемѣной направленія рѣки береговой владѣлецъ теряетъ свои права на воду (за указанными выше исключеніями); что запрещается запрудами поднимать уровень воды настолько, чтобы потоплялись вышележащіе луга или останавливалось дѣйствіе мельницъ; что хозяинъ берега не имѣетъ права перегораживать рѣки безъ согласія владѣльца противоположной стороны (ст. 442); что на судоходныхъ рѣкахъ каждый имѣетъ право плавать и т. д. и т. д. Итакъ, мы можемъ представлять себѣ текучую воду, только какъ *res*

¹⁾ Боровиковскій, Законы Гражданскіе; ст. 462, § 1.—Ср. г. Побѣдоносцевъ: Курсъ гражданского права.

nullius или какъ *res omnium communis*, на которую землевладелецъ имѣетъ преимущественное, а въ нѣкоторыхъ отношеніяхъ даже исключительное право пользованія (право отводить воду, запруживать ее, переграждать несудоходную рѣку, строить на ней мосты, мельницы и т. д.). Право собственности можетъ простираться только на стоячую воду, заключенную въ земельный участокъ одного лица, и пожалуй, на такую текучую, которая, протекая въ предѣлахъ владѣній одного и того же землевладельца, впадаетъ въ какой-либо резервуаръ, принадлежащій послѣднему также вполне и исключительно. Нѣтъ никакого сомнѣнія, что, не смотря на умолчаніе закона, каждый имѣетъ право черпать воду изъ рѣки, плавать всюду, куда имѣется свободный проходъ, хотя бы небольшой лодкѣ, и вообще извлекать изъ текучей воды всѣ тѣ выгоды, которыя не предоставлены опредѣленно одному собственнику рѣки, или одному береговому владѣльцу или не уступлены какому-либо третьему лицу, и которыя фактически доступны для каждаго. Положимъ, это не писанный законъ, но что это тѣмъ не менѣе право, согласится всякій. Убѣжденіе въ этомъ общемъ пользованіи текучею водою настолько общераспространенно, настолько прочно, настолько естественно, насколько и убѣжденіе въ общемъ пользованіи воздухомъ. Это убѣжденіе, которое легко формулируется положеніемъ: текучая вода находится въ общемъ пользованіи, поскольку послѣднее фактически возможно и юридически неограничено опредѣленными нормами закона или обычая, есть великое юридическое правило, выработанное однообразно всѣми народами. Это одна изъ такихъ истинъ, предъ которыми смолкаютъ всѣ противорѣчивые имъ выводы, изъ какихъ бы формально законныхъ источниковъ они ни исходили. Передъ великимъ историческимъ, культурнымъ значеніемъ этого принципа какъ незначительны и мелки кажутся многія положенія, скрѣпленные всѣми семью печатями! И если бы мы не боялись дать повода къ ложнымъ толкованіямъ и заключеніямъ, мы сказали бы, что это—естественное право народовъ нашей культуры, столь же уважаемое законодателемъ, примѣняемое администраціей и охраняемое судами, какъ и всякая юридическая норма. Юриспруденція ученая и практическая должна заботливо охранять его противъ различныхъ лжетолкованій, опирающихся будто бы на писанный законъ, лжетолкованій, которыя могутъ грозить

всему экономическому строю народовъ. Наше право, повторяю, признаетъ это начало. Однимъ изъ его послѣдствій является свобода рѣчнаго судоходства.

Кому бы данная рѣка ни принадлежала, разъ она судоходна,—она считается водянымъ путемъ сообщенія, а „*право прохода и проѣзда ... по водянымъ сообщеніямъ составляетъ общее пользованіе всѣхъ безъ изъятія*“ (ст. 434). Это право относитъ нашъ законъ подъ общую рубрику: „Право участія общаго въ пользованіи и выгодахъ чужаго имущества“ ¹⁾. Въ прежнее время судоходными рѣками считались тѣ, на которыхъ фактически (или по обычаю?) практиковалось судоходство или сплавъ. Въ настоящее время, по толкованію Сената, требуется особое правительственное распоряженіе объ объявленіи той или другой рѣки судоходною или сплавною. Если можно допустить сенатское толкованіе, то только въ томъ смыслѣ, что распоряженіе требуется для офіціального установленія на рѣкѣ всего того, что необходимо для правильного отправленія судоходства: устраненія препятствій судоходству, нарѣза бечевниковъ, установленія рѣчныхъ властей и т. д. Никакого распоряженія не требуется для того, чтобы плыть туда, куда въ данное время можно подняться или опуститься по рѣкѣ. Перечисленіе судоходныхъ рѣкъ можно найти въ Полн. Собр. Законовъ, въ разныхъ ст. Свода Законовъ, въ законахъ мѣстныхъ и въ отдѣльныхъ административныхъ распоряженіяхъ. „Право судоходства по рѣкамъ и каналамъ представляется всѣмъ сословіямъ Россійскихъ подданныхъ, безъ различія“ (ст. 82 Уст. Пут. Сообщ.). Оно „состоитъ единственно въ дозволеніи строить, покупать и нанимать рѣчныя суда, для перевозки товаровъ и другихъ грузовъ и не даетъ права торговли“ (ст. 83). Впрочемъ „не слѣдуетъ считать торговлею покупку провизіи и другихъ потребностей для судовъ и продажу излишка таковыхъ потребностей“ (ст. 84). Разрѣшается также продажа всего груза, а также продажа его въ разницу въ случаѣ бѣдствія. Же-

¹⁾ Въ нашемъ законодательствѣ нѣтъ опредѣленія понятія судоходной рѣки. Ст. 1069 т. VIII ч. I Устава Лѣснаго изд. 1857 г. дававшая, худолі—хорошо, подобное опредѣленіе, въ послѣдующихъ изданіяхъ не встрѣчается.

лающіе торговать съ судовъ въ розницу должны подчиняться существующимъ на свой конецъ правиламъ торговли ¹⁾).

Для обезпеченія свободы судоходства *права береговыхъ владѣльцевъ*, являются они собственниками рѣки, или нѣтъ, подвергаются различнымъ *стѣсненіямъ*. „По берегамъ рѣкъ и другихъ водяныхъ сообщеній опредѣляется извѣстное пространство земли для бечевой тяги судовъ и плотовъ и для прочихъ надобностей судоходства“ ²⁾. Казна поддерживаетъ искусственные бечевники, т. е. нарѣзанные вдоль искусственныхъ путей сообщенія. Содержаніе остальныхъ бечевниковъ въ поселеніяхъ лежитъ на обязанности сихъ послѣднихъ, въ другихъ мѣстахъ на земской повинности. Этого мало. На рѣкахъ судоходныхъ запрещается строить мельницы, плотины и заколы или другія перегородки, отъ которыхъ рѣки засоряются и къ судовому ходу дѣлаются неудобными. Прибрежные владѣльцы обязаны допускать проходъ и проѣздъ людямъ, занимающимся подъемомъ судовъ, позволять баркамъ и другимъ судамъ останавливаться у береговъ и причаливать оныя, выгружать свои товары, не выходя за черту отведенной земли подъ бечевникъ или пристань, безъ всякой за то платы ³⁾. Даже на малыхъ судоходныхъ рѣкахъ разрѣшается „строить только либо постоянные мосты, кои бы сплаву бревенъ и дровъ не препятствовали, либо содержатъ иные живые мосты или перевозки“ (ст. 440). Наконецъ владѣльцы мельницъ на рѣкахъ особо поименованныхъ ⁴⁾ обязаны по требованію мѣстнаго начальства путей сообщенія спускать воду для поднятія уровня Волги ⁵⁾. Послѣднее правило было бы особенно вопіющимъ нарушеніемъ частной собственности, если бы наше законодательство не признавало правила, что текущая вода—общее достояніе ⁶⁾.

¹⁾ Уст. Пут. Сообщ. стст. 176, 177, 198, 367.

²⁾ Ст. 437 т. X, ч. I. Правила о бечевникѣ см. стст. 358—390 Уст. Пут. Сообщ.—Ср. также Цирк. Деп-та Шосс. и Вод. Сб. отъ 20 дек. 1878 г. о незасореніи рѣкъ прибрежными владѣльцами.

³⁾ Ст. 438 т. X, ч. I; также т. XII, ч. II, ст. 569.

⁴⁾ См. ст. 130 прим. Уст. Пут. Сооб. по продолж. 1887 г.

⁵⁾ Ст. 439 т. X, ч. I.

⁶⁾ Поэтому только съ большими оговорками можно согласиться со слѣдующимъ мѣстомъ г. Никольскаго: «Къ водамъ общаго пользованія при-

За нарушение правъ судоходцевъ полагаются кары. При умышленныхъ дѣйствіяхъ береговыхъ владѣльцевъ, послѣдніе выплачиваютъ извѣстный процентъ съ цѣны задержанныхъ въ пути товаровъ и сверхъ того отвѣчаютъ по искамъ за всѣ доказанные и происшедшіе отъ сего задержанія убытки (ст. 674). Препятствія должны быть уничтожены, въ крайнемъ случаѣ полиціей за счетъ отвѣтчика (ст. 685). Право судоходства охраняется не только гражданскимъ порядкомъ, но и путемъ полицейскихъ мѣръ. Взаимныя отношенія собственниковъ рѣки и судоходцевъ слѣдующимъ образомъ формулируются у г. Никольскаго: „Владѣльцы судоходныхъ и сплавныхъ рѣкъ и береговъ ихъ пользуются ими настолько, насколько это пользованіе не стѣсняетъ судоходства и соединенныя съ нимъ потребности; наоборотъ судопромышленники пользуются этими рѣками только для судоходства и его нуждъ и въ предѣлахъ опредѣленныхъ на этотъ конецъ закономъ“¹⁾.

Изъ всего доселѣ сказаннаго видно, что наше гражданское законодательство о рѣкахъ отличается извѣстными особенностями. Наиболѣе важная изъ нихъ та, что даже судоходныя рѣки могутъ быть собственностью частныхъ лицъ. Впрочемъ это не только особенность, но и недостатокъ. Доселѣ русское государство мало обращало вниманія на рѣчное судоходство. Пока послѣднее касалось только рѣкъ судоходныхъ отъ при-

надлежать всѣ тѣ рѣки, озера, каналы и т. п., которые по силѣ законовъ гражданскихъ и особо изданныхъ постановленій, обязательно открыты для общаго и безпрепятственнаго пользованія или же которые служатъ резервуаромъ, водохранилищемъ или питательнымъ источникомъ водяныхъ сообщеній» (ibid., стр. 17).

¹⁾ О путяхъ сообщенія, ст. 4. — «Разчлененное на составныя части, судоходство обнимаетъ собою цѣлый рядъ потребностей и нуждъ, опредѣляющихъ видовой его понятія. Эти основныя начала воднаго права, или права судоходства состоятъ: 1) въ правѣ на воды открытыя для общаго пользованія; 2) въ правѣ пользоваться бечевниками, набережными и пристанями на сихъ водахъ; 3) въ правѣ пользованія подпорною водою съ мельницъ и плотинъ, гдѣ оно установлено закономъ; 4) въ правѣ постройки, покупки, продажи и псчинки судовъ (Уст. п. с. ст. 33 и прим. по прод. 1876 г.; Уст. Торг. ст. 780, прим. по прод. 1876 г. Уст. о пошл. (т. V) ст. 469 по прод. того же года (этой статьи нынѣ уже нѣтъ), ст. 4 (нынѣ отмѣнена) и 5 и прим.» — Никольскій, ibid., ст. 6.

роды, институтъ участія общаго въ выгодахъ чужаго имущества съ его несложными постановленіями былъ вполне достаточенъ. Но за послѣдніе 2—3 года и у насъ начинаютъ поговаривать о рациональномъ развитіи водяныхъ путей, а этого никогда нельзя будетъ достигнуть, если министерству путей сообщенія прійдется имѣть на каждомъ шагу дѣло съ правами и претензіями частныхъ собственниковъ. Исходъ одинъ—признать теперь же по крайней мѣрѣ всѣ судоходныя рѣки государственною собственностью. Здѣсь не мѣсто толковать о томъ, какимъ путемъ можетъ быть проведена подобная реформа. Замѣчу только, что при широкой постановкѣ берегового права, при существующихъ нынѣ разнообразныхъ и важныхъ ограниченіяхъ частной собственности на рѣки и при признаніи воды (текучей) за *res nullius*, дѣло это не такъ трудно осуществимо, какъ кажется. Подобная реформа тѣмъ болѣе необходима, чѣмъ печальнѣе водяное хозяйство Россіи и чѣмъ несомнѣннѣе, что въ будущемъ будетъ поставленъ на очередь вопросъ объ экстропріаціи всѣхъ текущихъ водъ.

Что касается другихъ частей нашего рѣчнаго законодательства, то онѣ представляютъ собой мало интереснаго. *Административное рѣчное право весьма слабо развито.* Даже предписанія рѣчной полиціи недостаточно полны, хотя „на почвѣ основныхъ указанныхъ выше законоположеній, выработаны и примѣняются постановленія законодательно-административныя, нормирующія порядокъ, условія и способы отправления судоходства“ ¹⁾. Поэтому Водяной сѣздъ, имѣвшій мѣсто въ началѣ этого года въ С.-Петербургѣ, постановилъ между прочимъ выработать правила для плаванія по рѣкамъ согласно германскимъ рѣчнымъ уставамъ. Во всякомъ случаѣ все дѣло находится *въ вѣдѣніи министерства путей сообщенія*. Въ противоположность нашимъ западнымъ сосѣдямъ у насъ существуетъ *сборъ съ судоходства*, именно $\frac{1}{4}\%$ съ цѣны провозимыхъ товаровъ, обозначенной въ накладной. Всего получается немного болѣе $\frac{1}{2}$ милліона ежегодно, что образуетъ только одну десятую всѣхъ затратъ государства на рѣки и каналы. Кромѣ того въ нѣкоторыхъ мѣстахъ у насъ имѣются спеціальныя судоходныя сборы—на улуч-

¹⁾ Никольскій, *ibid.*, ст. 6.

шеніе отдѣльныхъ водяныхъ путей, на содержаніе судоходныхъ депутацій, въ пользу городовъ, за проходъ черезъ плавучіе мосты, если они содержатся въ городѣ или уѣздѣ обывателями на свои средства, за стоянку судовъ въ городскихъ водахъ и нѣкоторые другіе. Всѣ они весьма не обременительны.

§ 3. Заключение: основныя начала современнаго національнаго права судоходныхъ рѣкъ.

Прежде всего слѣдуетъ различать рѣки судоходныя и *несудоходныя*. Послѣднія считаются въ большинствѣ современныхъ законодательствъ такими же объектами частной собственности, какъ и участки земли. Подъ вліяніемъ требованій сельскаго хозяйства и обрабатывающей промышленности собственность эта подвергается различнаго рода ограниченіямъ. Впрочемъ въ нѣкоторыхъ странахъ рѣшительно стремятся къ превращенію всѣхъ текущихъ водъ въ предметы общественнаго пользованія; причемъ государству предоставляется извлекать изъ нихъ побочныя выгоды, совмѣстимыя съ ихъ общественнымъ назначеніемъ. До полнаго проведенія этихъ началъ на практикѣ конечно все еще очень и очень далеко. Но для насъ бѣльшій интересъ представляютъ рѣки *судоходныя и славныя*. Положеніе ихъ въ правѣ современныхъ цивилизованныхъ государствъ можно изобразить въ слѣдующихъ чертахъ.

Прежде всего государство имѣетъ *верховную власть* надъ всею своею территоріей, суверенитетъ, превращаемый международнымъ правомъ въ право суверенитета. Въ силу этого своего могущества, противопоставить которому отдѣльное лицо и различныя внутренне-государственныя соединенія ничего не могутъ, государство устраиваетъ свои рѣчныя, какъ и всякія другія отношенія, такъ, какъ оно найдетъ это удобнѣе. (Мы оставляемъ въ сторонѣ всякія соображенія о международно-правовыхъ обстоятельствахъ и отношеніяхъ). Верховная власть государства надъ страной и гражданами есть великій историческій фактъ, значеніе котораго трудно себѣ сразу представить. Этотъ фактъ—одна изъ первостепенныхъ посылокъ, на которыхъ покоится наша культура, культура существенно государственная, и почти вся современная юридическая жизнь народовъ,

по національному праву дѣлать съ нимъ нечего. Оно можетъ только констатировать то, что существуетъ независимо отъ него. Никакого титула, никакой нормы, никакого основнаго договора, которымъ бы устанавливалась эта власть, нѣтъ и быть не можетъ. Это сфера чисто фактическихъ, стихійныхъ по своему великому значенію явленій. Но на этомъ фактѣ покоятся уже несомнѣнно юридическія отношенія государства, государственныхъ властей, какъ вообще, такъ и по поводу рѣкъ, а равно права и обязанности частныхъ лицъ, иначе, какъ публичное, такъ и частное рѣчное право. Если никто не можетъ ограничить государство, то оно само себя ограничиваетъ, какъ и само себя освобождаетъ отъ добровольно признанныхъ опредѣленій.

Итакъ, *положеніе рѣкъ* въ современномъ государствѣ *регулируется во-первыхъ гражданскимъ правомъ, а во-вторыхъ публичнымъ*. „По русскому законодательству“, читаемъ мы у Никольскаго ¹⁾, „воды общаго пользованія или иначе судоходныя и сплавыя рѣки подчиняются двоякаго рода опредѣленіямъ и служатъ объектомъ двухъ родовъ права на нихъ: составляя частную собственность, онѣ находятся, въ то же время, въ общемъ всѣхъ пользованіи, подлежа воздѣйствію разныхъ субъектовъ права частнаго, онѣ подчиняются, въ то же время, въ интересахъ общей пользы, праву публичному, государственному, и подлежатъ надзору и завѣдыванію правительственныхъ органовъ“ ²⁾. Ту же самую мысль, но только съ общей точки зрѣнія высказываютъ Л. Штейнъ, Цейреръ и многіе другіе. Право, регулирующее службу рѣкъ для индивидуальныхъ цѣлей отдѣльныхъ лицъ, есть право частное. Право регулирующее службу ихъ нуждамъ всего цѣлаго—публичное. Обратимся сначала къ положенію рѣкъ, судоходныхъ, конечно, *въ гражданскомъ правѣ*. Здѣсь мы наблюдаемъ большія различія.

¹⁾ О путяхъ сообщенія (Спб., 1881), с. 1.

²⁾ Нѣкоторые насчитываютъ даже три части водянаго права. Г. Дингельштедтъ (Водовладѣніе и ирригація. Ч. I, с. 43): «Вода, какъ предметъ потребности человѣка и въ предѣлахъ его власти надъ нею, составляетъ имущество. Оно можетъ быть частное, общественное и государственное, и потому, владѣніе и пользованіе имъ можетъ быть предметомъ частнаго общественного и государственнаго права».

Прежде всего *рѣки* могутъ быть *объектомъ частной собственности* юридическихъ и физическихъ лицъ. Собственность эта должна нести всѣ тѣ ограниченія, которыя требуются общимъ благомъ.

Далѣе въ силу начала, признаннаго всѣми законодательствами, судоходныя *рѣки* находятся, что касается судоходства и въ некоторыхъ другихъ менѣе значительныхъ статей, *въ общемъ пользованіи*. Этотъ институтъ былъ извѣстенъ, какъ мы видѣли, римскому праву, а въ теоріи даже и средневѣковому.

Право на пользованіе этими публичными вещами *принадлежитъ* каждому подданному даннаго государства, болѣе того, *каждому жителю* его ¹⁾. Только въ тѣхъ случаяхъ, когда для пользованія судоходными *рѣками* требуется особое разрѣшеніе правительства и по какимъ-либо особо важнымъ причинамъ, въ послѣднемъ можетъ быть отказано иностранцу. Право это несомнѣнно *гражданское право*, такъ какъ характеризуется всѣми свойственными послѣднему чертами. Помимо административной защиты, оно охраняется и гражданскими средствами. Оно входитъ, какъ составная часть, въ такъ называемое *право участія общаго въ пользованіи и выгодахъ чужаго имущества*, или какъ чаще говорятъ, право общественнаго пользованія или обладанія (послѣднее менѣе удачно). Институтъ этотъ весьма отличенъ какъ отъ права собственности и владѣнія, такъ и отъ сервитутовъ и законодательныхъ ограниченій собственности и имѣетъ громадное практическое значеніе и величайшій теоретическій интересъ. Нельзя представить себѣ даже въ теоріи такой общественный строй, въ которомъ вовсе не имѣлось бы публичныхъ вещей. Начала индивидуальнаго обладанія вещами къ нимъ не приложимы. Поэтому этотъ институтъ слѣдовало бы построить самостоятельно и, быть можетъ, въ связи съ ученіемъ о государствѣ какъ юридическомъ лицѣ. Между тѣмъ въ курсахъ гражданского права ему до сей поры удѣляютъ слишкомъ мало вниманія.

Не надо особаго знакомства съ исторіей *рѣчнаго права*, чтобы понять, что институтъ собственности и институтъ общественнаго пользованія, встрѣчаясь на однѣхъ и тѣхъ же вещахъ, должны нерѣдко вызывать столкновенія правъ и интере-

¹⁾ См. дальше исторію и теорію международного *рѣчнаго права*.

совъ управомоченныхъ лицъ. Съ развитіемъ общественнаго пользованія рѣками столкновенія эти по общему мнѣнію становятся столь неизбѣжны, часты и серьезны, что является необходимымъ найти какой-либо исходъ изъ нихъ. Современная *наука и практика*, придавая огромное значеніе общественному пользованію рѣками, склоняются къ *исключенію судоходныхъ рѣкъ изъ объектовъ частной собственности*. Въ доказательство этого приводятся различные доводы. Ихъ можно сдвинуть въ двѣ группы. Съ одной стороны доказываютъ, что воды по самой природѣ своей не могутъ быть объектомъ частной собственности, а съ другой приводятъ данныя въ пользу ихъ общественнаго назначенія. Такимъ образомъ, желая разсматривать вопросъ о положеніи судоходныхъ рѣкъ, начинаютъ издалека, а вѣ ово, съ положенія воды вообще.

По своей вѣчно измѣнчивой *природѣ*, говорятъ обыкновенно, *текущая вода не можетъ быть предметомъ частной собственности*, первымъ условіемъ которой является строгая опредѣленность предмета. Вода можетъ быть только объектомъ пользованія со стороны береговаго владѣльца. Она есть самостоятельная свободная стихія. Подобно воздуху она течетъ въ томъ или другомъ направленіи, образуя нѣчто цѣлое, и не имѣетъ ничего общаго съ береговыми участками земли. Наконецъ, если основаніе собственности есть трудъ, а объектъ его только верхній культурный слой земли, то вода, на которую не потрачено труда, не можетъ принадлежать отдѣльному лицу ¹⁾.

¹⁾ «Собственность», говоритъ Ранда (переводъ г. Дингельштеда, Ирригація, с. 50), «заключаетъ въ себѣ понятіе о самостоятельномъ, подчиненномъ человѣку тѣлѣ. Таковыми тѣлами, хотя и могутъ быть неподвижныя воды, заключенныя въ колодцахъ, прудахъ, родникахъ, цистернахъ и естественныхъ впадинахъ, но таковыми не могутъ быть море и непрерывно текущая струя воды (acqua profluens): проточная вода составляетъ совокупное цѣлое, распределенное по пространству только черезъ неровности почвы. По естественнымъ причинамъ протокъ не можетъ быть поэтому предметомъ собственности, пусть это будетъ рѣка, рѣчка или ручей, онъ, подобно воздуху, принадлежитъ къ предметамъ общественнаго достоянія, *res omnium communes*». Такимъ образомъ разсуждаетъ безчисленное множество лицъ: «La mobilité de l'eau ne permet pas de placer dans le domaine de propriété exclusive un courant d'eau».... (Prudhon).

Не трудно сдѣлать общее заключеніе изъ всѣхъ этихъ разсужденій. Если не вода, то во всякомъ случаѣ *рѣка*, т. е. совокупность береговъ, русла и воды, *можетъ быть* по своимъ естественнымъ свойствамъ *предметомъ частной собственности*. Въ этихъ случаяхъ на протекающую воду распространяется право преимущественнаго или исключительнаго пользованія со стороны землевладѣльца. И этого для него вполне достаточно, тѣмъ болѣе достаточно, что по своимъ естественнымъ свойствамъ вода на самомъ дѣлѣ не можетъ быть предметомъ собственности. Въ чемъ состоятъ исключительныя или преимущественныя права береговаго собственника на воду, а равно и права всѣхъ остальныхъ лицъ, можетъ быть опредѣлено въ законѣ, согласно тѣмъ соображеніямъ общественнаго характера, о которыхъ будетъ вскорѣ идти рѣчь. Въ большинствѣ же случаевъ это опредѣляемая чисто фактически: естественными условіями эксплуатаціи воды. Наконецъ, что касается трудовой теоріи собственности, то она подвергается слишкомъ серьезнымъ возраженіямъ даже относительно земельныхъ владѣній для того, чтобы возможно было ссылаться на нее, какъ на убѣдительное доказательство въ нашемъ случаѣ. Къ тому же ошибочно думать, что вода не можетъ быть объектомъ затраты труда.

Пейперъ ¹⁾ возстаетъ *противъ этой теоріи*. По его мнѣнію, принявъ ее, трудно рѣшить вопросъ „ob der Eigenthümer des Flusses berechtigt ist, von demjenigen welcher das nicht benutzte Wasser nutzbringend verwengen will, für das abfließende und nach obiger Theorie nicht in Eigenthum stehende Wasser einen Kaufpreis zu fordern“. Между тѣмъ, думается намъ, отвѣтъ не трудно найти. Только тѣ права на воду, которыя юридически или фактически составляютъ исключительное достояніе землевладѣльца, могутъ быть объектомъ продажи. Что касается остальныхъ полезныхъ сторонъ ея, то разъ онъ ими не пользуется, а доступъ къ нимъ открытъ для каждаго, каждый можетъ эксплуатировать ихъ. Такъ, если за плаваніе лодки по рѣкѣ собственникъ не можетъ брать пошлины, и вообще не можетъ претендовать на ея появленіе, разъ путь для нея ничѣмъ не прегражденъ, то онъ можетъ продавать право ловить рыбу, право отводить воды для орошенія полей или право строить на рѣкѣ мельницу.

¹⁾ Ibid., S. 100.

Наоборотъ можно вполне согласиться съ тѣми замѣчаніями, которыя Пейреръ дѣлаетъ насчетъ ученія, гласящаго, что *въ частную собственность* принадлежитъ не рѣка, но *только русло*, причемъ постороннія лица фактически лишаются возможности пользоваться водой. Онъ спрашиваетъ: „Возможна-ли въ этихъ условіяхъ экспропріація рѣки? Собственникъ не имѣетъ правъ ни на воду, ни даже на рѣку, но только на русло рѣки, пользованіе которымъ совершенно не затрогивается со стороны того лица, которое пожелало бы отводить воду“. Намъ кажется также, что собственникъ русла никогда не могъ бы претендовать и на то, напр., что вышележащій по рѣкѣ владѣлецъ, отводя изъ нея воду, останавливаетъ дѣйствіе его мельницы, или загрязняетъ воду, или отравляетъ рыбу, или даже искусственно преграждаетъ потокъ воды и т. п. ¹⁾.

Другой рядъ доказательствъ можно формулировать слѣдующимъ образомъ. *Вода есть предметъ первой необходимости для всего общества* и каждого члена его. Общество не должно терпѣть посредничества между собой и столь важнымъ условіемъ своего благосостоянія и даже существованія. Въ виду ограниченнаго количества прѣсныхъ водъ, общество заинтересовано въ томъ, чтобы вся вода получала производительное и цѣлесообразное назначеніе, между тѣмъ частные собственники не имѣютъ ни достаточныхъ стимуловъ, ни даже возможности вести широкое раціональное водяное хозяйство, въ особенности согласованное съ общими потребностями страны ²⁾. Далѣе, владѣніе водою не представляетъ никакой особой выгоды для собственника земли. Исчерпать всѣ ея полезныя стороны онъ, все равно, не можетъ, а между тѣмъ она равно необходима для всѣхъ и всѣ могутъ пользоваться

¹⁾ Чтобы показать, къ какимъ своеобразнымъ выводамъ приводитъ смѣшеніе понятій вода и рѣка, достаточно сослаться хотя бы на то, что въ противоположность водамъ судоходныхъ рѣкъ, по мнѣнію нѣкоторыхъ писателей, воды несудоходныхъ и несплавныхъ «sont susceptibles d'une possession plus ou moins précise», и что даже «il y a l'empreinte du travail» etc. См. A. Blanche, Dictionnaire gén. d'Administration. Paris. 1884. p. 742. Cours d'eau.

²⁾ „Soweit das Wasser die Gestalt des im Bette fließenden Wasserlaufes angenommen hat, dient es nicht mehr bloss dem Sonderzwecke eines Einzelnen... es wird öffentliches Gut“.—Peyrer, S. 10.

сю не вредя другъ другу ¹⁾). Наконецъ отъ перехода воды изъ предметовъ частной собственности въ число предметовъ общественнаго достоянія, береговые владѣльцы въ сущности ничего не теряютъ. Право частной собственности и раньше сводилось къ пользованію проточною водою. Преимущественное, а въ нѣкоторыхъ отношеніяхъ и исключительное право на такое пользованіе и впредь останется за береговыми собственниками, но съ нихъ снимутся обязанности заботиться о водахъ, состояніе которыхъ должно значительно улучшиться подъ государственной ферулой ²⁾).

Нельзя тотчасъ же не отмѣтить, что эти соображенія имѣютъ самое серьезное значеніе. Если мы сопоставимъ ихъ съ первой группой доказательствъ и съ тѣмъ, что говорилось о положеніи текучей воды въ параграфахъ, посвященныхъ національному праву римской имперіи и нашего отечества, то станетъ вполне ясно, что *текучая вода* всегда была, есть и должна быть—*res omnium communis*, общественное пользованіе которой можетъ быть ограничено только въ частныхъ или фактически, отсутствіемъ доступа къ ней, или юридически, опредѣленнымъ распоряженіемъ закона. Право каждаго пользоваться водою въ цѣляхъ судоходства особо охраняется закономъ.

Однако и эти разсужденія ни мало не доказали того, что судоходная рѣка не можетъ быть предметомъ частной собственности. Частная собственность совершенно ошибочно выставляется, какъ начало непремѣнно и всегда непримиримое съ общественнымъ пользованіемъ въ цѣляхъ судоходства. Оба эти института, при достаточно точно проведенной границѣ между ними, могутъ нерѣдко мирно уживаться на однѣхъ и тѣхъ же вещахъ. Публичное пользованіе и

¹⁾ Cicer., de offic., I, C. XVI.—„Quidquid sine detrimento possit commodari, id tribuatur vel ignoto. Ex quo sunt illa communia: non prohibere aqua profluente.... quae sunt iis utilia qui accipiunt, danti non molestia“.

²⁾ Peyrer: „Wo Eigenthum am fliessenden Wasser angenommen wird, ist dieses Eigenthum schon vermöge der aus dem Zusammenhange und der Unentbehrlichkeit des Wassers hervorgehenden öff. Rücksichten der Art beschränkt, dass zumeist nur der Name besteht, ein wirkliches Eigenthum aber nicht vorhanden“.

частная собственность имѣютъ въ виду различныя стороны предметовъ: По Rösler'у: „Die Sachen, gleichviel, im natürlichen oder bearbeiteten Zustande sind an sich Gegenstand der absoluten Privatherrschaft, dagegen, ihre Benutzung für Kulturzwecke wird in der mannigfaltigsten Weise durch sociale Vorschriften geregelt“. Сохраненіе права собственности на рѣку, выражающееся главнымъ образомъ въ правѣ извлекать изъ нея выгоду во всѣхъ тѣхъ случаяхъ, когда рѣка не служить, или перестаетъ служить судоходству, составляетъ большее преимущество для береговаго владѣльца. Вопреки вышеизложенному, онъ имѣетъ полное основаніе стремиться сохранить въ своей собственности орошающія его владѣнія рѣки. Право эксплуатировать берега и русло рѣки, право извлекать изъ воды всѣ тѣ выгоды, которыя не касаются судоходства, вовсе не такъ незначительны, какъ кажутся.

Изложивъ все это, мы можемъ, уже не опасаясь какихъ-либо недоразумѣній сказать, что весьма и весьма *желательно*, чтобы рано или поздно всѣ судоходныя рѣки перешли изъ собственности физическихъ и различныхъ юридическихъ лицъ въ руки государства. Въ этомъ рѣшеніи вопроса. Въ тѣхъ случаяхъ, когда ограниченія частной собственности на рѣки становятся очень велики, а право участія общаго чуть-ли не всеобъемлюще, собственность частныхъ лицъ не отвѣчаетъ болѣе требованіямъ общаго блага. Если для обезпеченія будущности рѣчнаго судоходства является надобность въ широкихъ работахъ по выпрямленію, очисткѣ и вообще регулированію рѣкъ, то права собственности на рѣку, принадлежащія частнымъ лицамъ, могутъ быть серьезнымъ тормазомъ для правильнаго экономическаго развитія страны. Исходъ—переходъ рѣкъ въ руки государства. Только этотъ высокій владѣлецъ никогда не противопоставитъ свои частнопрововые интересы требованіямъ національной экономической политики. Поэтому-то лозунгомъ нашего времени является огосударствленіе судоходныхъ рѣкъ. Можно думать, что въ недалекомъ будущемъ экспроприація распространится и на рѣки несудоходныя, а быть можетъ и на всѣ потоки воды вообще ¹⁾.

¹⁾ Peyrer (Ibid., S. 101): „Die neuere Rechtswissenschaft hat unter dem Einflüsse der durch das Verständniss der Volkswirtschaft bedingten Rechtsgrundsätze fast allenthalben den Standpunkt des Privateigenthums an fließenden

Отчуждая рѣки, современное государство въ то же самое время возвращаетъ *береговому собственнику* подъ именемъ *береговаго права* большую часть тѣхъ правомочій, которыя онъ имѣлъ въ то время, когда его собственность простиралась и на рѣку. Такимъ образомъ потери его при этомъ не такъ велики, какъ иногда думаютъ.

Переходимъ къ *публичному рѣчному праву*. Отношеніе государства и правительства къ занимающимъ насъ явленіямъ излагается весьма легко.

Власть законодательная имѣетъ право издавать въ границахъ закона всевозможныя нормы о рѣкахъ какъ отдѣльно, такъ и вмѣстѣ съ остальными частями государственной территоріи. Главныя границы для нея—недробимость и неотчуждаемость территоріи государства. Въ другихъ отношеніяхъ ея свобода толковать и формулировать народное правосознаніе нимало не стѣснена.

Власть административная имѣетъ задачей управлять рѣками въ границахъ закона и согласно его предписаніямъ. Въ этомъ отношеніи собственно всѣ воды подчинены ей, хотя и въ неравной степени. Чѣмъ болѣе важенъ, съ точки зрѣнія права, тотъ общественный интересъ, который представляетъ извѣстная группа водъ, тѣмъ шире вмѣшательство администраціи. Въ непосредственномъ и полномъ вѣдѣніи ея находятся тѣ воды, которыя не только признаны по общественнымъ соображеніямъ въ публичномъ пользованіи, но и вовсе изъяты изъ предметовъ могущихъ быть объектами частной собственности отдѣльныхъ физическихъ и юридическихъ лицъ (кроме однако самого государства¹⁾). Таковыми именно и являются въ большинствѣ государствъ судоходныя рѣки. Заботиться о нихъ, говоритъ Моль, дѣло государства, „частію потому, что судоходныя воды всюду составляютъ публичную собственность“, частію потому, что издержки по судоходству не могутъ быть покрыты непосредственно рѣчными сборами. Такъ въ обязан-

Gewässer verlassen, und bemmüht sich auch auf diesem Gebiete die volkswirtschaftliche Begriffe als Rechtsbegriffe nachzuweisen und zur Geltung zu bringen». (Отсюда-де и противоположеніе государственной и частной собственности).

¹⁾ Для опредѣленія того, что такое публичная рѣка, вначалѣ служило основаніемъ: die Friedensbewahrung, затѣмъ das Wasserregal, наконецъ die Verwaltung.—Peyrer, *ibid.*, S. 96.

ности его входить: а) устраненіе естественныхъ препятствій судоходству (недостаточная глубина, водопады, скалы); б) устраненіе искусственныхъ помѣхъ (мосты, мельницы и т. п., водоотводные каналы, загрязненіе рѣки); с) устройство вспомогательныхъ къ судоходству учрежденій (бечевники, набережныя, гавани). „Wenn irgendwo, so ist es hier“, заключаетъ Мольте, „nöthig, dass das Ganze von einer gemeinsamen Leitung ausgehe“¹⁾. На рѣкахъ, относительно которыхъ общественный интересъ юридически отсутствуетъ, администрація въ общемъ можетъ вмѣшиваться только тогда, когда въ ней взываютъ о помощи законные интересы частныхъ лицъ, терпящіе какое-либо нарушеніе, или подвергающіеся какой-либо опасности.

Обязанности администраціи на публичныхъ рѣкахъ двояки. Во первыхъ она должна заботиться о томъ, чтобы публичныя рѣки находились съ наибольшею пользою въ общественномъ пользованіи, а во вторыхъ чтобы всѣ тѣ выгоды, которыя онѣ могутъ приносить, но которыя не доступны для всѣхъ и каждому, или которыя не предоставлены береговымъ владѣльцамъ, или третьимъ лицамъ, все-таки непремѣнно эксплуатировались (по скольку это не стѣсняетъ общественнаго пользованія) предписаннымъ въ законѣ образомъ. Законъ же въ этомъ отношеніи предписываетъ обыкновенно чтобы доходныя рѣчныя статьи эксплуатировались на основаніи нормъ торговаго и гражданскаго права или чиновниками, или частными лицами, которымъ онѣ отдаются на откупъ. Доходы отъ эксплуатаціи идутъ въ общегосударственную казну. Эта частноправовая эксплуатація становится всегда тѣмъ шире, чѣмъ болѣе стѣсняется общественное пользованіе публичною рѣкою. Наконецъ если рѣка вовсе перестаетъ служить ему, то администрація имѣетъ одну задачу: извлекать изъ нея доходы для казны. Если рѣка перестаетъ служить по какой-либо причинѣ обществу, то она не становится, какъ это было въ римскомъ правѣ, *res nullius*, не объявляется от-

¹⁾ R. v. Mohl, Die Polizei-Wissenschaft, I Aufl. 2 Bd. S. 445 f.—Современной государственной администраціи непосредственно предшествуетъ управленіе рѣками со стороны крупныхъ частныхъ компаній, которыя строили каналы и регулировали рѣки въ началѣ 19 ст. «Sie empfangen als solche theils eigene Privilegien, theils directe Unterstützungen vom Staate». — Stein, *ibid.*, S. 308.

крытой для захвата со стороны первого пришедшаго, но должна быть отнынѣ источникомъ доходовъ для казны. Въ этомъ случаѣ она вполне уподобляется тѣмъ вещамъ, которыя считаются принадлежащими государству въ частную собственность, государственнымъ лѣсамъ, землямъ и проч. Какъ относительно эксплуатаціи послѣднихъ, такъ и относительно нея администрація не должна упускать изъ виду высшія цѣли государственной жизни и политики. Большая доходность государственныхъ имуществъ не всегда служитъ доказательствомъ ихъ наилучшаго управленія. Дѣло въ томъ, что, получивъ частнопрововыя задачи, администрація не перестаетъ однако быть преимущественно публичноправовымъ органомъ государственной жизни, даже въ отношеніи къ частному имуществу государства. Въ однихъ случаяхъ она дѣйствуетъ во имя государственнаго *imperium'a*, въ другихъ *dominium'a*.

Наконецъ *судебная власть* выполняетъ ту же функцію относительно рѣкъ, какъ и относительно другихъ институтовъ національнаго права.

Но каждая изъ этихъ властей и всѣ онѣ вмѣстѣ взятая дѣйствуютъ всегда въ виду общегосударственныхъ интересовъ, отъ имени государства, на основаніи закона. Пока наиболѣе крупные факторы государственной жизни признаютъ ихъ истинными представителями цѣлаго, носителями государственной идеи и пока они не выходятъ изъ предѣловъ закона, до тѣхъ поръ повиновеніе имъ со стороны населенія является обеспеченнымъ, а дѣйствія правительства можно считать за дѣйствія самого государства, которое своимъ молчаніемъ даетъ имъ высшую санкцію. Поэтому въ современной литературѣ считается возможнымъ, говоря о правахъ и дѣйствіяхъ государственныхъ властей, подставлять всюду вмѣсто понятія правительства понятіе государства. Ни мало не связывая себя насчетъ будущаго, мы можемъ присоединиться къ современной теоріи и считать само государство истиннымъ субъектомъ *тѣхъ правъ, которыя мы приписали выше государственнымъ властямъ*. Пусть будетъ такъ: государство, по своему существу абсолютно свободно, во врмени же само себя ограничиваетъ, само налагаетъ на себя священные оковы права, указывая границы своей законодательной, административной и судебной дѣятельности. Но въ такомъ случаѣ невольно зарождается вопросъ, какъ конструировать права государства (конечно съ точки зрѣнія національнаго права) на рѣки?

Во всѣхъ тѣхъ случаяхъ, когда органы государства дѣйствуютъ на основаніи нормъ публичнаго права, стремясь въ общему благу, отношенія очень просты и легко строятся. Это — публичноправовыя отношенія власти и подчиненія, власти юридической и вдохновляемой общимъ благомъ, подчиненія добровольнаго или вынужденнаго.

Трудности возникаютъ съ момента появленія частноправовыхъ элементовъ. Многіе ихъ незамѣчаютъ, или не понимаютъ ихъ важности. Каратеодори говорятъ: „было бы гораздо проще бесспорныя права государства выводить изъ его верховной власти (*Machtvollkommenheit*) по отношенію ко всѣмъ обстоятельствамъ внутри его территоріи“¹⁾. Но развѣ можно изъ державнаго права вывести вовсе недержавныя коммерческія и иныя частноправовыя операціи? Развѣ при совершеніи этихъ опера-

¹⁾ Нѣм. раб., S. 292.—Франц. раб., p. 80. Вотъ подобная же теорія Прудона: «Le domaine public, matériellement considéré s'entend donc des choses, qui appartiennent à l'être moral et collectif, que nous appelons le public Le domaine public n'est donc pour personne, ni même pour l'Etat, un domaine de propriété Le domaine public ou d'administration consiste dans le pouvoir spécialement chargé de régir et d'administrer les choses qui sont, par les lois, asservies à l'usage de tous»... Относительно рѣчныхъ доходныхъ статей просто заявляется: «ils ne peuvent jamais être considérés comme des produits d'épargne appartenant à l'Etat en qualité de propriétaire». (Traité du domaine public, 2 ed. 1843—46. T. I. P. 63. 241. 242. 246 и др.). Ducrocq (Cours de droit administratif. VI ed., t. II. Paris. 1881). «L'Etat, le département et la commune ne possèdent pas propriétairement leur domaine public» (p. 106). «L'Etat n'en a que la garde et la surintendance, avec mission de le conserver aux générations à venir» (p. 107). Виндшейдъ дѣлаетъ слѣдующія довольно непредѣльныя замѣчанія насчетъ положенія государства на публичныхъ водахъ. Право его регулировать пользованіе ими «ist ein Ausfluss des Hoheitsrechtes des Staates, und darf nicht etwa auf ein zu Grunde liegendes Eigenthumsrecht desselben zurückgeführt werden (Gegen die Annahme eines solchen Eigenthumsrechts sprechen die Sätze, dass die im Flusse entstandene Insel und dass das verlassene Flussbett dem anstossenden Grundeigenthümern gehören). Dagegen kommt in Deutschland das s. g. Wasserregal des Staates insofern durch dasselbe dem Staate ein vorzugsweises Recht auf gewisse Arten der Nützung der öff. Gewässer gewährt wird, in Betracht. Auch Privatpersonen können an öff. Gewässern ein, den gemeinen Gebrauch nicht ausschliessendes vorzugsweises Nützungsrecht durch Privilegium oder unvordenkliche Verjährung erwerben».

цій государство выступаетъ во всеоружіи своего величія и силы? Развѣ оно не становится, добровольно конечно, на одну доску съ простымъ гражданиномъ, чтобы съ присущимъ послѣднему расчетомъ стремиться къ увеличенію своего дохода, своего имущества? Намъ могутъ замѣтить, что государство, какъ публичноправовое лицо, не можетъ быть субъектомъ частнаго права. Но этотъ вопросъ стоитъ въ тѣснѣйшей связи съ вопросомъ о томъ, насколько и въ какомъ смыслѣ государство можетъ вообще выступатьъ въ роли субъекта правъ среди того порядка, который царствуетъ въ его предѣлахъ и который называется національнымъ или внутренне-государственнымъ. Разъ ставъ на извѣстную точку зрѣнія, мы должны признать, что государство является не только публичноправовымъ, но иногда и частноправовымъ лицомъ. Мы не можемъ игнорировать реально существующія обстоятельства только потому, что они не соотвѣтствуютъ тому представленію, которое мы имѣемъ о государствѣ. Въ крайнемъ случаѣ говоря о государствѣ, какъ о субъектѣ частнаго права, мы можемъ отнести это къ несовершенствамъ современнаго права, къ остаткамъ того времени, когда почти всѣ государственныя отношенія были регламентированы гражданскимъ правомъ. Анализъ болѣе совершеннаго юридическаго строя, быть можетъ, привелъ бы къ другимъ результатамъ. Словомъ, исключительно публичноправовая конструкція оказывается въ настоящее односторонней. Частноправовое положеніе государства на рѣкахъ столь же реальный фактъ, какъ и его публичныя права на нихъ.

Разъ согласившись съ вышеизложеннымъ, мы скоро убѣждаемся, что *положеніе государства на публичныхъ рѣкахъ* совершенно таково, какъ и *положеніе частныхъ собственниковъ на рѣкахъ, открытыхъ для общаго пользованія*. На самомъ дѣлѣ законодательства большею частью прямо называютъ рѣки государственной собственностью; въ крайнемъ случаѣ употребляютъ это названіе наравнѣ съ названіемъ: общественное обладаніе (*domaine public*). Политико-экономы дѣлятъ народное имущество (*Volksvermögen*) на частное и публичное. Въ литературѣ эта теорія встрѣчаетъ массу приверженцевъ, начиная съ конца среднихъ вѣковъ, когда она была впервые вы-

¹⁾ Le droit des eaux, T. II, p. 421, 423, 593, 597 и др.

ставлена. Особенно рьянымъ защитникомъ права собственности государства на публичныя вещи является г. Wodon ¹⁾. Государству, говоритъ онъ, принадлежатъ на судоходныхъ рѣкахъ всѣ тѣ права, которыя на частныхъ потокахъ воды составляютъ правомочія прибрежныхъ владѣльцевъ: „le droit de pêche; le droit de bac et de péage; le droit des alluvions internes; le droit d'extraire les pierres, les sables, les minerais“; наконецъ, тогда какъ на небольшихъ рѣкахъ право эксплуатаціи ихъ въ цѣляхъ орошенія, земледѣлія и промышленности принадлежитъ береговымъ владѣльцамъ, на большихъ—„le droit d'un usage matériel de l'eau appartient généralement au peuple (navigation, pêche à la ligne, puisage et abreuvement)“. Этотъ перечень, конечно, не полонъ, но и онъ даетъ поводъ почтенному автору воскликнуть: „Existe-t-il au monde de droit de propriété mieux caractérisé!“ ¹⁾.

Въ чемъ же выражается частная собственность государства на судоходныя рѣки? Государству принадлежитъ: 1) право извлекать изъ публичной рѣки всѣ тѣ выгоды, которыя совмѣстимы съ ея общественнымъ служеніемъ, и распоряжаться ими, а 2) право свободно пользоваться и распоряжаться всей рѣкой, разъ она перестала служить общественному пользованію. (Мы имѣемъ въ виду, конечно, частноправовое распоряженіе и пользованіе). Итакъ, если надъ всѣми частями своей территоріи государство имѣетъ *imperium*, то надъ судоходными рѣками ему принадлежитъ также *dominium*. Что касается послѣднихъ, то къ нимъ примѣнимы всѣ вообще институты вещнаго права. Здѣсь возможна въ извѣстныхъ случаяхъ и собственность, и владѣніе, и залогъ и т. п. Государство пользуется этими правами для себя и они вовсе не такъ ничтожны, какъ думалъ Іерингъ. Развѣ можно считать ничтожными

¹⁾ Можно также отмѣтить талантливый этюдъ г. Saleilles: *Le domaine public à Rome etc.* Paris. 1889., который доказываетъ, что даже въ римскомъ правѣ публичныя вещи были не *res nullius*, но государственная собственность. Соображенія его кажутся намъ весьма основательными и заслуживающими тщательной провѣрки.—Peyrer (*ibid.*, S. 96): «Er sind die im Wasserrechte als öffent. Gewässer bezeichneten Gewässer Staatsgut, welches allen Mitgliedern des Staates zum Gebrauche verstattet wird». Однако, говоритъ онъ далѣе, нельзя считать ихъ собственностью въ чисто гражданскомъ смыслѣ, такъ какъ признаки последней отсутствуютъ (?).

право рыбной ловли, право на минералы и металлы рѣчнаго берега и ложа, право эксплуатировать двигательную силу воды для фабрикъ и заводовъ, даже право на траву и лѣса по берегамъ великихъ рѣкъ? Въ такихъ положеніяхъ понятіе государственной собственности получаетъ реальное значеніе. Никакъ нельзя согласиться съ Вальтеромъ ¹⁾, что собственность государства на рѣки только теоретическая фикція, и что лишь пользованіе ими юридическая реальность, или съ тѣми, которые думаютъ, что названіе рѣкъ государственной собственностью означаетъ только исключеніе индивидуальнаго обладанія. Иногда говорятъ, что служеніе судоходныхъ рѣкъ, какъ путей сообщенія, для всѣхъ и cadaго противорѣчитъ ученію о принадлежности рѣкъ въ собственность государству. Но, вѣдь, и вещи, принадлежащія въ частную собственность отдѣльнымъ лицамъ, могутъ имѣть въ извѣстныхъ отношеніяхъ общественное назначеніе. Развѣ полоса земли, отводимая подъ бечевникъ, перестаетъ принадлежать въ частную собственность береговому владѣльцу? Къ тому же, если мы вспомнимъ, что матеріальными субъектами правъ принадлежащихъ государству, какъ юридическому лицу, являются люди его составляющіе, то противорѣчіе, якобы существующее между государственной собственностью и общественнымъ пользованіемъ, надо думать, совершенно исчезнетъ. Во всякомъ случаѣ принадлежность рѣкъ въ собственность государства есть логическое послѣдствіе неудобства для публичныхъ вещей принадлежать въ собственность частнымъ лицамъ и необходимости, чтобы всѣ права были строго опредѣлены, чтобы всѣ вещи были въ чьей-либо собственности. Римское рѣчное право, дѣйствовавшее въ менѣе выработанномъ юридическомъ строѣ, чѣмъ нашъ современный, могло мириться съ ученіемъ о безхозяйности рѣкъ, о непринадлежности ихъ никому. Въ настоящее время послѣдствія подобнаго института вызвали бы слишкомъ неудобныя неопредѣленности въ гражданскомъ быту народовъ. Не повторяю уже о тѣхъ выгодахъ, которыя приносятъ судоходныя рѣки государству. Были сдѣланы наконецъ попытки представить собственникомъ публичныхъ вещей публику, общество. Повидимому этимъ объясняется даваемое имъ названіе вещей, находящихся въ общественномъ обладаніи (*domaine*

¹⁾ Deutsches Privatrecht, §§ 171, 172.

public), но, съ чѣмъ согласенъ и г. Пейреръ, общество, взятое помимо государства, не есть субъектъ права, а государство само есть общество.—Если рѣки причислялись въ римскомъ правѣ къ *res extra commercium*, или къ *res extra patrimonium*, или къ *res nullius*, то врядъ-ли возможно прилагать къ же названія къ современнымъ судоходнымъ рѣкамъ. Онѣ являются *res extra patrimonium* лишь относительно частныхъ лицъ ¹⁾.

¹⁾ Въ виду того обстоятельства, что намъ пришлось ограничиться только бѣглыми замѣчаніями по такимъ важнымъ отдѣламъ науки какъ исторія и теорія національнаго рѣчнаго права, необходимо дополнить изложеніе ниже-слѣдующими ссылками на богатѣйшую литературу вопроса: Luis Ayrat, *Traité du droit d'alluvion*.—Baron, *Begriff und Bedeutung des öff. und privaten Wasserlaufs nach alten und neuen Gesetzen*. *Zeitschrift für vergl. RW.* I. S. 261 f. II. S. 51 f.—M. Block, *Dictionnaire général de la politique*. T. I, v. *Cotes et rivages*. T. II, v. *Navigation* (par M. Levasseur).—Börner, *Von der Zugehörigkeit der beständig fließenden Gewässer etc.* *Archiv für civil. Praxis*. Bd. 38. 1855.—Боровиковскій, *Законы гражданскіе*.—Championnière, *De la propriété des eaux courantes*. Paris. 1846.—Dalloz, *Répertoire de la législation*, v. *Eaux*.—Daviel, *Des cours des eaux*.—Дингельштетъ. *Ирригація и водовладѣніе*. 1880—83. 2 ч.—Elvers, *Beiträge zum Wasserrecht*. *Themis*. Neue Folge. I. S. 413 f. Отдѣльное изданіе: 1841. Göttingen.—Endemann, *Das ländliche Wasserrecht*. Kassel. 1862.—Funke, *Beiträge*, *Archiv für civ. Praxis*. 1829: XII. S. 276 f. 432 f.—Garnier, *Régime des eaux*.—Gesterding, *Beiträge zum Wasserrechte*. *Archiv f. c. P.* Bd. III. S. 60 f. 1820.—Gianzana, *Le acque nel diritto civile italiano*. 1879.—R. Glass, *Die wasserrechtliche Gesetzgebung auf dem Standpunkte der Gegenwart*. Altenburg. 1856.—Fr. Günther, *Quaestionum de jure aquarum: spec.* 1—5. 1826—1830.—Hesse, *Grundzüge des Wasserrechtes nach gem. Rechte*. 1855. Также въ *Jahrb. für Dogm.* VII. S. 179 f. 1865.—Idem, *Die Rechtsverhältnisse zwischen Grundstücksnachbarn*. Eisenberg. 1859. 2 B.—Arm. Husson, *Traité de la législation des travaux publics*.—Kissling, *Regulierung der bestehenden Wasserbezugsrechte*. Linz. 1870.—Kori, *Ueber das Wasserrecht*. *Arch. f. c. P.* XVIII. S. 37 f. (1856).—Костенецкій, *Водный уставъ*. Спб. 1882.—Мейеръ, *Русское гражданское право*.—Наши водные пути сообщенія и ихъ нужды. Кіевъ. 1888.—Neubauer, *Zusammenstellung des im Deutschland geltenden Wasserrechts*. 1881.—Niebering, *Wasserrecht und Wasserpolizei im Preussischen Staat*. 2 Auf. Breslau. 1889.—Никольскій, *Систематическое изложеніе законовъ о путяхъ сообщенія*. Спб. 1881.—Idem, *Воды общаго пользованія по русскому законодательству*.—Объ исправленіи и поддержаніи рѣкъ. Спб. 1883.—Побѣдоносцевъ, *Курсъ гражданского права*.—Н. Рейнке, *Наши законы о примывѣ и выпрямленіи рѣкъ*. *Ж. Юр. Общ.*

Итакъ, сообразно естественнымъ условіямъ текучей воды, согласно съ требованіями развитаго общественнаго строя и не порывая съ началами современнаго порядка, *положеніе судоходныхъ рѣкъ* въ государствахъ нашей культуры формулируется въ общемъ слѣдующимъ образомъ: Текучая вода, подобно воздуху, солнечному свѣту и т. д., есть *res omnium communis*. Судоходныя рѣки находятся въ собственности государства, ограниченной существующимъ на нихъ общественнымъ пользованіемъ. Общественное пользованіе, особый институтъ вещнаго права, состоитъ въ данномъ случаѣ въ правѣ *каждаго* пользоваться рѣкою, какъ дорогою. Существованіе этого общественнаго пользованія влечетъ за собою различныя законодательныя ограниченія береговой земельной собственности (бечевникъ, проходъ къ рѣкѣ и т. д.). Прирѣчные собственники имѣютъ извѣстныя права пользованія на государственныя рѣки, береговыя права, которыя можно конструировать, какъ легальныя сервитуты. Наконецъ публичноправовой *impregium* государства надъ судоходными рѣками слѣдуетъ изъ обычныхъ законодательныхъ, административныхъ и судебныхъ функцій. Вотъ все, что намъ показалось нужнымъ сказать по этимъ столь важнымъ и сложнымъ вопросамъ, прежде чѣмъ приступить къ историческому и теоретическому разсмотрѣнію современнаго международнаго рѣчнаго права. Переходимъ къ нашей основной темѣ.



1894. 2.—Rivès, De la propriété des cours d'eau.—Randa, Oesterr. Wasserrecht. 3. Auf. Prag. 1891.—Rösler, Sociales Verwaltungsrecht.—Romagnosi, Vom Wasserleitungsrecht. Halle. 1846.—Schenk, Zur Wasserrechtfrage. Wiesbaden. 1860.—Schwab, Die Conflict der Wasserfahrt etc. Arch. f. c. B. XXX. Beilageheft. (1847).—Weiske, Rechtslexicon. Bd. XIX. S. 86. Cr. Heimbach'a.—L. Wodon, Le droit des eaux et des cours d'eau. 2 v. 1874. Bruxelles.—Zels, Ub. Wasserstrassen. Vortrag. 1887.—Idem, Selbstkosten d. Eisenbahn—Transportes und die Wasserstrassen—Frage. Wien. 1886.—Этотъ указатель слѣдуетъ дополнить тѣми ссылками на литературу, которыя были сдѣланы нами въ другихъ §§ введенія, а также трудами международныхъ конгрессовъ внутренняго судоходства.

ЧАСТЬ ИСТОРИЧЕСКАЯ.

Глава I.

ПРАВО МЕЖДУНАРОДНЫХЪ РѢКЪ ВЪ ПЕРІОДЪ ОТЪ ВЕСТ-
ФАЛЬСКАГО КОНГРЕССА ДО КОНЦА XVIII СТ.

Общій обзоръ.—Исторію дѣйствующаго международнаго рѣчнаго права слѣдовало бы начинать съ большой французской революціи, такъ какъ только съ этого времени въ международныхъ отношеніяхъ проявляютъ свое дѣйствіе современные начала и принципы, и международная жизнь, какъ и жизнь внутреннегосударственная, выливается въ тѣ именно формы, которыя мы наблюдаемъ въ наши дни. Но *первообразованія современнаго международного права* можно видѣть въ тѣхъ отношеніяхъ, которыя завязываются *между абсолютными монархіями, выросшими на развалинахъ феодализма*. Въ это время выдвигается уже съ достаточной опредѣленностью противоположеніе національныхъ и интернаціональныхъ отношеній, подданнаго и иностранца, національнаго судоходства и иностраннаго; общіе народамъ интересы начинаютъ требовать, первоначально лишь въ отдѣльныхъ случаяхъ, свободы международнаго судоходства; заключаются первые соотвѣтственные договоры и въ самыхъ общихъ чертахъ обрисовывается международное рѣчное право такъ, какъ мы его нынѣ понижаемъ. Намъ кажется тѣмъ болѣе необходимымъ остановиться, хотя и не особенно подробно, на этихъ первообразованіяхъ современнаго права, что имъ придавалось до сихъ поръ слишкомъ мало значенія. Великій авторитетъ Вѣнскаго конгресса засло-

нили для изслѣдователей болѣе раннія событія, и они въ большинствѣ случаевъ находили возможнымъ упоминать изъ предшествовавшей эпохи только объ Вестфальскомъ договорѣ и то съ одной отрицательной точки зрѣнія.

Въ этотъ періодъ, какъ намъ уже извѣстно, выставляются многіе здравые принципы внутренняго рѣчнаго права отдѣльныхъ государствъ. Право рѣчнаго судоходства служитъ предметомъ особой заботливости со стороны правительства и регламенты судоходства образуютъ первые шаги будущихъ обширныхъ водяныхъ кодексовъ. Наоборотъ *иностранное судоходство* все еще поставлено въ *крайне неблагоприятное положеніе*. „Личные и семейные интересы государей преобладали въ международныхъ отношеніяхъ XVII и XVIII вв. надъ всѣми другими задачами государствъ“ ¹⁾. Національныя потребности гораздо лучше представлены внутри страны, чѣмъ въ далекой для народныхъ массъ внѣшней политикѣ. Въ международномъ сознаніи не созрѣла еще та плодотворная мысль, что интересы всѣхъ государствъ требуютъ возможнаго облегченія сношеній между ними. Тѣмъ паче не могло быть выработано публичноправовыхъ нормъ, подробно регулирующихъ эти сношенія, и каждому государству была предоставлена почти полная свобода дѣйствія. Международныя соглашенія, которыя заключаются въ XVI—XVIII вв., нерѣдко имѣютъ въ виду не развитіе судоходства, а его стѣсненіе. Экономическая мысль не могла еще подняться на ту высоту, съ которой становится ясно, что иногда выгоднѣе для народной экономіи и государственныхъ финансовъ пожертвовать весьма удобнымъ и богатымъ источникомъ доходовъ въ виду будущихъ благъ. Стремились повыгоднѣе обложить судоходство, особенно иностранное, и не видѣли всего вреда отъ стѣсненія коммерческаго движенія. Правительства проявляли заботливость о судоходствѣ, главнымъ образомъ какъ объ удобномъ источникѣ для обложенія. И если громкія жалобы и требованія торговцевъ заставляли иногда удѣлять болѣе или менѣе серьезное вниманіе ихъ интересамъ на судоходныхъ рѣкахъ, то полицейское государство слишкомъ боялось выпустить изъ своихъ рукъ бразды все опекающаго и контролирующаго управленія для того, чтобы безъ заднихъ мыслей отдаться

¹⁾ О. Мартенсъ, т. I, с. 93.

заботамъ о свободномъ развитіи передвиженія лицъ и товаровъ.

Въ особеннoсти плохо было положеніе дѣла на *рыкахъ* общихъ нѣсколькимъ государствамъ. На нихъ именно находили себѣ мѣсто тѣ *раззорительные перегрузки и этапы*, о которыхъ была выше рѣчь. Въ большинствѣ случаевъ иностранное судно должно было останавливаться у границы государства и передавать свою кладъ туземному. Поэтому на нѣкоторыхъ *рѣкахъ* товары должны были перегружаться нѣсколько разъ. Принудительныя перегрузки встрѣчались порою и внутри отдѣльныхъ территорій. Непосредственное международное значеніе послѣднія имѣли тогда, когда касались сложныхъ государствъ того времени: Германской имперіи, Соединенныхъ Нидерландовъ и были расположены на границѣ двухъ частей одного и того же сложнаго цѣлаго. Этапы продолжали устраиваться безъ всякаго вниманія къ потребностямъ промышленности и торговли и нерѣдко получали свое освященіе въ международныхъ актахъ. Когда Голландія выговорила себѣ въ Мюнстерѣ признанія зеландскаго этапа, *droit d'étape de Zélande*, Испанія въ замѣнъ этой выгоды предоставила себѣ право устроить принудительную остановку гдѣ-нибудь въ верхнемъ теченіи Шельды, хотя тамъ, по мнѣнію Штатовъ, „естественныя условія не оправдывали ея появленія“ (Въ концѣ концовъ Испанія не осуществила этого своего права). Вотъ еще примѣръ. Въ XVIII в. Данцигъ рѣшилъ задерживать суда, проходящія мимо его пристани, на томъ только основаніи, что онъ находится въ такомъ же положеніи на Вислѣ, какъ Зеландія на Шельдѣ. Наука того времени находила порою возможнымъ оправдывать самыя возмутительныя съ нашей точки зрѣнія стѣсненія. „Есть много здравыхъ основаній“, писалъ Пуфендорфъ въ 1672 г., „перехватывать на сушѣ и на принадлежащей намъ *рѣкѣ* иностранные товары; почему государю не промыслить для своихъ подданныхъ тотъ прибытокъ, который имѣютъ иностранцы, только въ виду предоставленной имъ свободы прохода?“ ¹⁾. Эти соображенія вполне объясняютъ въ его глазахъ существованіе этаповъ и другихъ имъ подобныхъ учрежденій. „Превлоняться передъ философскими идеями, которыя противопо-

¹⁾ De jure naturali et gentium. v. III. c. III, § 6.

ставляются нѣкоторыми договорнымъ обязательствамъ!“ восклицалъ одинъ германскій публицистъ конца XVIII в., „но такимъ образомъ, пожалуй, вся доктрина этапа должна исчезнуть изъ права государствъ“ ¹⁾. „Этапъ имѣлъ въ глазахъ нѣмецкаго полемиста авторитетъ непогрѣшимой догмы“.

На международныхъ рѣкахъ мы видимъ, далѣе тѣ *неумѣренные поборы*, которые стѣсняли судоходство не менѣе этаповъ. Пошлины съ иностраннаго судоходства взымались по-прежнему по всякимъ благовиднымъ и неблаговиднымъ предлогамъ для пополненія государственной и королевской казны. Онѣ были весьма разнообразны и слишкомъ высоки: въ устьяхъ морскіе сборы, далѣе сборъ за проходъ по рѣкѣ (*droit de passage*), сборъ за признаніе за тѣми или другими судами права на судоходство по рѣкѣ (*droit de reconnaissance*), сборъ за пользованіе различными рѣчными и береговыми сооружениями. Кромѣ тяжести этихъ обложеній недостатокъ ихъ заключался въ томъ, что суда (и даже плоты) и ихъ товары подлежали подробному осмотру, самой тщательной оцѣнкѣ и разнообразнымъ таксамъ. Въ результатѣ получалась непроизводительная трата времени, увеличивавшаяся еще потому, что взиманія происходили на разныхъ частяхъ рѣки по разнымъ системамъ и тарифамъ, а пункты сбора были слишкомъ часто расположены по берегамъ ея. „На Рейнѣ отъ Страсбурга до голландской границы было 30 бюро для сбора пошлинъ, на Майнѣ между Бамбергомъ и Франкфуртомъ 33, на Везерѣ 19, на Эльбѣ только 35!“ ²⁾.

Вмѣстѣ съ тѣмъ правительства почти вовсе *не заботились* о томъ, чтобы *поддержатъ судоходность* рѣкъ и хорошее *состояніе бечевниковъ*. Во всякомъ случаѣ между береговыми государствами одной и той же рѣки обыкновенно не существовало на сей конецъ никакой солидарности. Послѣднее отражалось и на устройствѣ *рѣчной полиціи*, на правилахъ рѣчнаго плаванія и пр. Это дѣлало судоходство не только затруднительнымъ, но порою даже вовсе невозможнымъ.

¹⁾ C. Renatus Hansen, *Allerneuste Staatskunde von Holland*. Berlin. 1785.

²⁾ Reuleaux, *Der Weltverkehr und seine Mittel*. 1887—88. 2 Bd. 8 изд. I Bd. S. 98 (7 и 8 Bd. *Das neue Buch der Erfindungen, Gewerbe und Industrien*).

Далѣе, чтобы достигнуть извѣстнаго пункта, судно, рискнувшее на международное плаваніе, должно было пройти черезъ *рядъ таможенныхъ линій*, пересѣкавшихъ рѣки по всѣмъ направленіямъ. Здѣсь ему угрожало часто не только новое обложеніе, но и конфискація тѣхъ товаровъ, хотя бы провозимыхъ транзитомъ, ввозъ которыхъ въ данномъ государствѣ воспрещался. И если оно удачно вырывалось изъ цѣпкихъ рукъ таможенныхъ досмотрщиковъ, то лишь для того, чтобы попасть на обсервацію въ карантинъ. *Карантины* были одно время, особенно на рѣкахъ, текущихъ съ запада на востокъ, сущимъ наказаніемъ для судоходства. Вообще рѣчной судоходецъ встрѣчалъ больше различныхъ затрудненій и стѣсненій, чѣмъ мореплаватель подводныхъ камней и мелей въ открытомъ морѣ. Черезъ лабиринтъ ихъ онъ не могъ удачно пробраться даже при помощи *патентованныхъ лоцмановъ*, которыхъ государство обязывало его брать на бортъ во всѣхъ тѣхъ мѣстахъ, гдѣ надо было дать заработокъ извѣстной части мѣстнаго населенія. Наконецъ не нужно забывать и того, что на многихъ рѣкахъ попрежнему существовали особые привилегированные судоходцы, извѣстныя *ассоціаціи судовладельцевъ, патроновъ и судоходцевъ*, имѣвшія исключительное право эксплуатировать тотъ или другой участокъ воднаго пути.

Положеніе національныхъ рѣкъ, отъ ихъ источниковъ до устья находившихся подъ властью одного и того же государства, было какъ будто *нѣсколько лучше*, такъ какъ ихъ не касались печальныя послѣдствія несогласій между береговыми государствами, но за то онѣ въ видѣ общаго правила вовсе не были открыты для иностраннаго судоходства. Во всякомъ случаѣ большинство великихъ рѣкъ Европы были именно рѣки международныя.

Поэтому вполне понятно, что лучшіе люди того времени съ грустью смотрѣли на положеніе европейскихъ рѣкъ. „Мы видимъ“, пишетъ *Linguet*, „рѣки, превосходныя рѣки, сдѣлавшіяся совершенно бесполезными для судоходства, благодаря произвольнымъ поборамъ. Маасъ, Рейнъ, Эльба и многія другія стонутъ подъ невозможнымъ деспотизмомъ, плодомъ столько же варварства и невѣжества, сколько и жадности. На ихъ берегахъ свирѣпствуютъ дерзкіе корсары, носящіе названіе королевскихъ сборщиковъ податей (*commis chargés*

de rançonner au nom des princes), заботящіеся только о доходности королевскихъ имуществъ (domaines) и обирающіе несчастныхъ купцовъ, которые рискуютъ разорительными рѣчными экскурсіями“¹⁾).

Нельзя сказать, чтобы правительства того времени оставались вполне глухи къ столь грустному положенію вещей. Императоры не покидаютъ заботы о томъ, чтобы сколько-нибудь *упорядочить судоходство* по рѣкамъ Германіи. Исходившіе отъ нихъ акты въ виду того обстоятельства, что отношенія членовъ имперіи имѣли не только государственннй, но и международный характеръ, представляютъ интересъ и для международного права. Сюда относятся многіе документы, о которыхъ мы уже упоминали: Landfrieden 1548 (§ 1), Reichsabchied 1555 (§ 14), капитуляціи Матвея II (1612 г., стст. 20, 23), Фердинанда III (1636 г., стст. 20, 23), Леопольда I (1658 г., ст. 8, § 3.) и др.²⁾.

Мы рано находимъ также *договоры, имѣвшіе отношеніе къ упорядоченію рѣчнаго судоходства*. Примѣры подобнаго рода международныхъ соглашеній встрѣчались и въ болѣе раннее время, въ средніе вѣка. Для появленія ихъ надобны были болѣею частью особыя обстоятельства. Такъ они заключались нерѣдко послѣ войны, повлекшей за собой отторженіе тѣхъ или другихъ областей побѣжденнаго государства, для того, чтобы обезпечить за жителями ихъ судоходство по тѣмъ рѣчнымъ путямъ, которыми они пользовались ранѣе въ предѣлахъ своего стараго отечества, и въ другихъ подобныхъ случаяхъ. Когда по Тешенскому договору 13 мая 1779 г. Баварія была соединена съ курфюршествомъ Пфальцскимъ, а такъ называемая Innviertel (т. е. области, расположенныя къ востоку отъ Инна) были въ видахъ сохраненія политическаго равно-

¹⁾ Annales politiques, civiles et littéraires du XVIII siècle, t. XI, p. 492.

„Man muss sich in der That darüber wundern, wie unter solchen Missbräuchen und Bedrückungen ein Flussverkehr, welcher noch die Zollerhebung lohnen konnte, überall fortzubestehen vermochte... Dass man nicht ganz soweit ging, hatte seinen Grund nur in der Rücksicht auf die Beibehaltung einer Zolleinahme, nicht auf das Interesse der Schifffahrt“.—Die Elbzölle. 1860. S. XIV.

²⁾ Для капитуляцій см. Lünig, Deutsches Reichsarchiv, 1710.—I. I. Mozer, Deutsches Nachbarliches Staatsrecht. 1773 и др.

вѣсія уступлены Австріи, между обоими государствами состоялось соглашеніе относительно судоходства по тѣмъ рѣкамъ, которыя орошали часть Баваріи, перешедшую къ Австріи. (т. е. Дунай, Иннъ, Зальца). Оно выразилось въ ст. V этого договора: „Упомянутыя выше рѣки будутъ считаться общимъ достояніемъ австрійскаго дома и курфюрста Пфальцскаго на столько, на сколько онѣ орошаютъ уступленныя земли; ни одна изъ обѣихъ договаривающихся сторонъ не можетъ измѣнять естественнаго теченія этихъ рѣкъ, препятствовать свободному судоходству и свободному проходу подданныхъ, товаровъ, припасовъ и вещей другой, и ни одной изъ нихъ не будетъ разрѣшено устанавливать на этихъ рѣкахъ новыя пошлины или другое взиманіе, какое бы имя оно ни носило; эти постановленія будутъ примѣняться также къ той части Инна, которая течетъ между округомъ (baillage) Шардьянтъ и графствомъ Нейбургъ, зависящимъ отъ австрійскаго дома“. Заключались они относительно рѣкъ общихъ нѣсколькимъ государствамъ и тогда, когда, благодаря соперничеству между ними, судоходство становилось вполне невозможнымъ. Рѣдко появленіе ихъ объяснялось серьезными заботами о развитіи международныхъ сношеній. Весьма важно то обстоятельство, что за это время мы имѣемъ первый общеевропейскій договоръ, упоминающій о рѣчномъ судоходствѣ, именно актъ Вестфальскаго конгресса 1648 г. ¹⁾.

Вестфальскій конгрессъ долженъ былъ привести въ порядокъ европейскія отношенія, пришедшія въ невозможный хаосъ во время кровавыхъ перипетій тридцатилѣтней войны, между прочимъ европейскую торговлю. Она была во многихъ мѣстахъ совершенно уничтожена, въ большинствѣ же случаевъ въ самомъ жалкомъ положеніи. По этому вопросу обратились къ торговцамъ, главнымъ образомъ ганзейскимъ городамъ. Послѣдніе предлагали для возстановленія правиль-

¹⁾ Engelhardt, Histoire, p. 36 s.—Caratheodory, нѣм. раб., S. 292—Pütter, Geist des Westphälischen Friedens. 1795.—Woltmann, Geschichte des Westphälischen Friedens. 2 m. 1808.—Garden, Histoire générale des traités de paix. T. I.—Meiern. Acta pacis Westphalicae publica. 6 v. 1734.—Онъ же, Acta pacis executionis publica. 2 v. 1736.—Bougeant, Histoire du traité de Westphalie. Paris. 1744.

ныхъ торговыхъ сношеній слѣдующее: „Пусть запретятъ всякія притѣсненія на путяхъ сообщенія, именно на рѣкахъ, въ ихъ портахъ и устьяхъ, притѣсненія фискальныя и административныя, которыя выражаются въ установленіи новыхъ налоговъ или налоговъ болѣе высокихъ, чѣмъ прежніе, въ требованіяхъ, чтобы суда останавливались и выгружали свой грузъ.... Мы особенно указываемъ на излишества, допускаемыя въ этапахъ вдоль Рейна.... Словомъ мы требуемъ подавленія разбойничества“.... На основаніи этого доклада въ Оснабрюкскомъ инструментѣ 24 окт. 1648 г. появилось слѣдующее постановленіе: „*Fluminibus quibuscunque sua pristina securitas, jurisdictio et usus, prout ante hos motus bellicos a pluribus retro annis fuit, restituantur et inviolabiter conserventur*“ (§ IX). Кромѣ того ст. LXXXV Мюнстерскаго договора опредѣляла относительно французскаго Рейна: „Не дозволяется отнынѣ задерживать у того или другаго берега проходящія мимо суда и требовать съ нихъ поборы, кромѣ тѣхъ, которые платились до войны“ ¹⁾).

Трудно въ настоящее время судить о томъ значеніи, которое имѣли на практикѣ эти статьи. Оно не было велико, но онѣ не могли также остаться вполне безплодными уже по одному тому, что въ нихъ въ опредѣленной формѣ было выражено убѣжденіе договаривавшихся государствъ и промышленныхъ круговъ относительно тѣхъ мѣръ, которыя могутъ поднять судоходство по рѣкамъ. Торжественно заявленное осужденіе печальному порядку вещей не могло пройти вполне безслѣдно. Энгельгардтъ называетъ статью IX „aussi dépourvue de vérité que de sanction“ ²⁾. Трудно понять, какого рода санкція, кромѣ обычной международноправовой, имѣвшей на лицо и въ актѣ 1648 г., была ему желательна? Во всякомъ случаѣ это первое общее международное соглашеніе о рѣкахъ. И если оно видитъ свой идеалъ въ прошломъ, а не въ будущемъ, то это ни мало не уменьшаетъ принципиальной важности того факта, что за вопросами рѣчнаго права признается отнынѣ и международное значеніе. Такъ или иначе печальныя явленія, вызвавшія Вестфальскій конгрессъ, мало по малу сглаживаются. Въ частности положеніе рѣчнаго судо-

¹⁾ Koch, Histoire des traités de paix, I, 84, 483.

²⁾ Histoire, p. 37.

ходства становится болѣе удовлетворительнымъ ¹⁾. Поэтому утвержденіе того же изслѣдователя, что „le double monitoire d'Osnabrück et de Munster resta lettre morte“ ²⁾, кажется намъ слишкомъ рѣшительнымъ. Если онъ и былъ „dicté par un intérêt de circonstance“ и, пожалуй, не можетъ еще считаться „l'indice appréciable d'une de ces convictions communes, qui portent à la reconnaissance publique d'un nouveau droit international“, то во всякомъ случаѣ обстоятельства, вызвавшія его, были весьма серьезны, а постановленія признаны за обязательныя почти всѣми государствами Европы. Можно напомнить также, что актъ 1648 г. считался дѣйствующимъ правомъ вплоть до 1815 г., а его значеніе какъ первой хартіи публичнаго права Европы никогда не подвергалось сомнѣнію.

Но если иностранныя суда и получали въ силу какого-нибудь договора право плавать по рѣчнымъ водамъ того или другаго государства, этимъ правомъ бывало очень часто рискованно пользоваться, главнымъ образомъ потому, что *положеніе иностранцевъ и ихъ имущества въ государствахъ того времени, при малой выработанности международного гражданского права, было весьма неопредѣленно*. Всѣ зависило отъ усмотрѣнія мѣстныхъ властей. Для того, чтобы плавать по иностраннымъ рѣчнымъ водамъ, требовалось поэтому не только извѣстная предприимчивость, но и смѣлость.

*Юриспруденція XVII—XVIII вв. не оставалась вполне безучастной къ договорному правообразованію въ области международныхъ рѣчныхъ отношеній. Къ сожалѣнію, какъ это, увы, случается съ наукой ежечастью, она не могла понять великаго значенія совершавшихъ фактовъ и давала относившимся сюда явленіямъ нѣсколько ложное освѣщеніе. Я имѣю въ виду знаменитую теорію *passagii inposui*. Съ разными оговорками и условіями, уничтожавшими подчасъ силу самого принципа, юристы требовали, чтобы государства признавали за иностранцами право безвреднаго прохода черезъ свою территорію какъ сухимъ, такъ и водянымъ путемъ и только. Обоснованная или на чисто нравственныхъ соображеніяхъ, или на ничего не говорящихъ отвлеченныхъ началахъ, теорія эта имѣла мало прак-*

¹⁾ См. ниже о Рейнѣ и др.

²⁾ Histoire, p. 37.

тического значенія. (Она будетъ разсмотрѣна нами въ части теоретической настоящей работы).

Однако, быть можетъ, лучше чѣмъ эти общія разсужденія, познакомить насъ съ рѣчнымъ судоходствомъ въ эту эпоху краткій очеркъ тѣхъ правилъ, которыя дѣйствовали на важнѣйшихъ рѣкахъ Западной Европы: *Шельда, Рейнъ и Эльбъ*. Начнемъ съ первой.

Шельда ¹⁾. — Въ XIV—XV вѣкахъ Нидерланды были средоточіемъ европейской торговли. Предпріимчивый духъ гражданъ, вѣротерпимость, сравнительно совершенный государственный строй, политика свободной торговли дѣлали изъ нихъ центръ живой дѣятельности. Иностранцы суда имѣли свободный доступъ въ голландскіе порты. До насъ дошелъ одинъ актъ 1453 г., изъ котораго видно, что, для оказанія почестей англійскому торговому флоту, во время антверпенскихъ свободныхъ торговъ именитые граждане выѣзжали къ нему на встрѣчу далеко въ открытое море ²⁾. Такого же рода дружественныя манифестаціи производились и относительно торговыхъ судовъ другихъ націй. Вслѣдствіе всего этого торговое значеніе Антверпена и судоходство по Шельдѣ были весьма велики. Въ 1560 г. напр. число стоявшихъ у города на Шельдѣ судовъ доходило до 2500!

Но счастливыя времена скоро прошли для Антверпена. По окончаніи войны за независимость голландцы согласились отказаться отъ испанскихъ Нидерландовъ только подъ условіемъ закрытія Шельды для иностраннаго судоходства ³⁾. Такимъ образомъ предварительный договоръ, заключенный въ Мюнстерѣ въ 1648 г., постановилъ: „Шельда, рейнскіе каналы и другія устья рѣкъ будутъ закрыты со стороны Штатовъ во все время перемирія“ ⁴⁾. Окончательный договоръ отъ 30 января того же года содержитъ слѣд. статью: „Шельда, а равно каналы Засъ и Цвинъ и другіе морскіе примыкающіе къ ней рукава будутъ закрыты Генеральными Штатами“

¹⁾ Литературу и трактаты Шельды см. главу V.

²⁾ См. Наумова, с. 171.

³⁾ Mirabeau, Doutes sur la liberté de l'Escaut, p. 25.

⁴⁾ Négociations secrètes touchant la paix de Munster et d'Osnabruck. T. III, p. 436.

(ст. 15). Подъ этимъ актомъ подписались 2 державы, недавно защищавшія свободу судоходства по Рейну. Принятіе ст. 15 объясняется только истощеніемъ Испаніи послѣ 79-тилѣтней войны, выгодой союза съ новой республикой и давностью принудительной остановки въ устьяхъ Шельды. Последняя существовала еще въ то время, когда Нидерланды образовывали княжество Нижней-Лотарингіи и Брабанта ¹⁾. Укрѣпленію ея много способствовала война между Испаніей и Соединенными Штатами. Въ 1608 г. въ переговорахъ о перемиріи испанцы напрасно добивались доступа къ морю. Договоръ о перемиріи отъ 1609 г. косвеннымъ образомъ подтверждаетъ въ ст. 9 закрытіе Шельды для испанскихъ судовъ, удерживая status quo имѣвшій мѣсто во время войны. Опираясь на эту статью, голландцы заставили разгрузиться на границѣ суда, которыя были нарочно, въ видѣ опыта отправлены въ то время изъ одного испанскаго порта въ Антверпенъ ²⁾. Въ исполненіе постановленій 1648 г., которыя одинъ бельгійскій депутатъ называлъ: „scandale d'iniquité dans les annales de la diplomatie“ ³⁾, Шельда была закрыта военными фортами и флотомъ ⁴⁾. „Эта статья“, говоритъ г. Thozée, „раззорила антверпенскую торговлю“ ⁵⁾.

Вскорѣ это постановленіе получило общеевропейское значеніе, будучи гарантировано Австріей, Англіей и Франціей ⁶⁾. Такъ въ договорѣ 29 октября 1709 г. (во время войны за испанское наслѣдство) Англія обязалась уважать права Голландіи на Шельдѣ ⁷⁾. По Утрехтскому міру 1713 г. Бельгія перешла къ Австріи со всѣми лежащими на ней въ силу договоровъ о барьерѣ (traités de la barrière) обязанностями. Въ 1714 г. 7 сентября въ Баденскомъ договорѣ Австріи и

¹⁾ См. выше, с. 60, актъ 1212.—Ср. Engelhardt, Histoire, p. 33.

²⁾ Engelhardt, histoire, p. 41.

³⁾ Engelhardt, histoire, p. 41—42.

⁴⁾ Martens, Causes célèbres du droit des gens, т. II, p. 247.

⁵⁾ La fermeture de l'Escaut, p. 179.—De Garden, Histoire des traités, t. I, p. 169.

⁶⁾ Договоры Гаагскій 1701 г., договоръ Англіи и Нидерландовъ 1709 г., Утрехтскій 1713, Раштадскій 1714, договоры о барьерахъ 1716 и 1718 г., Вѣнскій 1731, Кельнскій 1748, Фонтенблосскій 1785 г.

⁷⁾ Dumont, т. VIII. Р. I, № 243, art. XV.

Франціи плаваніе по Лисѣ (Lys) было объявлено свободнымъ отъ впаденія въ нее рѣки Deule вверхъ по теченію; причемъ постановлено не взимать никакихъ пошлинъ за судоходство (ст. 13). Но ст. 26 договора той же Австріи съ Великобританіей и Нидерландами отъ 15 ноября 1715 г. снова подтверждаетъ закрытіе Шельды ¹⁾.

Во вторую половину XVIII в. дѣло приняло другой оборотъ. Провинціи Брабантъ и Фландрія настаивали въ Вѣнѣ на открытіи Шельды. Австрія пыталась удовлетворить ихъ желаніямъ. Императоръ *Иосифъ II рѣшился силою добиться открытія рѣки*. Въ 1754 г. представитель его графъ Бельжіойозо сообщилъ правительству Штатовъ записку, которая между прочимъ гласила: „Его Величество, считая по трактатамъ, что господство на Шельдѣ отъ Антверпена до оконечности округа Зенфтингенъ принадлежитъ ему, требуетъ, чтобы сторожевой корабль, находящійся передъ фортомъ Лилло, былъ удаленъ, потому что Его Величество не можетъ терпѣть, чтобы на всемъ протяженіи его господства на Шельдѣ вмѣщивалась чужая власть или чужой корабль“ ²⁾. Далѣе эта записка содержала въ себѣ съ тайнымъ умысломъ, какъ оказалось вскорѣ, неслыханныя, ни на чемъ не основанныя требованія уступки территоріи, уплаты крупныхъ суммъ. Именно въ 1784 г. 23 августа императоръ соглашался отказаться отъ этихъ требованій, но за эту „уступку“ желалъ, „чтобы рѣка Шельда была открыта и судоходство по ней было совершенно свободно; чтобы суда подданныхъ императора могли отправляться для торговли изъ нидерландскихъ портовъ въ Индію; чтобы Е. В. было предоставлено назначать таможенные пошлины, какъ онъ сочтетъ нужнымъ“, и проч. ³⁾. Наконецъ императоръ заявлялъ, что отнынѣ считаетъ Шельду свободной и, „если со стороны республики будетъ малѣйшее оскорбленіе императорскому флагу, онъ сочтетъ это объявленіемъ войны и формальнымъ открытіемъ военныхъ дѣйствій“ ⁴⁾. Голландцы не испугались и встрѣтили пушками австрійскіе ко-

¹⁾ Dumont, т. VIII. Р. I, р. 459.

²⁾ Переводъ г. Наумова, стр. 81.—Ср. Martens, Causes célèbres, Т. II, р. 213.

³⁾ См. Наумовъ, *ibid.*

⁴⁾ Наумовъ, стр. 83 сл.;—Martens, Causes célèbres, Т. II, р. 218.

рабли, пытавшіеся на дѣлѣ доказать свободу судоходства ¹⁾. Однако благодаря посредничеству Франціи, дѣло до войны не дошло и императоръ удовлетворился 10 мил. флориновъ отступнаго и присылкой депутаціи съ извиненіями. Ст. VII Фонтенблосскаго договора 8 ноября 1785 г. постановляла: „Та часть рѣки, суверенныя права на которую будутъ продолжать принадлежать Генеральнымъ Штатамъ, будетъ закрыта съ ихъ стороны, равно какъ каналы Засъ и Цвинъ и другія устья, примыкающія сюда же, все это согласно съ Мюнстерскимъ договоромъ“. „Итакъ“, говоритъ Энгельгардтъ, „четыре державы, каковы бы ни были мотивы ихъ соглашенія, узаконили нѣкоторымъ образомъ абсолютныя права рѣчнаго суверенитета, какъ будто въ ихъ глазахъ всякое прирѣчное государство могло законно запрещать пользоваться рѣкою своему сосѣду по той же рѣкѣ и такимъ образомъ извлекать выгоду, употребляя циническое выраженіе штатовъ Зеландіи, изъ тѣхъ удобствъ и преимуществъ, которыя Богъ и природа даровали имъ“ ²⁾.

Столкновеніе Австріи и штатовъ „ызвало богатѣйшую литературу, ссылки на которую можно иногда встрѣтить даже въ оффиціальныхъ бумагахъ тѣхъ лѣтъ. Интересно отмѣтить нѣкоторые доводы, которые выставлялись защитниками и противниками Австріи. Съ одной стороны Мирабо писалъ приблизительно такъ: „Если, для того чтобы нарушать положительные договоры, рѣшаются въ настоящее время опираться на естественное право, почему бы всѣмъ державамъ Европы не отобрать назадъ провинціи, завоеванныя у нихъ, или уступленныя, или переданныя ими по наслѣдству?... Притязанія императора несправедливы и другія державы должны помѣшать ему развивать далѣе его предпріятія“ ³⁾. Съ другой Linguet съ характеризующимъ его увлеченіемъ вопро-

¹⁾ См. Thozée, p. 14. — Schoell, Histoire abrégée des traités de paix. Bruxelles. T. I, p. 486. — De Garden, Histoire générale des traités, T. V, p. 61.

²⁾ Droit fluvial. p. 16; — ср. докладъ Штатовъ Зеландіи въ собраніи Генеральныхъ Штатовъ 20 октября 1648 г. Совершенно не понятно, какимъ образомъ г. Vernesco (p. 180) можетъ писать: Австрія «réclama et obtint en 1785 l'abolition de cette clause (закрытіе Шельды) en faveur des ses nouveaux sujets».

³⁾ Doutes sur la liberté de l'Escaut.

шалъ: „Свобода моря стала одной изъ истинъ права народовъ. Почему рѣки не могутъ быть причастны ей? Почему внутреннія воды, покрытыя кораблями, собственность которыхъ (la propriété) уважается въ открытомъ морѣ, не могутъ имѣть той же привилегіи, какъ и океанъ, съ которымъ онѣ сливаются?“. Сочувствіе повидимому было на сторонѣ Австріи. Вотъ еще нѣкоторые соображенія, выставившіяся въ то время въ ея пользу. „Рѣка представляетъ собою физическое цѣлое, такъ какъ вода, берега и ложе ея въ верхнемъ теченіи такъ же необходимы для ея нижней части, какъ и для верхней и наоборотъ. Рѣка поэтому предназначается самою природою быть общимъ достояніемъ прибрежныхъ государствъ. Это относится и къ пограничнымъ рѣкамъ, такъ какъ границу въ этомъ случаѣ образуютъ берега и ложе ихъ. Нижележащее государство не имѣетъ права закрывать свободный выходъ въ море для вышележащаго, такъ какъ это необходимо для послѣдняго и такъ какъ дѣло идетъ о вещи неистощимой, о пользованіи безвредномъ. Только чрезвычайные мотивы могли бы побудить его къ этому. Верхнее государство можетъ мстить нижнему за закрытіе устьевъ рѣки, напр. направляя воду въ другую сторону (Подобная угроза была сдѣлана голландцамъ со стороны австрійскихъ провинцій). Тѣмъ болѣе нижнее государство не можетъ запретить ему пользоваться рѣкой по своему усмотрѣнію. (Въ 1663 г. голландцы пытались воспрепятствовать испанскимъ областямъ отводить для своихъ нуждъ воду Шельды въ особые каналы) ¹⁾).

Въ сущности *объ стороны* были, какъ это часто бываетъ, *правы*, каждая по своему. Положительное право должно соблюдаться до тѣхъ поръ, пока новая норма не отмѣнитъ его. Это право было на сторонѣ Штатовъ, но оно было создано при особыхъ обстоятельствахъ, устарѣло и въ концѣ XVIII в. нарушало безъ всякаго возмѣщенія интересы ихъ сосѣдей. Нидерланды должны были понимать, что терпѣніе бельгійскихъ провинцій можетъ рано или поздно лопнуть и что въ случаѣ переменъ счастья онѣ потребуютъ уже не только признанія своихъ интересовъ, но и нѣчто гораздо большее. Въ задачу хорошей политики входитъ всегда соразмѣрять свои требо-

¹⁾ См. Senkenberg, Schletwtein, Linguet и др. работы того времени, указанныя дальше.

ванія со всѣми случайностями, которыя могутъ встрѣтиться. Самое сильное государство можетъ оказаться внизу и тогда съ него постараются взять вдсятеро за всѣ обиды въ прошломъ. Только проявляя умѣренность и справедливость, умѣя во время уступить и не вызывая напрасной борьбы, оно можетъ рассчитывать на большую или меньшую неприкосновенность своихъ собственныхъ интересовъ. Право хорошая узда, не надо только забывать, что могущественнѣе его предписаній—потребности и страсти жизни и что не одно уже правило, не одна юридическая система была сметена съ лица земли слѣпою игрою фактическихъ силъ. Надо знать это и бояться вызывать къ жизни напрасные раздоры. Лучше во время прійти къ соглашенію, чѣмъ доводить дѣло до конца и, поступая несправедливо, накликать на свою голову громы исторической Немезиды, которая, какъ скажетъ всякій внимательный наблюдатель, не прощаетъ никогда и умѣетъ найти самые неожиданные пути для осуществленія своихъ карающихъ намѣреній. Нидерланды вскорѣ на горькомъ опытѣ убѣдились, что было бы гораздо лучше не такъ сильно настаивать на своемъ „правѣ“.

Во всякомъ случаѣ во время этихъ споровъ, говоря словами проф. Schiattarella, „*i principi furono posti e servirono di addentellato alla proclamazione della libertà dei grandi fiumi in un'epoca posteriore*“ ¹⁾.

Рейнъ ²⁾. — Рейнъ представлялъ въ разсматриваемое время весьма грустную картину. Тамъ продолжалось еще то *соперничество* отдѣльныхъ *городовъ и государствъ*, которое было описано нами выше ³⁾. Благодаря этому законы, трактаты, привилегіи, концессіи, регламенты и уставы, дѣйствовавшіе на Рейнѣ, представляли такую путаницу, что даже современники не могли въ нихъ путемъ разобраться ⁴⁾.

Смягчающую ноту въ этотъ безпорядокъ вносили собиравшіяся время отъ времени *конференціи прирейнскихъ князей*.

¹⁾ Propedeutica, p. 135.

²⁾ Литературу и трактаты о Рейнѣ см. гл. IV.

³⁾ См. Введеніе, Экскурсъ III, § 2, стр. 56 сл.

⁴⁾ Ср. слова Энгельгардта, Régime, p. 20.

(Zollkapiteln). Мы имѣли уже случай говорить о нихъ ¹⁾. Если благодаря этимъ конференціямъ судоходство на Рейнѣ было все-таки въ лучшемъ положеніи, чѣмъ на другихъ рѣкахъ, если онѣ имѣли извѣстное практическое значеніе, то ихъ теоретическое значеніе положительно громадно. Онѣ показываютъ намъ, что какихъ бы политико-экономическихъ воззрѣній не держались правительства, разъ они желаютъ эксплуатировать общую имъ рѣку, соглашеніе между ними на этотъ счетъ, а слѣдовательно и образованіе международного рѣчнаго права является дѣломъ первой важности.

Императоры съ своей стороны всячески старались поддерживать рейнское судоходство. Такъ напр. Рудольфъ II въ рескриптѣ, данномъ городу Шпейеру отъ 18 октября 1576 г., подтверждаетъ свободу его ²⁾. Можно также сослаться на капитуляцію Карла VI отъ 1711 г., гдѣ говорится „ни одинъ государственный чинъ не долженъ въ принадлежащей ему части рѣки себялюбиво предпринимать что-нибудь такое, что можетъ затруднить судоходство или лишить другіе чины возможности пользоваться этимъ всѣмъ имъ сообща подареннымъ Богомъ и природою благомъ“ ³⁾.

Забота о поддержаніи рейнскаго судоходства проявляется наконецъ во многихъ международныхъ актахъ. Подобныя постановленія содержатъ цитированная выше ст. IX Вестфальскаго конгресса, ст. XVIII Рисвикскаго договора 1697 г., одна изъ статей Баденскаго договора 1714 г. Изъ нихъ особенно важна 18 ст. договора 1697 г. Вотъ ея содержаніе: „Что касается судоходства и другаго пользованія Рейномъ, то рѣка будетъ свободна и открыта подданнымъ обѣихъ сторонъ (т. е. Германіи и Франціи) и всѣмъ тѣмъ, которые пожелаютъ проѣхать по ней, безъ того, чтобы кто-либо могъ предпринять на ней или въ другомъ мѣстѣ нѣчто для того, чтобы отклонить

¹⁾ Введеніе, Экскурсъ III, § 2, стр. 63 сл.—Ср. Энгельгардтъ; L'Autriche-Hongrie et la question du Danube. Revue critique de législ. et de jurispr. Janv. 1881. P. 53.

²⁾ Die Freiheit der Rheinschiffahrt aus der wesentl. Gerech—t etc. Wien. 1774. S. 19—22. — Ср. Carathéodory, фр. раб., р. 113. — Также Экскурсъ IV настоящей работы, § 1, стр. 75—76.

³⁾ Ср. Каратеодори, фр. раб., р. 113—114. — Также Экскурсъ IV, § 1 настоящей работы.

названную рѣку въ сторону и какимъ-нибудь образомъ затруднить теченіе, судоходство, или другое пользованіе. Еще менѣе будетъ позволено устанавливать новыя пошлины, новыя поборы и взиманія или увеличивать старыя, заставлять суда приставать къ одному берегу преимущественно передъ другимъ, выставлять тамъ свой грузъ или товары или брать таковыя; но все будетъ всегда предоставлено на усмотрѣніе каждаго“¹⁾. Читатель понимаетъ конечно всю важность провозглашенныхъ въ этомъ отрывкѣ началъ. На самомъ дѣлѣ, что можетъ быть лучше: открытіе судоходства для прибрежныхъ жителей, а, можетъ быть, и для иностранцевъ, совершенная свобода плаванія....? „Эти обязательства представляютъ собой нѣчто другое, чѣмъ статьи Вестфальскаго договора. Для обезпеченія общаго пользованія Рейномъ и для его фискальнаго управленія принимаются взаимныя обязательства характера гораздо болѣе опредѣленнаго. Пробиваетъ себѣ дорогу идея спеціальнаго союза между всѣми прибрежными государствами международной рѣки ... и можно уже предчувствовать, что рано или поздно, она восторжествуетъ какъ общій, міровой законъ“²⁾. Подобнаго же рода статьи находимъ мы въ договорахъ Франціи съ Баденомъ, Нидерландами, въ Утрехтскомъ договорѣ.

Нельзя только думать, какъ это дѣлаетъ Энгельгардтъ, что появленіемъ ихъ мы обязаны исключительно Франціи. Мы не разъ уже указывали на древность соглашеній береговыхъ государствъ Рейна о судоходствѣ по этой рѣкѣ. На примѣрѣ Рейна мы еще разъ убѣждаемся въ томъ, что ничто не является *ex abrupto*, но все стоитъ въ извѣстной связи съ прошлымъ, все имѣетъ свои antecedentes, и вся міровая жизнь представляетъ одинъ стройный потокъ событій и дѣлъ. Слѣдуетъ также рѣшительно отказаться отъ ложнаго убѣжденія, столь распространеннаго въ литературѣ, что Вѣнскій конгрессъ первый примѣнилъ здравыя начала къ положенію международныхъ рѣкъ. Заслуга его велика, но состоитъ не въ этомъ.

Къ сожалѣнію, эти статьи исполнялись далеко не съ такою строгостью, съ какою выполняются современные договоры

¹⁾ Hauterive, 1 Part. T. I. P. 335.

²⁾ Engelhardt, Histoire, p. 44.

(такъ напр. вскорѣ послѣ Вестфальскаго мира голландцы установили тяжелые сборы въ портахъ Рейна, доступъ въ которые былъ свободенъ при испанцахъ, а прирейнскіе города отвѣчали на это закрытіемъ Рейна для голландцевъ и т. д.) ¹⁾, хотя значеніе ихъ какъ первообразованій современнаго рѣчнаго права и не подлежитъ никакому сомнѣнію.

Эльба.—Заключеніе ²⁾.—*Судоходство на Эльбѣ* было не въ лучшемъ положеніи. Прибрежныя государства и германскіе императоры не разъ ломали голову надъ тѣмъ, какъ помочь дѣлу.

Фердинандъ I (1556—1564) тщетно домогался на многихъ конференціяхъ уничтоженія препятствій судоходству на Эльбѣ. Если императоръ объявлялъ, что Эльба „публичная рѣка, на которой разрѣшается плавать всѣмъ подданнымъ имперіи“, то курфюрстъ Саксоніи съ большимъ успѣхомъ возражалъ ему, что только отъ него, курфюрста зависитъ разрѣшать или запрещать судоходство по Эльбѣ для иностранныхъ подданныхъ. Позднѣйшая попытка *Максимилиана II (1564—1576)* снова разбилась о сопротивленіе Саксоніи. Только окончательная гибель торговли на рѣкѣ могла заставить современныя государства измѣнить свою политику. Курфюрстъ бранденбургскій тогда только открылъ иностранцамъ Эльбу, когда торговое движеніе на ней почти совсѣмъ прекратилось. Чтобы лучше освѣтить всю бесполезность принимавшихся тогда мѣръ, мы остановимся на прибрежныхъ комиссіяхъ 1669 и 1672 г. Для насъ могутъ быть интересны высказывающіяся въ ихъ средѣ мнѣнія.

Коммиссія прибрежныхъ государствъ собиралась въ 1669 г., читаемъ мы въ *Theatrum Europaeum* ³⁾, „для того чтобы изучить вопросъ о пошлинѣ и торговлѣ на всей рѣкѣ Эльбѣ и найти что-нибудь для того, чтобы по возможности привлечь снова на эту рѣку товары, которые вслѣдствіе высокой пошлины идутъ стороною сухимъ путемъ“.

¹⁾ См. Гефкенъ, *La question du Danube*, Introduction, p. 1 s.;—Pradier-Fodéré, *Traité de droit public*, § 733.

²⁾ Литературу и договоры Эльбы см. гл. VI.

³⁾ V. X, Abth 2, S. 18.—*Elbzölle*, Einleitung, S. XV;—Engelhardt, *Histoire*, p. 38.

Окончательно было постановлено: „dass dererselben allerseits gnädigste Herren Principalen sich inner gewissen Zeit wegen Einstellung der fast überhäufften Zoll-Missbräuchen und Gebrechen zu erklären, und all solchem bestmöglichst zu remediren nicht ermangeln würden“. Въ случаѣ неисполненія кѣмъ-либо этого рѣшенія, остальные прибрежныя государства угрожаютъ ему экзекуціей.

Еще интереснѣе описывается въ Европейскомъ Театрѣ *вторая коммиссія*. Нельзя не сдѣлать слѣдующей характерной выдержки изъ ея постановленій: „Art. 1 die bisshero ein und andern Orts eigenmächtig erhöhte Rollen auf den alten Fuss, wie sie vor dem Krieger-Wesen gewesen, reduciret und eingerichtet werden. Art. 4 die Einnahme der Zölle ehrlichen und gewissenhaften Leuten anvertraut werden möchte die zwar billich der Herrschaft Befugniss in acht nehmen, nicht aber allzu rigorös mit denen, so sich des Elb-Commerci gebrauchen, verfahren müssen“. О дальнѣйшихъ постановленіяхъ Theatrum Europaeum прибавляетъ: „In Betreff der Zollermässigungen erachtet Chur-Brandenburg im Artikel 22 zur „Aufhellung des Elb-Commerci absonderlich erspriesslich, dass zum wenigsten bey etlichen Waaren von dem gewöhnlichen hergebrachten Zoll etwas remittiret werden möchte, nur auf ein Versuch und geringe Zeit, von etwa 2 oder 3 Jahren, ob sich solcher gestalt mit der Zeit die Schiffer auf der Elbe wieder wollen ziehen lassen, wie sie denn schon an ihren Zollstädten den Anfang gemacht, und vom Wolle, Wachs, Tuch und Kupfer nur die Helffte zu nehmen anbefohlen; die meisten Gesandten haben sich defectu mandati entschuldiget, und es ad referendum genommen“ и т. д.

Въ результатъ подобныхъ переговоровъ конечно не могло получиться *ничего серьезнаго*. Энгельгардъ сравниваетъ эти коммиссіи съ собраніемъ заговорщиковъ, замыслившихъ заманить намѣченную жертву въ скрытую западню ¹⁾.

Другихъ рѣкъ мы не касаемся, но судоходство на нихъ, напр. на Везерѣ, было не въ лучшемъ положеніи. То, что

¹⁾ Histoire, p. 39.—Трудно понять, на основаніи какихъ данныхъ Beer, извѣстный историкъ торговли, можетъ утверждать (Ibid., 2 Abth., S. 424), что въ періодъ отъ открытія Америки до французской революціи «die Schifffahrt auf der Elbe war ungemein lebendig».

было до сихъ поръ изложено, вполне *подтверждаетъ*, думается намъ, *положеніе*, *выставленное въ началъ* этой главы. Если въ XVI—XVIII в. въ области экономической и финансовой политики европейскихъ государствъ и дѣйствовали другіе принципы, чѣмъ тѣ, которымъ слѣдуютъ въ настоящее время, то эта эпоха несомнѣнно даетъ намъ первообразованія современнаго рѣчнаго права, и именно въ двухъ отношеніяхъ. Во-первыхъ, государства новаго времени, великія политическія тѣла, украсившія собою когда-то пустынные равнины, едва населенныя варварскими племенами, признаютъ необходимость взаимныхъ соглашеній по вопросамъ рѣчной политики. Эти соглашенія, на которыя наука до сего дня не обращала почти никакого вниманія, были уже сравнительно весьма многочисленны. Во-вторыхъ, не смотря на всѣ заблужденія (конечно, съ нашей точки зрѣнія) полицейскаго государства, въ нѣкоторые изъ международныхъ договоровъ проникаютъ здравыя начала, являющіяся предвѣстниками недалекаго лучшаго будущаго.

Глава II.

БОЛЬШАЯ ФРАНЦУЗСКАЯ РЕВОЛЮЦІЯ И ПРАВО МЕЖДУНАРОДНАГО СУДОХОДСТВА.

Общій очеркъ.—Конецъ прошлаго столѣтія и начало нынѣшняго ознаменовались рядомъ небывалыхъ *потрясеній государственнаго и международнаго строя западной Европы*. Очагомъ волненія была Франція. Раздраженные положеніемъ дѣлъ въ своемъ отечествѣ и вдохновляемые примѣромъ древняго Рима и Сѣверо-Американскихъ Соединенныхъ Штатовъ французы съ благословенія современной науки объявили войну старой общественной системѣ во имя своихъ, какъ тогда говорили, естественныхъ правъ. Революціонное движеніе скоро было перенесено изъ предѣловъ Франціи въ международную область. Увлеченіе французовъ своими внутренними успѣхами и враж-

дебныя дѣйствія иностранныхъ дворовъ были тому главною причиною. Чтобы обезпечить за Франціей новый порядокъ вещей, казалось необходимымъ окружить ее государствами, покоющимися на тѣхъ же самыхъ началахъ „естественнаго права“ и признающими ихъ въ своихъ взаимныхъ отношеніяхъ. „Декреты революціонной Франціи“, говоритъ проф. Мартенсъ, „призывали европейскіе народы къ возстанію противъ своихъ государей въ союзѣ и съ помощью французскаго народа. Дѣятели Конвента открыто провозглашали, что трактаты, заключенные тиранами, не могутъ связывать суверенитетъ народа“ ¹⁾. Какъ во внутренней, такъ и во внѣшней политикѣ французское правительство со свойственнымъ этой эпохѣ неистовымъ пыломъ рѣшительно переходило отъ слова къ дѣлу. Это было тѣмъ легче, что революціонное движеніе быстро заразило сосѣднія страны, а французское оружіе было почти всюду побѣдоноснымъ. „Французскія войска распространяли свои идеи въ тѣхъ государствахъ, которыя они занимали и вездѣ встрѣчали симпатію народовъ къ свободнымъ политическимъ порядкамъ, которые они учреждали въ завоеванныхъ земляхъ“ ²⁾.

Обратимся однако къ вопросу непосредственно интересному для насъ, именно: *какъ отразилось это движеніе на международномъ рѣчномъ правѣ?* Не надо думать, что Франція выставила въ концѣ XVIII в. подъ именемъ естественныхъ началъ рѣчнаго права какія-либо вполнѣ новыя открытенія человѣческаго разума. Какъ во внутреннемъ правѣ, такъ и въ международномъ, роль ея ограничилась тѣмъ, что она рѣшительно выдѣлила изъ всѣхъ идей, которыя вращались уже цѣлыя вѣка около международного судоходства по рѣкамъ, тѣ, которыя соотвѣтствовали новымъ потребностямъ жизни, отбросила все отжившее, опредѣленно формулировала достойныя развитія, жизнеспособныя начала, развила и систематизировала ихъ и съ всеокрушающей энергіей провела въ жизнь, не отступая ни передъ чѣмъ. Революція перемѣстила центръ общественной жизни Европы изъ одной стороны въ другую, отъ одряхлѣвшихъ элементовъ ея въ сторону молодыхъ и

¹⁾ Современное международное право, 2 изд., т. I, стр. 144.

²⁾ Ibid., с. 126.

сильныхъ, а вмѣстѣ съ этимъ произошла коренная перестройка и въ мірѣ идей, являющемся вѣрнымъ отраженіемъ жизни. Она выбросила на міровую арену цѣлый океанъ новыхъ мыслей, но онѣ были новыми только потому, что имъ было придано въ это время новое значеніе; въ большинствѣ же случаевъ это были мысли старыя, знакомыя уже и предшествующимъ поколѣніямъ.

Вмѣсто главенствовавшихъ классовъ феодальнаго общества, духовенства и дворянства, на сцену выступаетъ третье, промышленное и торговое сословіе со своими давно затаенными, давно сдерживаемыми, столь мало удовлетворенными въ прошломъ интересами и со всей той системой теорій, началъ и учевій, которыя давно уже были выработаны его представителями въ наукѣ и литературѣ. Оно выступаетъ подъ знаменемъ естественнаго права и на самомъ дѣлѣ стремится обезпечить естественныя условія своего дальнѣйшаго развитія и существованія; оно отдается новому движенію до самозабвенія, потому что членовъ его ведетъ непреодолимое стремленіе утвердить свое начало, дать побѣду своимъ, даже цѣною собственной гибели. И чѣмъ больше то значеніе, которое оно получаетъ въ общественной жизни, тѣмъ рѣшительнѣе рѣчное право отказывается отъ чисто фискальныхъ взглядовъ на судоходство, тѣмъ болѣе старается оно благопріятствовать торговлѣ и промышленности, даже въ ущербъ интересамъ большинства населенія. Дальнѣйшее изложеніе, какъ нельзя яснѣе, докажетъ намъ это положеніе.

Шельда. — Первая рѣка, къ которой революціонная Франція примѣнила свои новыя истины, была Шельда ¹⁾. Положеніе дѣлъ на это рѣкѣ къ концу XVIII в. извѣстно уже изъ предъидущаго ²⁾. Благодаря вмѣшательству Франціи, оно вскорѣ рѣзко измѣнилось. Побѣда генерала Dismougiez при Джемалпѣ открыла дорогу французскимъ войскамъ въ Бельгію. Народъ съ восторгомъ привѣтствовалъ побѣдителей. Послѣдніе начали съ того, что объявили свободу судоходства по Шельдѣ для обоихъ прибрежныхъ государствъ.

¹⁾ Сочиненія и трактаты о Шельдѣ см. гл. V.

²⁾ См. гл. I, с. 120 сл.

Генераль Labourdonnaue, занявшій Антверпенъ, опубликовалъ слѣдующій *декретъ Конвента* отъ 20 ноября 1792 г.: „Препятствія и затрудненія, которымъ до сихъ поръ подвергались судоходство и торговля на Шельдѣ и на Маасѣ, прямо противоположны принципамъ естественнаго права, слѣдовать которымъ поклялись всѣ французы. Теченіе рѣкъ есть общая и неотчуждаемая собственность странъ, орошаемыхъ ихъ водами. Ни одинъ народъ (nation) не имѣетъ права претендовать на исключительное обладаніе рѣкою и мѣшать сосѣднимъ народамъ, населяющимъ берега выше по теченію, пользоваться ея преимуществами. Подобное право есть остатокъ феодальныхъ сервитутовъ, или поменьшей мѣрѣ безобразная монополія, которая могла быть установлена только вслѣдствіе насилія, а допущена лишь по слабости; поэтому отъ нея можно отказаться въ любой моментъ и не смотря ни на какія конвенціи, такъ какъ природа не знаетъ ни отдѣльныхъ лицъ, ни народовъ привилегированныхъ и такъ какъ права человека отнынѣ и навсегда неприкосновенны“ и т. д.

Нельзя отказать въ извѣстномъ величіи всѣмъ этимъ положеніямъ. Авторы ихъ сумѣли подняться на болѣе высокую точку зрѣнія, чѣмъ мелочная зависть и алчность, направлявшія взаимныя отношенія прибрежныхъ государствъ того времени. Французы хотятъ дѣйствовать во имя естественнаго права. Въ ихъ рѣчахъ чувствуется вѣяніе истинно международнаго духа, высокое *пониманіе солидарности и равноправности народовъ*, но онѣ страдаютъ съ современной точки зрѣнія и крупными недостатками.

Желая насадить *естественное право* на берегахъ Шельды, Конвентъ толкуетъ его, какъ и слѣдовало ожидать, примѣнительно къ обстоятельствамъ мѣста и времени, т. е. главнымъ образомъ въ смыслѣ допущенія флага верховаго государства къ судоходству въ нижнихъ частяхъ рѣки. Уже это одно можетъ заставить усумниться въ дѣйствительномъ значеніи построеній естественнаго права. Какъ основаніе французскихъ требованій, рѣшительно выставляется та *теорія собственности* береговыхъ государствъ на общую имъ рѣку, первые проблески которой мы видѣли въ Рисвикскомъ договорѣ и въ нѣкоторыхъ другихъ, приведенныхъ нами выше. Мѣшая фактическія обстоятельства съ юридическими отношеніями, конвентъ упускаетъ изъ виду, что только опредѣ-

ленное или скрытое соглашеніе народовъ можетъ быть источникомъ столь важнаго института. Тѣ мотивы, которые приводятся имъ въ пользу послѣдняго, оказываются вовсе не убѣдительны. Далѣе всякаго рода *договорныя преимущества* въ пользу одного изъ прибрежныхъ государствъ объявляются противными естественному праву. Такимъ образомъ въ корнѣ подрывается свобода государства опредѣлять свои отношенія съ другими членами международнаго общенія. Наконецъ правамъ государства на рѣки дается исключительно *частноправовая конструкція*.

Во всякомъ случаѣ это первый актъ, въ которомъ формулированы начала новѣйшаго рѣчнаго права; его не безъ основанія называютъ „*первой хартіей рѣчныхъ вольностей*“ весьма опредѣленно высказывающей насчетъ двойнаго принципа равенства правъ прибрежныхъ государствъ и солидарности ихъ интересовъ“ ¹⁾.

Для приведенія въ исполненіе этого декрета изъ Дюнкирхена отправилась флотилія французскихъ судовъ и поднялась по Шельдѣ. 17 декабря 1792 г. городъ Антверпенъ праздновалъ открытіе судоходства внизъ по теченію, закрытаго уже 150 лѣтъ. Этотъ фактъ вызываетъ единогласное одобреніе писателей, которые съ нимъ когда-либо имѣли дѣло. Нельзя однако не замѣтить, что *насильственный способъ*, которымъ Франція начала проводить на практикѣ свои убѣжденія, далеко не отличался *правомѣрностью*. Если французское оружіе и выполнило при этомъ своего рода историческую задачу, загладивъ старую несправедливость, то правонарушеніе остается правонарушеніемъ. Главная вина въ томъ, что дѣло дошло до открытаго поправанія трактатовъ, падаетъ конечно на Нидерланды, которые рѣшительно не желали согласовать отжившее право съ новыми потребностями. Не надобно много толковать насчетъ того, что теорія, по которой во имя „естественныхъ правъ“ можно нарушать опредѣленные международныя соглашенія была теоріей вполнѣ революціонной, болѣе чѣмъ что-либо другое опасной для порядка, теоріей отнюдь не юридической.

Голландія и Англія справедливо сочли себя оскорбленными подобнымъ образомъ дѣйствія со стороны народившейся

¹⁾ Engelhardt, Histoire p. 51; Régime p. 25—24..

республики. Это было даже одной изъ причинъ вскорѣ вспыхнувшей войны между Франціей и второй изъ нихъ. Весьма интересны переговоры, которые велись на счетъ Шельды между послѣдними державами.

Англійскій министръ *лордъ Гренвилъ* потребовалъ объясненій относительно обстоятельствъ, сопровождавшихъ открытіе рѣки Шельды, у французскаго посланника въ Лондонѣ *de Chauvelin*. Послѣдній нѣсколько наивно отвѣчалъ, „что онъ не можетъ предполагать, чтобы голландское правительство могло счесть за наступательную мѣру распоряженіе, вытекающее единственно изъ справедливости. Оно было прямымъ слѣдствіемъ принятыхъ Франціей началъ, по которымъ народамъ, чья территорія занята ея войсками, она даетъ пользоваться правами естественными и всѣми выгодами, какими бы пользовались сама. Освободивъ Бельгійскій народъ, Франція не могла не возвратить ему блага, отнятаго жадностью и слабостью его прежнихъ владѣтелей“ ¹⁾.

Въ своемъ отвѣтѣ на эту ноту *de Chauvelin*'а Англія между прочимъ вполне резонно заявляла: „Франція могла бы имѣть право вмѣшиваться въ вопросъ объ открытіи Шельды только въ томъ случаѣ, если бы Голландія была ей подчинена, или если она считаетъ себя въ правѣ предписывать законы всей Европѣ. Англія никогда не допуститъ Францію по своему произволу измѣнять политическую систему Европы, основанную на трактатахъ и гарантированную содѣйствіемъ всѣхъ державъ“ ²⁾. *Исполнительная власть Франціи* возражала на это слѣдующимъ краснорѣчивымъ, хотя и не вполне убѣдительнымъ образомъ: „Вопросъ о Шельдѣ вовсе не касается Англіи очень мало важенъ для Голландіи, но очень важенъ для Бельгіи, по случаю огромныхъ выгодъ антверпенскаго порта, которыя пропадаютъ даромъ. По случаю этой важности, для возвращенія Бельгійцамъ драгоцѣннаго права, а не для оскорбленія кого бы то ни было, Франція объявила свою готовность поддержать ихъ въ пользованіи такимъ законномъ правомъ. Но Франція имѣла-ли право нарушать условія, препятствующи-

¹⁾ Письмо отъ 29 ноября 1792 г.—Gebhardt, *Recueil des traités*, II, p. 125 s.—Ср. Наумовъ, Шельда, стр. 100.—Вся эта переписка цитируется по переводу г. Наумова.

²⁾ Нота отъ 31 декабря 1792.—Gebhardt, II, p. 267 s. Ср. Наумовъ.

ція свободѣ судоходства по Шельдѣ? По естественному праву не только Франція, но и всѣ европейскія державы имѣли безъ всякаго сомнѣнія право это сдѣлать. Что же касается до публичнаго права, то мы скажемъ, что оно должно быть только приложеніемъ началъ общаго права народовъ къ частнымъ случаямъ, встрѣчающимся въ отношеніяхъ народовъ между собою; поэтому всякій частный трактатъ, нарушающій эти правила, долженъ всегда считаться слѣдствіемъ насилія. Что же касается до Шельды, мы прибавимъ, что трактатъ, закрывающій ее, былъ заключенъ безъ участія бельгійцевъ. Императоръ уступилъ самое важное изъ ихъ правъ. Онъ управлялъ этими провинціями неограниченно; изъ привилегій ихъ оставилъ только тѣ, которыя хотѣлъ, остальные уничтожилъ. Франція вступаетъ въ войну съ австрійскимъ домомъ, изгоняетъ его изъ Нидерландовъ и призываетъ къ свободѣ эти народы, которые вѣнскій дворъ обрекъ рабству. Оковы ихъ падаютъ. Они вступаютъ во всѣ права, отнятыя у нихъ австрійскимъ домомъ; какимъ же образомъ исключить изъ этихъ правъ, право на Шельду, особенно, если это право въ сущности важно только для того, кто его лишенъ? Впрочемъ, когда Бельгія будетъ вполне пользоваться своею свободою, когда ея воля будетъ въ состояніи высказаться законно и безпрепятственно, тогда, если Англія и Голландія будутъ придавать еще важность открытію Шельды, пусть откроютъ они переговоры прямо объ этомъ предметѣ съ Бельгіею. Если бельгійцы по какой бы то ни было причинѣ согласятся лишиться судоходства по Шельдѣ, Франція не станетъ этому противиться и съумѣетъ уважать ихъ независимость даже въ ошибкахъ“ ¹⁾).

По поводу всей этой переписки можно было бы представить цѣлый *рядъ возраженій*. Я ограничусь слѣдующимъ. Требованія естественнаго права, или, что то же самое, справедливости становятся юридическими, строго говоря, только послѣ того, какъ получаютъ санкцію въ международномъ обычаѣ или трактатѣ. Въ послѣднихъ каждое государство юридически свободно располагаетъ своими силами по своему усмотрѣнію. Франція грубо нарушила не только эту свободу, но и договорное право Голландіи. Каждое третье государство могло по праву

¹⁾ Нота отъ 8 janv. 1793.—Gebhardt, II, p. 298 s.—Ср. Наумовъ.

возстать противъ такого нарушенія основныхъ началъ междунагоднаго порядка. Для Голландіи это былъ законный *casus belli*. Никакія ссылки на естественное право не могли сдѣлать правомѣрнымъ нарушеніе существующаго порядка. Требованія справедливости могли имѣть тѣмъ менѣе значенія въ глазахъ Нидерландовъ, чѣмъ болѣе субъективный характеръ они носили. Степень важности или неважности того или другаго защищеннаго правомъ интереса не имѣетъ юридически никакого значенія. Всякое право свято. Не говорю уже о томъ, что революціонная теорія о необязательности договоровъ, заключаемыхъ „тиранами“, грѣшитъ противъ основныхъ положеній о междунагодномъ представительствѣ государствъ. Такъ обстоитъ этотъ вопросъ съ точки зрѣнія права. Но *summius jus* было въ этомъ случаѣ *summa iniuria*. Закрытіе Шельды, приносившее сравнительно небольшія выгоды нидерландскимъ купцамъ и въ то же время наносившее неисчислимый вредъ не только торговлѣ Антверпена, но и всей Бельгіи, слишкомъ рѣзко противорѣчило пробудившейся въ концѣ XVIII в. солидарности народовъ. Постановленіе Вестфальскаго конгресса, соблюдавшееся на пространствѣ 200 лѣтъ, оказывалось уже рѣшительно устарѣвшимъ. Повторяю, насколько жизнь была на сторонѣ Франціи, настолько право всегда неумолимо консервативное было противъ нея. Если различать эти постоянно смѣшиваемыя точки зрѣнія, всегда легко разобраться въ наиболее сложныхъ вопросахъ междунагоднаго права и политики.

Въ теченіе событій 1793 г. Шельда была одно время вновь закрыта. Но, когда послѣ разгрома Голландіи Франція образовала изъ послѣдней Батавскую республику, въ Гаагѣ былъ заключенъ 16 мая 1795 г. (27 floreal, an III) *мирный договоръ* между обѣими странами, XVIII ст. котораго постановляетъ: „Судоходство по Рейну, Маасу, Шельдѣ, Гондтѣ и всѣмъ ихъ рукавамъ до самаго моря свободно для обѣихъ націй: французской и батавской; суда французскія и суда Соединенныхъ Провинцій будутъ туда одинаково и на равныхъ условіяхъ допущены“. Впрочемъ вслѣдствіе разныхъ проволочекъ со стороны гаагскаго правительства, свободное судоходство фактически началось только 18 апрѣля 1796 г. ¹⁾.

¹⁾ Caratheodory, нѣм. раб., S. 294.

Въ 1801 г. по *Люневильскому договору* Бельгія, или точнѣе австрійскіе Нидерланды и Люттихское епископство формально уступаются Франціи. Но различныя измѣненія въ государственномъ и международномъ положеніи Бельгіи и Голландіи не затрогиваютъ болѣе свободы судоходства по этой рѣкѣ. Позднѣйшія договорныя постановленія о Шельдѣ относятся уже ко времени Вѣнскаго конгресса ¹⁾).

Договоръ Кампо - Формійскій и Конгрессъ Раштадскій. — Слѣдующій договоръ, въ которомъ встрѣчаются постановленія о свободѣ рѣкъ, — *договоръ Кампо-Формійскій* 17 октября 1797 г. (26 vendémiaire, an VI). Слѣдую своей политикѣ относительно рѣчнаго судоходства, Франція обязала въ немъ Австрію принять такую статью: „Судоходство въ тѣхъ частяхъ рѣкъ и каналовъ, которыя служатъ границей владѣній Е. В. императора, короля Венгріи и Богеміи и республики Цисальпинской, будетъ свободно и ни одна сторона не имѣетъ права устанавливать тамъ рѣчные сборы или содержать вооруженныя суда“ (ст. XI). Кромѣ того въ силу особаго секретнаго добавленія къ ст. II этого акта императоръ обязался приложить свои усилія къ тому, чтобы французскія суда получили право свободного судоходства по Мозелю, Рейну и Маасу, и чтобы всякіе сборы на послѣдней рѣкѣ до самой батавской границы были уничтожены.

Вслѣдъ за этимъ 9 декабря 1797 г. собрался *конгрессъ въ Раштадѣ*, чтобы регулировать отношенія между республикой и имперіей, совершенно спутанныя небывалыми побѣдами французовъ. На немъ по интересующему насъ предмету былъ поднятъ цѣлый рядъ вопросовъ, вызвавшихъ сильное волненіе въ средѣ нѣмецкихъ князей. 3-го мая 1798 г. (14 floréal, an VI) французскіе уполномоченные, опираясь на секретныя постановленія Кампо-Формійскаго договора и новыя побѣды своего отечества, предложили нѣмцамъ принять рѣшенія по 3 пунктамъ: А) Свобода судоходства по Рейну для обоихъ договаривающихся прибрежныхъ государствъ. При этомъ предлагалось, чтобы забота о бечевникѣ лежала на каж-

¹⁾ Ср. Van Bruyssel, *Histoire politique de l'Escaut*, p. 5—187.—Grangaignage, *Histoire du péage de l'Escaut*, p. 30—95.—Pety de Thozée, *La fermeture etc.*, p. 101—116.

домъ прибрежномъ государствѣ въ отдѣльности, чтобы бечевникъ находился во взаимномъ пользованіи, чтобы ни одно государство не предпринимало на своемъ берегу работъ, которыя могли бы повредить сосѣду, чтобы вообще была установлена взаимная зависимость государствъ въ этомъ дѣлѣ; чтобы рѣчные сборы были уничтожены, чтобы были введены однообразныя пошлины съ привозимыхъ товаровъ, взимаемыя въ моментъ ихъ выгрузки на берегъ; словомъ предлагался рядъ мѣръ, которыя должны были ввести тѣсное общеніе владѣльцевъ береговъ между собою. В) Допущеніе на Рейнѣ иностранныхъ судовъ съ согласія договаривающихся и на условіяхъ, которыя они выработаютъ. С) Наконецъ открытіе притоковъ Рейна и другихъ великихъ рѣкъ Германіи, главнымъ образомъ Дуная, французскимъ судамъ. Въ связи съ этими пунктами стояли требованія, непосредственно къ вопросамъ рѣчнаго судоходства не относившіяся, напр. уступка рейнскихъ острововъ Франціи ¹⁾.

„Французская программа“, говоритъ Engelhardt, „ниспровергала тѣ идеи консерватизма, сервиллизма и рутины, которыми были налиты представители Германіи“ ²⁾. Французское правительство тщетно указывало на то, что принятіе предложенныхъ пунктовъ клонится столь же къ *выгодѣ Франціи*, какъ и *Германіи* ³⁾. Тщетно высказывали свое сочувствіе этимъ предложеніямъ различные города, корпораціи и общественные слои Германіи ⁴⁾. Ульмъ въ особомъ мемуарѣ отъ 23 ventôse, an VI ходатайствовалъ передъ Франціей объ облеченіи условій дунайскаго судоходства. Бременъ дважды взывалъ въ ней объ уничтоженіи рѣчныхъ сборовъ въ устьяхъ

¹⁾ Posselt, Europäische Annalen. 1788, т. III.—Ср. Caratheodory, фран. раб., р. 102.—Engelhardt, Régime р. 25.

²⁾ Histoire р. 53.

³⁾ Депеша Талейрана отъ 17 и 19 prairial, an VI. Нота французскихъ представителей отъ 4 messidor; см. также интересныя депеши Франціи отъ 30 oct. 1788; 21 frimaire, an VI.

⁴⁾ Отзывы современныхъ нѣмецкихъ авторовъ см. у de Pradt: l'antidote au Congrès de Rastadt. Hamburg. 1798. Онъ ссылается на Pertaes, Venedey, Hüffer etc. — Ср. для этой и ближайшихъ сносокъ Engelhardt, Histoire р. 54.

Везера (Elsfleth) ¹⁾. Подобнаго же рода петиціи подавались отъ Кобленца, нѣмецкихъ евреевъ и пр. ²⁾.

Въ отвѣтъ на эти притязанія *Германія предложила* уничтожить всѣ этапы на Рейнѣ и корпораціи судоходцевъ. Франція, которой принадлежали всѣ доходы отъ этихъ учрежденій, согласилась, не смотря на протесты Майнца ³⁾. Съ своей стороны она настаивала только на открытіи германскихъ рѣкъ. Впрочемъ, когда представители имперіи стали домогаться удержанія *status quo* впредь до заключенія особаго трактата судоходства и торговли между Германіей и Франціей, уполномоченные республики сдѣлали послѣднюю уступку, отказавшись отъ открытія германскихъ рѣкъ ⁴⁾. Благодаря этому, дѣло, вѣроятно, пришло бы къ желанному концу, если бы засѣданія конгресса не были внезапно прерваны ⁵⁾.

На конгрессѣ въ Раштадѣ *французскіе уполномоченные* высказали многія вѣрныя идеи, многія основательныя *требованія*. Они шли рѣшительно въ разрѣзъ съ господствовавшей въ то время на европейскихъ рѣкахъ системой взаимнаго завистливаго обособленія государствъ. Рядомъ съ предложеніями административнаго и хозяйственнаго объединенія рѣки, здѣсь ставился вопросъ о возможности допустить на франко-германскій Рейнъ посторонній флагъ, повидимому флагъ Нидерландовъ, объ открытіи притоковъ международныхъ рѣкъ и т. д.

Къ сожалѣнію, мысли эти Франція думала *проводить въ жизнь при помощи* слишкомъ явнаго *насилія*. Къ сожалѣнію также, вмѣстѣ съ этимъ ясно проглядываетъ стремленіе получить особыя преимущества для французскихъ подданныхъ. Въ этомъ одна изъ главныхъ причинъ упорной борьбы конгресса противъ французскихъ предложеній. Будемъ справедливы. Представители Германіи, не смотря на недавнія пораженія ихъ отечества, мужественно боролись противъ грозившаго Европѣ владычества, которое готово было, казалось, по-

¹⁾ Депеша Талейрана отъ 25 floreal, an VI.

²⁾ Петиція 24 nivôse, an VI;—депеша Талейрана отъ 17 prairial, an VI.

³⁾ Отъ 2 thermidor, an VI.

⁴⁾ Нота отъ 12 vendemiaire, an VII (3. oct. 1798);—также депеша Талейрана отъ 14 prairial, an VI.

⁵⁾ Engelhardt, Règime p. 25 s.;—Carathéodory, нѣм. раб., S. 294;—Carathéodory, фран. раб., p. 113;—Catellani, La navigazione, p. 11.

глотить все и вся. Поэтому намъ кажется нѣсколько одностороннимъ слѣдующій приговоръ г. Энгельгардта надъ дѣятельностью нѣмецкихъ делегатовъ: „Государственные люди изъ за Рейна, напитанные феодальными идеями, считали посягательствомъ на прерогативы суверенитета и поэтому гибельными вольности и обязательства, вызывавшіяся явнымъ интересомъ національной торговли“.

Вторымъ затрудненіемъ 1797 г. были утомительные переговоры съ Голландіей, которая впредь до дальнѣйшихъ соглашеній между прибрежными государствами исключалась изъ судоходства по Рейну. Причиной этого съ одной стороны была боязнь, чтобы „Голландія не заграбастала большей части нѣмецкой торговли“, а съ другой то, что она уже тогда проявляла нежеланіе сдѣлать необходимыя для правильнаго развитія рейнскаго судоходства уступки на нижнемъ теченіи рѣки ¹⁾.

Голландія горячо протестовала противъ подобнаго исключенія ея судовъ изъ предѣловъ верхняго Рейна. При этомъ она ссылалась съ одной стороны на ст. 18 Рисвикскаго договора, въ силу которой Рейнъ былъ открытъ французскимъ и нѣмецкимъ и всѣмъ другимъ флагамъ, кои желали бы плавать по немъ, т. е., по мнѣнію гаагскаго правительства, голландцамъ и швейцарцамъ, а съ другой на свои естественныя, неотъемлемыя права на рейнское судоходство, на необходимость обращаться къ иностранцамъ даже за предметами первой важности въ томъ случаѣ, если плаваніе по Рейну будетъ для ея закрыто, на свои уступки въ дѣлѣ плаванія по Гондтѣ и Шельдѣ, на естественную справедливость, требующую равенства правъ прибрежнаго государства, владѣющаго обоими берегами нижней части рѣки и ея крупными притоками, съ правами народовъ, владѣющихъ только однимъ берегомъ, на то, что Голландія можетъ, если захочетъ, при помощи таможенъ, рѣчныхъ сборовъ и другихъ мѣръ сдѣлать совершенно невозможнымъ судоходство по Рейну и т. д. и т. д. Такимъ образомъ Голландія, то угрожая, то убѣждая, ссылалась въ сущности на тѣ же истины, къ которымъ когда-то тщетно взывали Бельгійскія Провинціи, требуя себѣ въ XVII и XVIII

¹⁾ Нота Голландіи отъ 25 Nov. 1798;—депеша представителя Голландіи отъ 17 мая 1798. См. Van Dyk, Précis du Congrès de Rastadt.

вѣкахъ открытія устьевъ Шельды. Въ этомъ отношеніи она еще разъ понесла возмездіе за образъ своего дѣйствія по отношенію къ австрійскимъ Нидерландамъ. Исторія не только наказала ее, но и посмѣялась надъ ней ¹⁾).

Актъ рейнскаго судоходства 15 августа 1804 г.—Труды Раштадскаго конгресса не пропали даромъ. Чрезвычайное собраніе имперскихъ депутатовъ, засѣдавшее въ Ратисбоннѣ въ 1802—3 г. и имѣвшее задачей регулировать разные вопросы, относившіеся къ недавно заключенному Люневильскому миру, уполномочило короля баварскаго договориться съ Франціей отъ лица всего Германскаго союза о судоходствѣ по Рейну. Въ основаніе будущаго договора должны были быть положены главныя раштадскія предложенія и постановленія имперскаго собранія отъ 25 февраля 1803 года. Послѣднія были выработаны при помощи проектовъ, представленныхъ французскими и русскими посредниками. Впрочемъ французскій проектъ предлагалъ уничтожить всякаго рода взиманія съ рейнскаго судоходства, тогда какъ § 39 рѣшеній имперскаго собранія возстановилъ ихъ подъ новымъ названіемъ: октруа, главнымъ образомъ въ виду того, что нельзя было найти другаго предмета для обезпеченія гипотечныхъ долговъ, лежавшихъ на доходахъ съ рейнскаго судоходства.

На этихъ-то основаніяхъ и былъ выработанъ извѣстный *актъ* рейнскаго судоходства отъ 15 августа 1804 г. Мнѣ кажется необходимымъ разсмотрѣть болѣе подробно, чѣмъ это дѣлается обыкновенно, основныя положенія этого акта, наиболѣе детально разработаннаго изъ всѣхъ ему современныхъ. Только такимъ образомъ мы можемъ уяснить себѣ идеи, которыя циркулировали на счетъ рѣчнаго судоходства въ разбираемое время.

Прежде всего актъ устанавливаетъ *общую принадлежность Рейна* обѣимъ договаривающимся сторонамъ. Ст. 2 гласитъ: „Хотя тальвегъ Рейна образуетъ, что касается суверенитета, границу Франціи и Германіи, Рейнъ всегда будетъ разсматриваться, въ отношеніи торговли и судоходства, какъ общая обѣ-

¹⁾ О Раштадскомъ конгрессѣ см.: Vivenot, Rastadter Congress.—De Pradt, L'antidote au Congrès de Rastadt. Hambourg. 1798.—v. Dyk, Précis des négociations du Congrès de Rastadt. 1798.—Utrecht. 1858.

имъ имперіямъ рѣка и судоходство на немъ будетъ подчинено общимъ регламентамъ“. Въ современныхъ договорахъ объ общей принадлежности рѣкъ нигдѣ болѣе не говорится. Это выраженіе оказалось совершенно неудачно выбраннымъ для того понятія, которое хотѣли передать имъ. Общая принадлежность рѣки означала только открытіе ея для пользованія флагами обѣихъ сторонъ, общее, договорное регулированіе всѣхъ касающихся судоходства вопросовъ и существованіе нѣкоторыхъ общихъ рѣчныхъ властей. Никто не станетъ оспаривать, что эти права плохо укладываются въ понятіе собственности.

Въ стст. XIV—XVIII *право судоходства* по среднему Рейну сохраняется „въ виду трудности плаванія по рѣкамъ“ исключительно за ассоціаціями кельнскихъ и майнцскихъ *судоходцевъ*, устройство и управленіе которыхъ тщательно регламентируется. Къ этимъ ассоціаціямъ могли принадлежать какъ французы, такъ и нѣмцы. Постояннаго жительства въ Кельнѣ или Майнцѣ не требовалось (Оба эти города принадлежали въ это время Франціи). Плаваніе по Майну предоставляется судоходцамъ Майнца и Франкфурта (ст. XXIV). Послѣднія постановленія интересны потому, что снова подтверждаютъ возможность заключенія международныхъ соглашеній, посвященныхъ интересамъ судоходства, даже при системѣ рѣчныхъ привилегій и монополій, т. е. при отрицаніи свободы судоходства внутри отдѣльныхъ государствъ. То же самое слѣдуетъ сказать про стст. 3—9, которыми удерживаются существующія въ Майнцѣ и Кельнѣ *учрежденія de relâche* и *d'échelle*, но только въ видѣ принудительной перегрузки (принудительная выставка товаровъ для продажи отменяется), регулируется ихъ устройство и устанавливаются таксы за пользованіе вѣсами, магазинами, набережными и проч. Такимъ образомъ регламентъ 1804 г. сохраняетъ установленія, осужденныя на Раштадскомъ конгрессѣ, установленія мало гармонирующіяся съ общимъ духомъ остальныхъ его постановленій. Это обстоятельство объясняется въ ст. III необходимостью предоставить судоходство въ каждой части рѣки лицамъ и судамъ, специально предназначеннымъ для этого, а въ ст. VIII требованіями безопасности, скорости и правильности рѣчныхъ сообщеній. Но гораздо вѣроятнѣе, что, сохраняя привилегію судоходства за ассоціаціями Майнца и

Кёльна, французское правительство желало удержать въ своихъ рукахъ высшій контроль за всѣмъ рейнскимъ судоходствомъ ¹⁾. Во всякомъ случаѣ пассажирскія суда свободны отъ принудительныхъ остановокъ и перегрузокъ (ст. XXII). Малое же судоходство (не достигающее Майнца или Кёльна) доступно кромѣ того и судоходцамъ, не приписаннымъ къ ассоціаціямъ.

Всѣ старые сборы съ судоходства отнынѣ замѣняются однимъ, такъ называемымъ рейнскимъ октруа, взиманіе котораго сообща отъ обоихъ береговыхъ государствъ подробно регламентируется (стст. XXX—XL; XCIII—CXIII). Для этого создаются особые bureaux pour la perception de l'octroi de navigation, по 6 на каждомъ берегу (стст. XLVII—XLVI). Эта замѣна различныхъ сборовъ однимъ, однообразно взимаемымъ на всей рѣкѣ, является существеннымъ шагомъ впередъ по сравненію съ предшествующей системой. Но раштадскія предположенія шли, какъ извѣстно, гораздо дальше и имѣли въ виду уничтоженіе всякихъ рѣчныхъ сборовъ на Рейнѣ. Разрѣшается также брать извѣстныя невысокія пошлины за пользованіе береговыми учрежденіями, вѣсами, магазинами и т. п. (ст. VIII).

Содержаніе бечевника, находящагося въ общемъ пользованіи, предоставляется заботамъ cadaго береговаго государства, которое употребляетъ на это часть своихъ доходовъ отъ октруа (стст. XXXIII—XXXVI). Впрочемъ по ст. XXXVI договаривающіяся стороны взаимно признали за собой право контроля въ этомъ дѣлѣ.

Интересна статья, обезпечивающая потребности судоходства *въ случаѣ войны* между прибрежными государствами. Вотъ она въ дословномъ переводѣ: „Если вспыхнетъ, да избавить насъ отъ этого Богъ, война между нѣкоторыми изъ государствъ, расположенныхъ на Рейнѣ, или даже между двумя имперіями, взиманіе октруа будетъ продолжаться свободно, безпрепятственно съ обѣихъ сторонъ. Суда и лица, служащія при взиманіи октруа, будутъ пользоваться всѣми привилегіями нейтральности. Для охраны бюро и кассъ октруа бу-

¹⁾ Бульмеринкъ свидѣтельствуетъ, что «schon damals wird aber in dem Kurfürstlichen Kollegialgutachten vom 18 März 1805 die Hoffnung ausgesprochen, dass dieser Umschlag durch künftige Verträge aufgehoben werde».—Völkerrecht, S. 291.—Martens. Recueil. VIII, 295.

детъ приставлена особая стража“. Въ этой статьѣ содержится косвенное постановленіе о свободѣ судоходства по Рейну и во время войны. Это первое изъ постановленій въ этомъ родѣ. Къ сожалѣнію мысли, положенныя въ основаніе сего, были для 1804 г. преждевременны, и на практикѣ наполеоновскихъ войнъ оно не соблюдалось.

Но въ наукѣ и въ жизни придавалось наибольшее значеніе статьямъ, устанавливавшимъ (начиная со ст. XLII) *единство властей на Рейнѣ*. Резюмируемъ ихъ вкратцѣ. „Создается особый чиновникъ, *главный директоръ*, имѣющій цѣлью наблюдать за устройствомъ и взиманіемъ октруа судоходства, направлять его, поддерживать единство въ немъ, управлять всѣмъ, что относится къ октруа и слѣдить за исполненіемъ этой конвенціи“ (ст. XLIII). Въ нѣкоторыхъ затруднительныхъ обстоятельствахъ директоръ имѣетъ право издавать временныя правила рѣчнаго судоходства; если они удостоятся одобренія обоихъ правительствъ, выраженного каждымъ изъ нихъ самостоятельно, они получаютъ силу закона. Если одна изъ сторонъ не даетъ своего согласія, должны завязаться прямые переговоры между имперіей и Франціей (ст. CXXX). Наконецъ директоръ обладаетъ и судебными функциями, но объ этомъ нѣсколько дальше.

Подъ его начальствомъ будутъ состоять 4 инспектора октруа, на обязанности которыхъ лежитъ: слѣдить за содержаніемъ бечевниковъ, инспектировать дѣятельность бюро взиманія октруа, представлять обо всемъ этомъ доклады главному директору, контролировать сборщиковъ налога и разбирать всѣ правонарушенія, относящіяся до полиціи судоходства и взиманія октруа. Главный директоръ назначается сообща обоими правительствами и жалованье получаетъ непосредственно изъ доходовъ октруа; инспектора—каждымъ изъ нихъ въ количествѣ двухъ (стст. XLVIII—LXXVIII). Ежегодно подъ предсѣдательствомъ директора будетъ собираться особый *советъ* изъ представителей разныхъ отраслей рейнскаго управленія для общаго завѣдыванія и принятія текущихъ мѣръ по вопросамъ объ обезпеченіи чиновниковъ, выходящихъ въ отставку, ихъ вдовъ, дѣтей etc (стст. LXXIX и LXXX).

Не менѣе интересна *судебная организація*, вводимая авт. 1804 г. Въ случаѣ нарушеній судоходцами правилъ рейнскаго октруа, извѣстныя денежныя пени налагаются на

нихъ чиновниками, служащими въ томъ или другомъ бюро (стст. CXIV—CXVII). Жалобы на дѣйствія и мѣры сборщиковъ октруа представляются главному директору, разбирающему ихъ при содѣйствіи 2 инспекторовъ. Жалобы на рѣшенія совѣта приносятся особой *рѣчной комиссіи* (ст. CXXII). Комиссія эта собирается ежегодно и состоитъ изъ представителей Франціи и Баваріи и какого-либо изъ извѣстныхъ юристовъ Германіи или Франціи (ст. CXXIII). Кромѣ указанныхъ выше дѣлъ, она имѣетъ задачей разсматривать апелляціонныя жалобы по всѣмъ дѣламъ, касающимся взиманія октруа и полиціи судоходства. Она произноситъ на сей счетъ окончательные приговоры (ст. CXXIV). Средства, необходимыя для собранія комиссіи, берутся изъ доходовъ октруа (ст. CXXV).

Въ силу всѣхъ указанныхъ постановленій на Рейнѣ была *создана* единая стройная *централизованная администрація*. Нигдѣ впослѣдствіи мы не видимъ единоличной власти во главѣ всего рѣчнаго дѣла и наврядъ-ли подобнаго рода организація соотвѣтствуетъ существованію международныхъ отношеній. Въ организаціи 1804 г. можно, пожалуй, видѣть непосредственное вліяніе наполеоновской Франціи и ея принциповъ.

Мы не будемъ останавливаться на остальныхъ статьяхъ, что могло бы завести насъ слишкомъ далеко. Во всякомъ случаѣ эта конвенція представляетъ первый кодексъ международнаго рѣчнаго права въ его примѣненіи къ отдѣльной рѣкѣ. Различныя статьи ея находили свое примѣненіе въ послѣдующихъ договорахъ этой эпохи, напр. относительно Эльбы, Вислы и другихъ рѣкъ. Даже Вѣнскій конгрессъ многое заимствовалъ изъ ея рѣшеній ¹⁾. Главное достоинство ея Энгельгардтъ находитъ въ томъ, что она стипулировала и осуществила мысль объ общей принадлежности рѣки (*état de communauté*) ²⁾. Съ правильной точки зрѣнія, самое важное состоитъ въ томъ, что *регламентъ 1804 г.* представилъ намъ *полную систему юридическихъ нормъ, обнимающую различныя стороны рѣчнаго судоходства* (хотя главной его цѣлью и оставалось, какъ будто, регулированіе взиманія рейнскаго октруа). Постановленія древнихъ рейнскихъ капитуловъ, при всей ихъ важности, далеко не представляли чего-либо столь полнаго,

¹⁾ См. 2-ое засѣданіе рѣчной комиссіи 1815 г.

²⁾ Régime, p. 27 s.

стройнаго и совершеннаго. Конечно многія изъ началъ, проведенныхъ въ 1804 г., вызываютъ противъ себя возраженія, но регламентъ рейнскаго октруа на практикѣ доказалъ возможность широко поставленныхъ международныхъ соглашеній о рѣчномъ судоходствѣ ¹⁾. Время дѣйствія этого регламента представляетъ одинъ изъ самыхъ цвѣтущихъ періодовъ рейнскаго судоходства. Къ сожалѣнію оно продолжалось очень не долго.

Въ 1810 г. Наполеонъ, „асессато“, какъ выражается Кателани, „dalla sua suprema lotta coll'Inghilterra“, объявилъ, что *пространство рѣки отъ Нимвегена до Майнца* предоставляется въ исключительное пользованіе *французамъ*, что суда, идущія сверху, должны останавливаться у Майнца, а поднимающіяся снизу—въ Нимвегенѣ. „Cette mesure exorbitante“, читаемъ мы у Энгельгардта, „répondait aux idées égoïstes d'une lutte à outrance et témoignait d'une sorte de vertige, qui ne pouvait pas être de longue durée“ ²⁾.

Въ 13 году рейнская конвенція перестала примѣняться въ *Голландіи*, гдѣ были даже восстановлены старые поборы съ судоходства. Съ своей стороны *союзныя державы* поручили управленіе рѣкой одному излюбленному человѣку, графу Solms-Laubach. Подъ его начальствомъ дѣйствовала особая смѣшанная коммиссія. Эти власти старались уничтожить слѣды стараго порядка и скоро всѣ дѣла пришли въ страшный хаосъ ³⁾. Новую жизнь рейнскому судоходству дали только постановленія 1815 г.

Другія соглашенія этого времени.—Заключеніе. — Отмѣтимъ еще нѣкоторыя, *главнѣйшія* соглашенія этой эпохи.

Въ *Люневильскомъ договорѣ* 9 февраля 1801 г. вопросу о свободномъ судоходствѣ по рѣкѣ Эчъ посвящены стст. V, VI и XIV.

Въ VIII ст. *Тильзитскаго договора* Франціи и Россіи отъ 7 іюля 1807 г. и въ IX ст. того же договора Франціи

¹⁾ Анализъ конвенціи 1804 г. см. у Cramer v. d. Bergh, Disputatio historica etc, p. 16—27.

²⁾ Du régime.... p. 28.

³⁾ Объ этихъ измѣненіяхъ см. мемуаръ Страсбурга отъ 1815 г.—Angeberg, p. 794, p. 857.

и Пруссіи (отъ 9 числа) была объявлена свобода судоходства по Вислѣ; 17 ст. послѣдняго акта стипулировала свободу судоходства также для Нетце и канала Бромбергъ отъ Дризена до Вислы и обратно.

Въ 19 ст. *Эльбингскаго договора* 13 октября 1807 г. между Пруссіей и Франціей установлена свобода судоходства для подданныхъ Саксоніи и великаго герцогства Варшавскаго по Нетце отъ Дризена до Варты, по Вартѣ до ея впаденія въ Одеръ, по Одеру отъ Кроссена до моря, по каналу Фридриха-Вильгельма отъ Одера до Шпре, и по Гавевю до Эльбы.

Конвенція 20/8 ноября 1810 г. между *Швеціей и Россіей* установила свободу судоходства по рѣкамъ, пересѣкающимъ границы этихъ странъ. Судоходство не должно быть обременяемо поборами, основанными на одномъ фактѣ судоходства.

Леопольскій договоръ 1810 г. Россіи и Австріи опредѣлилъ свободу судоходства по Днѣстру.

Наконецъ *трактатъ* 11 мая 1811 г. объявилъ судоходство по Эльбѣ открытымъ для Пруссіи и Вестфалии.

Такимъ образомъ эта эпоха международныхъ и внутренне-государственныхъ, политическихъ и соціальныхъ волненій, сблизивъ между собою народы, пробудивъ въ нихъ сознаніе ихъ общихъ интересовъ и выдвинувъ при рѣшеніи разныхъ вопросовъ *точку зрѣнія національную вмѣсто прежней феодально-династической*, выставила и провела въ жизнь по отношенію къ международному рѣчному праву слѣдующіе принципы.

1) При рѣшеніи вопросовъ о рѣчномъ судоходствѣ должны быть принимаемы въ расчетъ *интересы всѣхъ портовыхъ государствъ*. Всѣ они заинтересованы въ положеніи дѣлъ на общей имъ рѣкѣ, и всякое изъ нихъ можетъ при современномъ широкомъ развитіи международныхъ сношеній такъ или иначе заставить уважать свою волю, необходимыя условія своего существованія и развитія. Порядокъ, основанный на притѣсненіи одного береговаго государства другимъ, не можетъ быть крѣпокъ и является обыкновенно причиной нескончаемыхъ и крайне неудобныхъ затрудненій между сосѣдними странами. Соглашеніе же между ними тѣмъ болѣе возможно, что серьезные интересы ихъ въ этомъ случаѣ въ большей или меньшей степени тождественны ¹⁾).

¹⁾ Въ нѣкоторыхъ актахъ этого времени мелькаетъ мысль даже о солидарности интересовъ всѣхъ народовъ въ дѣлѣ рѣчной свободы. «Tale cri-

2) *Главною целью* международных соглашений перестаетъ быть забота о большей фискальной доходности рѣкъ, о наиболѣе выгодномъ обложеніи судоходства. Рядомъ съ нею, на первый планъ выдвигаются *потребности промышленныхъ и торговыхъ классовъ*, домогающихся установленія на рѣкахъ хорошо организованнаго и дѣйствующаго, а въ особенности дешеваго судоходства.

3) *Право судоходства* по рѣкѣ признается *только за флагами береговыхъ странъ*. Третьи государства не имѣютъ его. Революція дала по выраженію Catellani, „il principio di condominio dei ripuari senza veruna garanzia per i terzi“ ¹⁾. Національныя рѣки остались въ исключительномъ пользованіи отдѣльныхъ странъ. „Еще не думали открывать внутренніе судоходные пути флагамъ всѣхъ націй“ ²⁾. Такимъ путемъ государства тѣхъ лѣтъ думаютъ согласовать потребности международнаго торговаго движенія съ обязанностью способствовать развитію національнаго судоходства.

4) Во главѣ управленія отдѣльными рѣками должна быть поставлена единая *централизованная администрація*.

5) Договорная свобода мирится съ существованіемъ *привилегированныхъ судоходцевъ, этаповъ и рѣчныхъ пошлинъ*, поющихъ на одномъ фактѣ судоходства.

Рѣшительнымъ проведеніемъ на практикѣ этихъ идей, изъ которыхъ многія не были уже новы и раньше высказывались въ наукѣ, а нѣкоторыя находили выраженіе, хотя и частичное, въ международныхъ договорахъ, — *Европа обязана, какъ это признается единогласно, — Франціи*. Бульмеринкъ говоритъ: „Alle diese Deutschlands Flussschiffahrt betreffenden Bestimmungen wesentlich Frankreichs Einfluss oder Mitwirkung zu danken ist“ ³⁾. Въ извѣстной работѣ, Die Elbzölle заявляется, что реформы рѣчнаго права въ Германіи были произведены „leider nur durch fremdes Machtwort“ ⁴⁾. Наконецъ

terio (il concetto dell'umanità)», говоритъ Catellani, «più ampio e più corrispondente alla missione dell'uomo sulla terra, risplende nuovamente in Francia al tempo di diritti dell'uomo». — Navigatione, p. 8.

¹⁾ La navigazione... p. II, онъ же, Le colonie, p. 703 s.

²⁾ Engelhardt, Régime.... p. 24; Pradier-Fodéré, § 727.

³⁾ Völkerrecht, S. 291 f.

⁴⁾ Einleitung, S. XVI.

въ одномъ небезъизвѣстномъ сочиненіи, посвященномъ Рейну ¹⁾, мы находимъ такія слова: „Только Наполеонъ могъ ввести на великой рѣкѣ систему, неизмѣримо превосходящую все, что ранѣе пытались осуществить на рѣкахъ Германскаго союза.... Конвенція 1804 г. будетъ служить примѣромъ для всякаго рѣчнаго управленія“. По свидѣтельству Oppenheim'a даже такіе ярые нѣмцы, какъ патріотъ Niklas Vogt, признавали великія заслуги Франціи въ этомъ дѣлѣ ²⁾.

Глава III.

ПОСТАНОВЛЕНІЯ ПАРИЖСКАГО ТРАКТАТА 30 мая 1814 г. И ВѢНСКАГО КОНГРЕССА 1815 г.

Вступленіе.—Парижскій конгрессъ.—Оружіе, которымъ дѣйствовала Франція въ своей борьбѣ съ монархами Европы, обратилось въ концѣ концовъ противъ нея же самой. Когда Наполеонъ сталъ тираномъ, какихъ не видѣла еще наша часть свѣта, европейскіе народы возненавидѣли его со всѣмъ пыломъ недавно пробужденнаго національнаго самосознанія. Государи Европы воспользовались народнымъ движеніемъ противъ французскаго господства и стали во главѣ его, обѣщая своимъ подданнымъ лучшіе политическіе порядки, реформу законодательства и управленія. „Борьба народовъ за сознан-

¹⁾ Neue organisation der Schiffahrts - und Handelsverhältnisse auf dem Rheinstrome. Basel. 1822. III. Vorrede. S. 5, 7, 9.

²⁾ Staatsrelationen, 1806, VI, p. 69, 80.—Ср. Oppenheim, Der freie deutsche Rhein. 1842, p. 100. О международномъ рѣчномъ правѣ въ эпоху большой революціи см. также: Bulmerincq, Völkerrecht, S. 291—292.—Caratheodory, нѣм. раб., S. 293—295, 345.—Idem, фр. раб., p. 101 s.—Catellani, La navigazione fluviale, p. 8—13.—Engelhardt, Régime.... p. 22—29.—Idem, Histoire, p. 50—63.—Holtzendorff, Les droits riverains etc., p. 68—69.—Мартенсъ, Международное право, I, 2 изд., с. 113—126.—Oppenheim, System des Völkerrechts, 2 изд., Stuttgart—Leipzig. 1867.—Raffaele Schiattarella, Propedeutica, Lezione ottava, p. 436 s. и др.

ныя ими свободу и права и привела“, говоритъ проф. Мартенсъ, „къ паденію Наполеона“ ¹⁾. На самомъ дѣлѣ *государя* съ увлеченіемъ *отдаются заботамъ* о благѣ своихъ подданныхъ, о всеобщемъ мирѣ и переустройствѣ Европы на лучшихъ началахъ. Впереди ихъ въ этомъ отношеніи стоитъ Александръ I. „Les autres souverains“, читаемъ мы у извѣстнаго изслѣдователя Caréfigue, „semblaient n'être que du cortège du czar, le protecteur des idées populaires“ ²⁾.

Результатомъ движенія является *Парижскій трактатъ* 30 мая 1814 г. Онъ долженъ былъ уничтожить сдѣланное Наполеономъ посредствомъ насилія и образовать изъ европейскихъ народовъ одну „великую семью“ ³⁾. Не мудрено поэтому, что постановленія его проникнуты высокимъ пониманіемъ общихъ всѣмъ народамъ интересовъ. Созданный въ моментъ всеобщаго воодушевленія и чрезвычайнаго сближенія государствъ и правительствъ, онъ во многихъ отношеніяхъ опередилъ свое время. Къ нашему вопросу здѣсь относятся стст. 5, 15 и 3 секретная. Изъ нихъ 5 во второй своей части имѣетъ общее содержаніе ⁴⁾.

Установивъ на самыхъ широкихъ началахъ свободу судоходства по Рейну, 5 статья продолжаетъ: „Будущій конгрессъ разсмотритъ также и рѣшитъ, какимъ образомъ, для развитія сношеній между народами и большаго сближенія ихъ между собою (*pour... les rendre toujours moins étrangers les uns aux autres*), эти же самыя начала могутъ быть распространены на другія рѣки, которыя въ ихъ судоходной части раздѣляютъ или пересѣкаютъ различные государства“. Статья эта допускаетъ только одно пониманіе. Открывая Рейнъ для судовъ всѣхъ націй, она требуетъ распространенія этого начала на всѣ остальные общія нѣсколькимъ государствамъ рѣки. Такъ она всегда и толковалась въ спеціальной и общей литературѣ международнаго права ⁵⁾. Напрасно только забываютъ, что опредѣленіе способа исполненія ст. 5 представлялось слѣдующему конгрессу.

¹⁾ М—ое право, т. I, с. 126.

²⁾ Congrès de Wienne, Introduction historique, p. XXIX.

³⁾ Слова Александра I въ инструкціяхъ русскимъ миссіямъ 13 (25) мая 1815 г.—См. также ст. 15 проекта Дальберга (въ рѣчной коммисіи 1815 г.).

⁴⁾ Schoell, т. X, p. 525;—Wheaton, Histoire, 2 изд., т. II, p. 109;—Ср. Наумовъ, с. 106.

⁵⁾ Wurm, Fünf Briefe.... S. 23.

Каратеодори объясняетъ появленіе ея сознаніемъ тѣхъ выгодъ, которыя вытекаютъ изъ свободы судоходства и которыя были уже испытаны европейскими народами ¹⁾. Catellani болѣе недовѣрчивъ и не можетъ рѣшить, чѣмъ были вызваны постановленія 1814 г., „Sia perchè l'esperienza dei vantaggi conseguiti mediante la libera navigazione avesse ammaestrato la Potenze alleate, sia perchè queste cercassero temperare il dolore dei popoli per il sacrificio delle franchigie politiche colla proclamazione di quelle che si riferiscano ai loro interessi materiali“ ²⁾. Его скептицизмъ врядъ-ли основателенъ. Правительства 1814 г. искренно увлекались заботами объ общеевропейскихъ интересахъ. Къ тому же относительная зрѣлость вопроса, существованіе свободы судоходства, или по крайней мѣрѣ первыхъ ея зачатковъ на большинствѣ международныхъ рѣкъ Европы ³⁾ подавали мысль къ обобщенію принятыхъ въ отдѣльныхъ случаяхъ началъ. Думается, что Engelhardt совершенно правъ, когда, называя ст. 5 краеугольнымъ камнемъ международного рѣчнаго права и эхомъ декрета 1892 г. („un écho de la voix de 92 conviant les peuples à la fraternité“), утверждаетъ что оба эти акта „dénotent... les mêmes vues élevées, le même sentiment humanitaire et... la même sincérité“ ⁴⁾. Прадье-Фодере также видитъ въ постановленіяхъ 1814 г.; „intentions larges, libérales et humanitaires“ ⁵⁾. Во всякомъ случаѣ *эта знаменитая статья, употребляя выраженія Caratheodory, послужила основаніемъ и точкой отпращиванія для всѣхъ позднѣйшихъ соглашеній, относящихся къ нашему вопросу.* Они нерѣдко уклонялись отъ нея, часто открыто нарушали ея предписанія, но теперь, оглядываясь на протекшія съ тѣхъ поръ три четверти вѣка, нельзя не сказать, что движеніе въ области международного рѣчнаго права шло въ общемъ именно по тому пути, который въ ней указанъ: сближеніе народовъ между собою, укрѣпленіе международныхъ сношеній....

¹⁾ Франц. работа, р. 105 s.

²⁾ La navigazione... р. 13.

³⁾ См. глава II. с. 157 сл.

⁴⁾ Histoire... р. 64,—Régime.... р. 30.

⁵⁾ Cours, § 718.

Для болѣе подробнаго развитія общихъ началъ, установленныхъ договоромъ 1814 г., было рѣшено созвать въ самомъ непродолжительномъ времени конгрессъ въ Вѣнѣ. Въ постановленіяхъ послѣдняго содержатся знаменитыя стст. 108—117 о международныхъ рѣкахъ.

Исторія и содержаніе постановленій 1815 г. о международныхъ рѣкахъ.—Засѣданія Вѣнскаго конгресса открылись 1 (13) ноября 1814 года. На нихъ присутствовали почти тѣ же самыя лица, которыя участвовали на Парижскомъ конгрессѣ, но общее настроеніе было уже совершенно иное. Дѣло шло уже не объ общемъ благѣ Европы, сознаніе котораго пробудилось во время борьбы съ Наполеономъ,—разбирались взаимные счеты и претензіи, а этотъ разборъ чуть не довелъ до формальнаго разрыва между союзными державами. Въ то же время показывались уже признаки наступающаго реакціоннаго направленія. Не мудрено, что подъ такимъ созвѣздіемъ не могло появиться на свѣтъ ничего особенно хорошаго. Въ частности ст. 5 получила въ постановленіяхъ 1815 г. довольно своеобразное толкованіе.

14 декабря 1814 г. Конгрессъ назначилъ комиссію изъ 4 членовъ для приведенія въ исполненіе постановленій 5 и 3 секретной статей 1814 г.¹⁾ По этому поводу русскій уполномоченный графъ Нессельроде предложилъ: а) составить комиссію изъ представителей державъ, прямо заинтересованныхъ въ данномъ вопросѣ, б) приглашать впослѣдствіи къ участию въ ея работахъ уполномоченныхъ тѣхъ странъ, которыя, не участвуя въ совѣщаніяхъ Вѣнскаго конгресса, имѣютъ особенный интересъ, какъ береговыя государства международныхъ рѣкъ, въ правильномъ направленіи дѣла. Согласно съ этимъ, въ комиссію вошли представители Франціи—герцогъ Дальбергъ, Пруссіи—баронъ Гумбольдтъ, Англіи—лордъ Кленверти, Австріи—баронъ Вессенбергъ. Она открыла засѣданія 2 февраля 1815 г. На первомъ же изъ нихъ было рѣшено пригласить участвовать во всѣхъ работахъ Голландію, Баварію, Баденъ, великое герцогство Гессенъ-Дармштадское и Нассау. Такимъ-то образомъ знаменитая рѣчная комиссія

¹⁾ Angeberg, p. 527;—Schoell, Histoire des traités de paix, т. XI, p. 247.—Ср. Наумовъ, с. 106.

1815 г. состояла изъ 9 человекъ. Президентомъ былъ избранъ представитель Пруссіи, баронъ Гумбольдтъ.

Съ вѣннской стороны исторія ея такова. Коммиссія имѣла 12 засѣданій. Последнее происходило 24 марта 1815 г. На немъ были подписаны 9 статей о судоходствѣ по рѣкамъ общимъ нѣсколькимъ государствамъ съ пояснительнымъ докладомъ къ нимъ, статья объ Антверпенѣ, 32 стст. о судоходствѣ по Рейну и 7—по Майну, Неккару, Мозелю, Маасу и Шельдѣ. Въ помощь коммиссіи приглашались лица спеціально знакомыя съ рѣчнымъ судоходствомъ, напр. депутаты прирейнскихъ городовъ, прежній главный директоръ рейнскаго октруа г. Ейхгофъ. Участіе послѣдняго было въ особенности цѣнно. Для разработкы отдѣльныхъ вопросовъ назначались подкоммиссіи, такова была подкоммиссія изъ делегатовъ береговыхъ государствъ Майна и Неккара, разсматривавшая положеніе этихъ рѣкъ. Окончательный актъ Вѣнскаго конгресса отъ 9 іюня 1815 г. утвердилъ безъ измѣненій всѣ статьи и регламенты выработанные коммиссіей. 9 общихъ статей составили 108—117 статьи генеральнаго договора. Особые регламенты судоходства по Рейну и др. рѣкамъ образовали 2 часть XVI приложенія къ нему.

Что касается исторіи принятыхъ ею рѣшеній, то и здѣсь по необходимости приходится быть весьма краткимъ. На разсмотрѣніе ея были представлены 2 проекта уставовъ: прусскій, бар. Гумбольдта, и французскій, герцога Дальберга. Основаніемъ для дебатовъ послужилъ второй, состоявшій изъ 19 статей¹⁾, хотя, надо замѣтить, мало по малу всѣ статьи его были признаны неудобными или подлежащими исправленію. Вскорѣ отъ него осталось одно пріятное воспоминаніе, и съ 6-го засѣданія работы коммиссіи сосредоточиваются на многочисленныхъ проектахъ барона Гумбольдта, который дѣлается душою коммиссіи, истиннымъ выразителемъ ея настроенія, ея желаній и намѣреній²⁾. Мы остановимся преимущественно

¹⁾ Congrès de Wienne, pièces offic. Paris. 1816, v. III, p. 98;—Angeberg, p. 694—697.

²⁾ Проектъ Дальберга см. Angeberg, Congrès de Wienne, p. 694—697.—Проектъ бар. Гумбольдта см. въ приложеніи къ протоколу втораго засѣданія рѣчной коммиссіи.

на постановленіяхъ, включенныхъ въ актъ 1815 г. О содержаніи проектовъ бар. Гумбольдта и герцога Дальберга сдѣлаемъ только слѣдующія замѣчанія.

Французскій проектъ былъ проникнутъ самымъ свободнымъ духомъ. Онъ начиналъ съ опредѣленія положенія судоходства на Рейнѣ и затѣмъ уже переходилъ къ установленію общихъ началъ международнаго рѣчнаго права. Рейнъ объявляется „sous le rapport de commerce et de navigation“, рѣкой общей (fleuve commun) для береговыхъ государствъ (ст. I). Судоходство на немъ должно быть совершенно свободно (ст. II). Система полицейскаго управленія и взиманія рѣчныхъ пошлинъ одна и та же на всей рѣкѣ, а по возможности и на ея рукавахъ и притокахъ (ст. III). Сборы рѣчныхъ пошлинъ производятся отъ имени всѣхъ государствъ (ст. IV). Излишекъ, за покрытіемъ расходовъ по управленію и техническимъ работамъ въ руслѣ и на берегахъ, дѣлится, между государствами пропорціонально протяженію ихъ береговъ (ст. X, XII). Во главѣ полицейскаго управленія и сбора пошлинъ стоитъ центральная коммиссія, дѣйствующая отъ имени и опираясь на авторитетъ мѣстныхъ правительствъ (ст. VI и VII). „Система однообразнаго устройства администраціи и полиціи рейнскаго судоходства“ послужитъ базисомъ для выработки регламентовъ судоходства 1) по Неккару, Майну, Мозелю, Ваалю, Леку и Исселю, Шельдѣ и Маасу, а 2) по всѣмъ великимъ рѣкамъ общимъ нѣсколькимъ государствамъ. На сей конецъ прибрежныя государства назначаютъ особыхъ комиссаровъ, которые вмѣстѣ съ членами коммиссій (въ первомъ случаѣ) или отдѣльно (во второмъ) опредѣляетъ всѣ подробности (стст. XVI, XVIII, XIX).

Такимъ образомъ *проектъ Дальберга*, на который современные интернаціоналисты совершенно напрасно обращаютъ такъ мало вниманія, остался *въ ренѣ традиціямъ республиканской и императорской Франціи и Парижскаго конгресса*. Онъ сдѣлалъ впрочемъ одно весьма удачное нововведеніе, предложивъ поставить во главѣ рѣки не одно лицо, но коммиссію изъ делегатовъ береговыхъ государствъ, т. е. учрежденіе вполне соответствующее особой природѣ международныхъ сношеній и права.

Нѣчто другое представляетъ *Mémoire préparatoire sur*

*le travail de la commission de navigation бар. Гумбольдта*¹⁾. Записка эта оствляетъ въ сторонѣ идеальныя намѣренія 1814 г. о сближеніи народовъ между собой, рѣшительно выдвигаетъ впередъ интересы береговыхъ государствъ и въ сущности сводитъ весь вопросъ на почву договорнаго соглашенія этихъ послѣднихъ о ихъ взаимныхъ выгодахъ. „Для соглашенія выгодъ торговли“, читаемъ мы въ ней, „съ выгодами прибрежныхъ державъ, надо, съ одной стороны, чтобы всѣ необходимыя мѣры для обезпеченія свободы судоходства съ того мѣста, гдѣ рѣка дѣлается судоходною до ея устьевъ, были выработаны съ общаго согласія въ особомъ договорѣ, въ которомъ ничто не можетъ быть впредь измѣняемо безъ согласія договаривающихся государствъ; съ другой необходимо, чтобы прибрежныя государства не были стѣснены въ своихъ суверенныхъ правахъ относительно торговли и судоходства сверхъ постановленій конвенціи и чтобы въ то же время они пользовались своею частью пошлинъ, взимаемыхъ съ судоходства“... Въ дальнѣйшемъ записка вполне резонно первоначально устанавливаетъ общіе принципы рѣчнаго права, а затѣмъ уже переходитъ къ примѣненію ихъ на Шельдѣ и Рейнѣ и наконецъ на всѣхъ другихъ международныхъ рѣкахъ. Гораздо болѣе подробная и обстоятельная, чѣмъ проектъ Дальберга, она касается почти всѣхъ главныхъ пунктовъ дѣла: свободы судоходства, этаповъ, рѣчныхъ сборовъ, бюро взиманій, таможеннаго устройства, назначенія и распредѣленія рѣчныхъ сборовъ, рѣчной полиціи, дѣйствія регламентовъ во время войны и относительно всѣхъ этихъ вопросовъ высказываетъ въ общемъ мысли, положенныя въ основаніе окончательныхъ рѣшеній Вѣнскаго конгресса. Поэтому я и не буду разбирать ихъ отдѣльно и прямо перехожу къ результатамъ трудовъ рѣчной комиссіи.

Съ внѣшней стороны комиссія 1815 г. въ точности исполнила возложенную на нее задачу. Кромѣ рѣкъ, особо перечисленныхъ въ актѣ 1815 г. и его приложеніяхъ, она установила *общія начала свободнаго судоходства* относительно всѣхъ рѣкъ общихъ нѣсколькимъ государствамъ. Подробности

¹⁾ Angeberg, p. 730—731;—Congrès de Wienne, T. III. p. 96;—Наумовъ, Шельда, с. 107 сл.

должны были опредѣлить сами береговья государства этихъ послѣднихъ. Разсмотримъ же послѣдовательно принятыя ею рѣшенія. „Державы, владѣнія которыхъ раздѣляются или пересѣкаются одной и той же судоходной рѣкой, обязуются *регламентировать съ общаго согласія все, что касается судоходства* по этой рѣкѣ. Въ виду этого онѣ назначутъ комиссаровъ, которые соберутся не позже 6-ти мѣсяцевъ послѣ закрытія конгресса, и примутъ за основаніе своихъ работъ принципы, установленные въ нижеслѣдующихъ статьяхъ“ (ст. 108). „Выработанный такимъ образомъ регламентъ можетъ быть измѣняемъ только съ согласія всѣхъ береговыхъ государствъ; эти послѣднія позаботятся о приведеніи его въ исполненіе соотвѣтствующими мѣрами, согласно съ обстоятельствами и мѣстомъ“ (ст. 116). Новые принципы найдутъ свое примѣненіе „на всемъ пространствѣ указанныхъ рѣкъ, съ того мѣста, гдѣ онѣ становятся судоходными, до ихъ устья“ (ст. 109), а также, „если не окажется особыхъ препятствій, на тѣхъ рукавахъ и притокахъ, которые въ ихъ судоходномъ теченіи раздѣляютъ или пересѣкаютъ различныя государства“ (ст. 110). До сихъ поръ все ясно, но нѣкоторыя слѣдующія статьи вызываютъ и вызвали различныя толкованія. Особенно это касается ст. 109, она гласитъ: „Судоходство на всемъ пространствѣ вышеуказанныхъ рѣкъ..... будетъ совершенно свободно и не можетъ быть никому, что касается торговли, запрещено ¹⁾“. Что значатъ эти подчеркнутыя слова? Энгельгардтъ справедливо замѣчаетъ насчетъ нихъ: „Il est rare de rencontrer dans les annales diplomatiques une disposition plus volontairement ambiguë, que celle“ ²⁾....

На самомъ дѣлѣ ст. 109 можно придавать самый широкій смыслъ; что и дѣлается очень многими писателями. По мнѣнію Наумова, на Вѣнскомъ конгрессѣ относительно рѣкъ общихъ нѣсколькимъ государствамъ „положено, что

¹⁾ «Auch in diesen, wie in allen anderen Punkten schwächten sich die ersten Ideen immer mehr ab», говоритъ г. Völderndorff, имѣя въ виду замѣну принципа общей принадлежности рѣки всѣмъ береговымъ государствамъ болѣе узкимъ принципомъ свободного судоходства. *Annalen des Deutschen Reichs*. 1890. S. 826.

²⁾ Du regime... p. 79; Ср. конвенцію о Прутѣ 25—8 декабря 1866 г.

судоходство... должно быть свободно для всѣхъ ¹⁾“. Каратеодори находятъ, что, „признаніе этой свободы судоходства“... „war seit dem Wiener Congress für das Europäische Völkerrecht eine vollendete Thatsache“ ²⁾. Weiske утверждаетъ, что „die Wiener Congressakte... verspricht auch vollständige Freiheit der Schifffahrt auf diesen Strömen“ ³⁾. Стояновъ вторитъ ему, заявляя, что этотъ принципъ „твердо и ясно“ постановленъ въ договорахъ 1814 и 1815 гг. ⁴⁾. Наконецъ Rettich выражается уже совсѣмъ гиперболически; „In Hinsicht auf die Freiheit der Schifffahrt theilen... die mehrstufigen Strömen... seither mit dem Meere dasselbe Regime“ ⁵⁾.

Между тѣмъ исторія составленія этой статьи и ея комментированіе членами комиссіи 1815 г. и различными державами показываютъ, что выраженіе „*sous le rapport de commerce*“ было введено для исключенія изъ рѣчнаго судоходства флаговъ нерѣчныхъ государствъ и что поэтому разбираемая статья вовсе не имѣетъ того смысла, который ей нерѣдко приписываютъ. Такъ уже лордъ Кланкертъ въ 7-мъ засѣданіи комиссіи 1815 г. замѣтилъ, что редакція Гумбольдта „ne paraissait pas répondre à l'invitation de la paix de Paris, qui veut, que la navigation ne soit interdite à personne“ и съ своей стороны предлагалъ иную формулировку ея. Но, какъ гласитъ протоколъ, „другіе члены комиссіи находили, что подобнаго измѣненія нельзя было допустить, т. к. редакція барона Гумбольдта вовсе не казалась имъ уклоняющейся отъ постановленій Парижскаго трактата, который имѣетъ въ виду только освободить судоходство отъ затрудненій, которыя могъ вызвать конфликтъ между государствами, а не давать каждому подданному небереговыхъ государствъ право на судоходство равное съ подданными береговыхъ странъ, по отношенію къ чему не могло быть рѣчи ни о какой взаимности“ ⁶⁾. Именно на

¹⁾ Шельда, с. 13.

²⁾ Нѣм. р., S. 308.

³⁾ Dr. Julius Weiske, Rechtslexicon, 14 Band, Wasserrecht.

⁴⁾ Очерки исторіи и догматики м. п., с. 75.

⁵⁾ Flussschifffahrt... S. 11. См. также Блунчли § 314 пр. и др.

⁶⁾ Въ томъ же смыслѣ высказался 3 марта 1815 г. б. Гумбольдтъ объ условномъ допущеніи на Рейнѣ судоходцевъ—подданныхъ береговыхъ государствъ притоковъ.

этотъ протоколъ ссылался въ 1858 г. въ подтверженіе ограничительнаго толкованія ст. 109 баронъ Гюбнеръ, представитель Австріи на Парижскихъ конференціяхъ относительно дунайскихъ княжествъ ¹⁾. Далѣе въ одно изъ засѣданій Дрезденской конференціи 1819 г. ²⁾ было заявлено, что „въ намѣреніе великихъ договаривавшихся въ Вѣнѣ сторонъ входило только признать за *подданными береговыхъ государствъ* право на свободное судоходство“. Въ депешѣ отъ 26 августа 1857., адресованной барономъ Маптейфелемъ прусскому делегату въ Европейской Дунайской комиссіи, мы читаемъ почти тоже самое: „Нѣтъ никакого сомнѣнія, что въ намѣренія акта 1815 г. не входило давать небереговымъ государствамъ право на судоходство по договорнымъ рѣкамъ“. Наконецъ ни одинъ изъ рѣчныхъ регламентовъ, созданныхъ непосредственно на рѣшеніяхъ 1815 г., не допускаетъ иностранцевъ къ судоходству ³⁾, хотя большинство изъ нихъ и толкуетъ о свободѣ судоходства (такъ въ предисловіи къ акту 13 мая 1840 г., опредѣлившему взаимныя отношенія Португаліи и Испаніи на рѣкѣ Дуро, хотя береговя державы не только не допустили къ нему иностранцевъ, но даже не признали другъ за другомъ права взаимнаго каботажа).

Послѣ всего сказаннаго становится *понятнымъ*, почему комиссія 1815 г. *предпочла* темную редакцію Гумбольдта яснымъ и точнымъ выраженіямъ герцога Дальберга или лорда Кленкерти. Такимъ путемъ она думала согласовать интересы торговли съ интересами береговыхъ государствъ. Прадье-Фодере совершенно правъ, когда слѣд. образ. перефразируетъ ст. 109: „La navigation sera entièrement libre... et ne pourra être interdite à personne sous le rapport du commerce; *elle pourra donc être interdite* aux navires étrangers sous d'autres rapports“ ⁴⁾. Спрашивается только, достойно-ли было Вѣнскаго конгресса пускать въ ходъ экивоки и двусмысленности офи-

¹⁾ Protocole № 18, См. De Clercq, т. VII, р. 479.—См. дальше глава VI.

²⁾ См. глава VI.

³⁾ Art. 4 de l'acte de l'Elbe de 1821.—Art. 42 и 3 de l'Acte du Rhin de 1831.—Art. 6 de l'acte de l'Ems de 1843.—Art. 1 de l'acte du Weser de 1823.—Convention de Saint-Petersbourg du 6/17 août 1818 и др.

⁴⁾ Cours du droit int-l public., § 741.

ціальної діалектики для сокрытія своєї мысли?—Идемъ однако дальше.

„Не должно бытъ *нигде* вновь основываемо *учрежденій d'étape, d'échelle ou de relâche forcée*. Что же касается тѣхъ, которыя уже существуютъ, то они будутъ сохранены только въ тѣхъ случаяхъ, когда береговья государства, не обращая вниманія на особый интересъ мѣста или страны, гдѣ они учреждены, найдутъ ихъ вообще необходимыми или полезными судоходству и торговлѣ“ (ст. 114). Эта статья имѣетъ громад-ное принципіальное значеніе. Здѣсь впервые осуществляются пожеланія, высказанныя на Раштадскомъ конгрессѣ. Постановленія ея находятъ дальнѣйшее и рѣшительное развитіе въ стст., посвященныхъ Рейну. О гибельномъ вліяніи упомяну-тыхъ въ ней учрежденій было уже достаточно говорено. За-слуга коммиссіи 1815 г. тѣмъ болѣе велика, что Страсбургъ въ лицѣ своей торговой палаты, а за нимъ Майнцъ и Кельнъ ходатайствовали въ 1814 г. о сохраненіи старыхъ „благодѣ-тельныхъ“ учрежденій рейнскаго судоходства: корпорацій судоходцевъ съ ихъ очередями, распредѣленіемъ сферъ дѣя-тельности, станціями остановокъ (*de relâche*) и т. д.¹⁾. При рѣшеніи различныхъ вопросовъ рѣчнаго права отнынѣ долж-ны быть принимаемы во вниманіе только общіе интересы су-доходства и торговли, а не выгоды и пользы отдѣльныхъ го-родовъ и даже мѣстностей.

„Сборы съ судоходства будутъ установлены однообразно и неизмѣнно и, насколько возможно, независимо отъ качества товаровъ, такъ, чтобы не было надобности въ подробномъ осмотрѣ груза, за исключеніемъ случаевъ обмана и правона-рушеній. Размѣръ этихъ взиманій, которыя никакъ не могутъ превышать существующія въ настоящее время, будетъ опре-дѣленъ сообразно мѣстнымъ обстоятельствамъ..... При этихъ расчетахъ будутъ исходить изъ желанія благопріятствовать торговлѣ, облегчая судоходство; существующій на Рейнѣ ок-труа можетъ служить приблизительнымъ масштабомъ“... Ст. 111. Надо-ли еще разъ говорить о томъ вредѣ, который наносили судо-ходству разнообразныя тяжелые до-реформенныя поборы? Ст. 111 распространяла на всѣ международныя рѣки правила, принятые

¹⁾ Mémoire de la Chambre de Commerce de Strasbourg отъ 20 oct. 1814.—Ср. Engelhardt, Histoire, p. 65.

въ 1803—4 гг. для Рейна. Можно однако пожалѣть, что коммиссія отказалась ввести въ нее поправку лорда Кланкертти, заключавшую въ себѣ требованіе, чтобы сборы съ судоходства не служили непосредственнымъ источникомъ доходовъ для государственной казны. Впрочемъ въ актѣ рейнскаго судоходства была введена статья съ подобнымъ содержаніемъ ¹⁾. Къ этому же вопросу относятся стст. 112, 115 и 110. Ст. 112: „Бюро взиманія пошлинъ, число которыхъ будетъ по возможности уменьшено, будутъ особо перечислены и установлены регламентомъ; измѣненія въ нихъ могутъ производиться только съ общаго согласія, за исключеніемъ тѣхъ случаевъ, когда какое-либо береговое государство пожелаетъ уменьшить число тѣхъ, которыя принадлежатъ ему исключительно“. Ст. 155. „Таможенное устройство береговыхъ государствъ не будетъ имѣть ничего общаго со сборами съ судоходства. Въ регламентахъ отдѣльныхъ рѣкъ будутъ приняты мѣры для того, чтобы отправленіе таможенной службы не создавало препятствій для судоходства и чтобы въ то же самое время мѣстныя власти могли слѣдить при помощи хорошо устроенной береговой полиціи за тѣмъ, чтобы жители не занимались контрабандой при помощи лодочниковъ“. Ст. 110: „Система, которая будетъ установлена для взиманія рѣчныхъ пошлинъ и отправленія полиціи, должна быть, насколько возможно, одна для всего теченія рѣки“....

Наконецъ ст. 113 гласитъ: „Каждое береговое государство принимаетъ на себя обязанность поддерживать бечевники, которые проходятъ по его территоріи, и производить работы необходимыя на томъ же пространствѣ русла въ виду того, чтобы устранивъ всякое препятствіе для судоходства. Будущій регламентъ опредѣлитъ также, когда и какимъ образомъ береговья государства должны предпринимать эти работы сообща-именно во всѣхъ тѣхъ мѣстахъ, гдѣ берега рѣки принадлежатъ различнымъ правительствамъ“.

Таково содержаніе 109—117 стст. Вѣнскаго конгресса. Имъ было суждено играть на практикѣ гораздо болѣе важную и продолжительную роль, чѣмъ многимъ чисто политическимъ, въ то время пользовавшимся чрезвычайнымъ внима-

¹⁾ Ст. IV.—См. ниже глав. IV.

ніемъ вопросамъ ¹⁾. Но актъ 1815 г. содержитъ *постановленія* также *относительно отдѣльныхъ рѣкъ*. Благодаря террито-ріальнымъ измѣненіямъ, которыя произошли въ Европѣ въ эпоху конгресса, было совершенно необходимо приложить общія начала рѣчнаго права къ отношеніямъ различныхъ государствъ Германіи между собою, съ Франціей и Голландіей, а также къ областямъ старой Польши ²⁾. Поэтому въ актѣ Вѣнскаго конгресса опредѣляется положеніе Рейна, Майна, Неккара, Шельды (приложеніе XVI-ое), польскихъ рѣкъ ³⁾, Эмса и канала Штекницъ (ст. 30), По (ст. 96). Содержаніе этихъ статей мы рассмотримъ въ очеркахъ, посвященныхъ судоходству по отдѣльнымъ рѣкамъ ⁴⁾. Въ заключеніе попробуемъ дать оцѣнку трудовъ вѣнской комиссіи. Это важно не только для нашей настоящей темы, но еще и потому, что, какъ-ни-какъ, а идея свободнаго судоходства была, употребляя выраженіе г. Вулау ⁵⁾, свѣтлымъ моментомъ, *lucidum intervallum* среди массы чисто политическихъ и открыто эгоистическихъ соглашеній 1815.

Значеніе рѣчной комиссіи 1815 г. и ея трудовъ.—За-слуги бар. Гумбольдта.—Нѣкоторые ученые, положимъ Кара-теодори, хотятъ видѣть въ комиссіи Гумбольдта *особый органъ Европы*, выработавшій общеобязательныя начала права ⁶⁾.

¹⁾ Эти IX постановленій 1815 г. входятъ также въ XVI приложеніе къ генеральному акту: *Réglement pour la libre navigation des fleuves*, составляя его первую часть.

²⁾ Martens, Précis, Ed. Vergé, p. 400, note.

³⁾ Ст. 14 акта, стст. XXIV—XXVII договора Австріи и Россіи объ упорядоченіи польскихъ дѣлъ (приложеніе 1-ое) и ст. ст. XXIII—XXVI подобнаго же договора Россіи и Пруссіи (приложеніе 2-ое).

⁴⁾ Въ проектѣ Дальберга кромѣ того упоминались Одеръ, Везеръ, Эльба, Висла, Дунай, По и Таго.

⁵⁾ Staatslexicon Rotteck und Walcker, v. Elbe.

⁶⁾ Быть можетъ, такой же смыслъ слѣдуетъ придавать слѣдующимъ словомъ Travers Twiss: «Le congrès de Vienne a inauguré une ère nouvelle dans l'histoire du droit public européen, en proclamant le principe, que les Etats de l'Europe ont envers la communauté des Etats des devoirs auxquels leurs intérêts particuliers doivent être subordonnés. ...La plus haute expression du nouvel ordre des choses est le congrès européen... Toute l'Europe est donc soumise à une jurisprudence commune en ce qui concerne l'affranchissement des grandes voies fluviales».—Le Congrès de Vienne et la conférence de Berlin. Revue de d. int. т. XVII. 1885. p. 201—217.

Между тѣмъ мы знаемъ уже, что сама коммиссія смотрѣла скромнѣе на свою задачу. Рѣшенія ея вдохновлялись не только общеевропейскими потребностями и примиреніе между различными интересами совершалось скорѣе съ точки зрѣнія взаимныхъ уступокъ береговыхъ государствъ, чѣмъ съ точки зрѣнія всеобщаго блага. Поэтому возможно согласиться съ Catellani, что факторами опредѣлившими соглашеніе 1815 г. были: „d'un lato il principio della libertà... dall' altro il principio della preponderanza assoluta dei diritti territoriali... caldeggiato in gran parte della reazione risorta“ ¹⁾. Береговыя страны рѣшительно держались своихъ часто узко понимаемыхъ выгодъ и дѣятельность рѣчной коммиссіи получала вслѣдствіе этого исключительно дипломатическій характеръ. „Мемуары Гумбольдта показывают“, читаемъ мы у проф. Капустина, „что коммиссія видѣла основаніе судоходства въ трактатахъ. Подобно тому, какъ въ трактатахъ мира государства устанавливаютъ положеніе торговли, точно также участвующія въ конгрессѣ могутъ принять взаимное обязательство условиться о свободѣ судоходства по рѣкамъ“ ²⁾. Каратеодори полагаетъ, что присутствіе лорда Clancarty можетъ служить доказательствомъ того, что дѣла въ коммиссіи разсматривались съ общеевропейской точки зрѣнія ³⁾. Но онъ совершенно упускаетъ изъ виду то обстоятельство, что голосъ этого дипломата не имѣлъ почти никакого значенія въ стройномъ хорѣ остальныхъ членовъ. Слѣдовъ этого вліянія мы не нашли. Болѣе того присутствіе лорда Кланкертти въ составѣ коммиссіи является совершенно непонятнымъ, такъ какъ конгрессъ постановилъ, по предложенію русскаго представителя, чтобы она состояла только изъ делегатовъ непосредственно заинтересованныхъ государствъ, т. е. прибрежныхъ государствъ международныхъ рѣкъ.

Наконецъ коммиссія 1816 г. не только не была, но и не могла быть органомъ общеевропейскаго законодательства, такъ какъ въ ея средѣ не были представлены всѣ государства Европы, всѣ одинаково суверенныя, не признающія надъ собой никакой власти и только сами налагающія на себя тѣ или другія стѣсненія политическія тѣла. Если вюртембергскій

¹⁾ La navigazione... p. 13.

²⁾ Обзорѣніе предметовъ... выпускъ VIII, с. 55.

³⁾ Франц. раб., p. 108—111.

посланникъ, не желавшій участвовать въ спеціальной комиссіи притоковъ Рейна, сторонникъ полной свободы каждаго государства въ вопросахъ рѣчнаго судоходства, принимаетъ однако приглашеніе комиссіи и подписываетъ утвержденный ею актъ судоходства по Майну и Неккару, то это никакъ не означаетъ того, чтобы Вюртембергъ призналъ за нею право издавать обязательныя для него правила, но доказываетъ только, что сильные политическіе мотивы побудили его не противиться рѣшенію представителей великихъ (и малыхъ) державъ ¹⁾. Далѣе, если подкомиссія, вырабатывавшая регламентъ для Майна и состоявшая изъ представителей береговыхъ государствъ этой рѣки, называетъ свой трудъ предварительнымъ, предоставляя сказать послѣднее слово самой комиссіи, то опять таки это объясняется не тѣмъ, что въ послѣдней признали органъ общеевропейскаго законодательства, а тѣмъ, что она рассматривала себя въ данномъ случаѣ не какъ самостоятельное собраніе, а просто какъ спеціальное отдѣленіе комиссіи, отдѣленіе, которому было поручено предварительно разработать одинъ изъ вопросовъ обсужденія. Наконецъ если, прослушавъ отчетъ о преніяхъ въ подкомиссіи притоковъ, комиссія рѣшила, что прибрежныя государства Майна должны быть приглашены выработать новый тарифъ рѣчныхъ сборовъ, болѣе согласный съ принятымъ на Рейнѣ, и представить его ей на просмотръ и утвержденіе, то упомянутыя государства имѣли полное право подчиниться или не подчиниться этому требованію. Они подчинились потому, что находили это согласнымъ съ своими интересами. Но никакихъ дальнѣйшихъ заключеній относительно обязательности постановленій комиссіи для всѣхъ остальныхъ, постороннихъ соглашенію государствъ изъ этого факта выводить нельзя. Эти замѣчанія находятъ свое подтвержденіе въ томъ, что къ трудамъ комиссіи были приглашены всѣ государства, относительно рѣкъ которыхъ комиссія должна была спеціально высказаться, что въ протоколѣ 12 (послѣдняго) собранія комиссіи опредѣленно оговорено присоединеніе береговыхъ государствъ къ постановленіямъ о притокахъ и т. д. Наконецъ не надо забывать и того обстоятельства, что комиссія имѣла своей

¹⁾ Другое мнѣніе см. Wurm, Fünf Briefe etc. S. 14 f. — Каратеодору, фр. раб., р. 110 и др.

задачей только подготовленіе рѣшеній конгресса по рѣчному праву. Обязательное значеніе они получили только послѣ того, какъ были подтверждены генеральнымъ актомъ 1815 г.

Теперь спрашивается, *какова же юридическая сила статей 1815 г.*? Что онѣ устанавливаютъ, для кого онѣ обязательны и возможно-ли считать ихъ и по сіе время дѣйствующимъ правомъ?

Статьи, относящіяся къ отдельнымъ рѣкамъ: Рейну, Шельдѣ, По, Эмсу, польскимъ рѣкамъ, притокамъ Рейна, устанавливаютъ на нихъ въ томъ или другомъ объемѣ, съ тѣми или другими особенностями свободу судоходства и общія начала сотрудничества береговыхъ государствъ въ видахъ обезпеченія этой свободы. Съ этими статьями мы будемъ имѣть дѣло въ очеркахъ освобожденія отдельныхъ рѣкъ. Что же касается общихъ статей, стст. 108—116, то онѣ понимаются обыкновенно весьма ошибочно.

По нашему мнѣнію, основываясь на нихъ, никакъ нельзя считать всѣ международныя рѣки *de jure* свободными, открытыми флагамъ береговыхъ или даже всѣхъ націй. А между тѣмъ это самое распространенное мнѣніе. Согласно вполне ясному смыслу ст. 108 *государства*, имѣющія общую рѣку, *обязуются только къ одному: регулировать судоходство по ней съ общаго согласія* и положить въ основаніе соглашенія принципы указанные въ ст. 109—116. Нельзя думать, что эти принципы дѣйствуютъ на каждой такой рѣкѣ просто въ силу акта 1815 г. Съ этой оговоркой можно, пожалуй, согласиться съ Каратеодори и Вурмомъ, что Вѣнскій конгрессъ хотѣлъ установить *минимумъ* рѣчныхъ вольностей для различныхъ государствъ¹⁾. Эти вольности должны были быть введены на международныхъ рѣкахъ, но для этого было необходимо особое соглашеніе береговыхъ государствъ. Остальныя подписчицы акта 1815 г. могли настаивать на ихъ примѣненіи и только.

Далѣе, это обязательство распространяется далеко не на всѣ состоящія между собою въ правильныхъ сношеніяхъ *государства*, но только на тѣ, которыя такъ или иначе приняли постановленія Вѣнскаго конгресса. Думать иначе, значитъ совершенно не понимать особой природы международ-

¹⁾ Carathéodory, франц. р. 108.—Wurm, Fünf Briefe... S. 13.

наго правообразованія въ отличіе отъ правообразованія національнаго или внутренне-государственнаго. *Актъ Вѣнскаго конгресса былъ подписанъ 7 державами: Австріей, Франціей, Великобританіей, Португаліей, Пруссіей, Россіей, Швеціей.* Постановленія относительно свободы рѣкъ кромѣ того различными береговыми государствами Рейна, его притоковъ и Шельды. Поэтому рѣшеніе его обязательныя прежде всего для каждой изъ подписчицъ и каждая имѣетъ право наблюдать за ихъ исполненіемъ. Но контроль государствъ долженъ ограничиваться только предѣлами положеній принятыхъ въ 1815 г. и ими подписанныхъ. Это правило въ общемъ признавалось какъ на практикѣ, такъ и въ теоріи. Такъ, г. Marschal, уполномоченный Нассау, говорилъ въ своемъ докладѣ представленномъ комиссіи 23 февраля 1815 г.: „Я думаю, что если одно изъ береговыхъ государствъ откажется исполнять постановленія комиссіи судоходства или приметъ рѣшенія противоположныя истинамъ, выдвинутымъ конгрессомъ, можно будетъ по праву прибѣгнуть ко всѣмъ тѣмъ мѣрамъ, которыя предписываетъ международное право для случаевъ нарушенія договора... Что же касается государствъ будущей германской конфедераціи, надо будетъ обращаться за содѣйствіемъ къ сейму“. Лордъ Кланкертъ шелъ еще дальше и предлагалъ, чтобы даже простое возвышеніе рѣчныхъ пошлинъ, которое предпримутъ береговья государства „dans la suite des temps“, а равно увеличеніе числа мѣстъ для сбора пошлинъ зависело отъ согласія подписчиковъ Парижскаго мира. Именно въ такомъ смыслѣ, по его мнѣнію, должны были быть измѣнены стст. 4 и 5 проекта Дальберга. Но это повлекло бы уже слишкомъ большее стѣсненіе свободы береговыхъ государствъ и предложенная имъ редакція была отвергнута. Далѣе постановленіе Германскаго союза отъ 3 Августа 1820 года говоритъ, что германскія государства должны самымъ точнымъ образомъ слѣдовать статьямъ Вѣнскаго акта относительно свободнаго судоходства. Союзный сеймъ во Франкфуртѣ пригласилъ 31 іюля 1832 г. прибрежныя государства Майна въ скорѣйшемъ времени заключить соглашеніе о приведеніи въ исполненіе рѣшеній 1815 г. Государства, собравшіяся въ Веронѣ 1822 г., прямо признали за собой право вмѣшательства въ положеніе дѣлъ на Рейнѣ ¹⁾. Вопросъ о правѣ европейскаго контроля

¹⁾ См. ниже главу IV.—Carathéodory, нѣм. раб. S. 298 f. прим. 10.—Schiattarella, *ibid.*, p. 434 s.

надъ актами прибрежныхъ государствъ, по мнѣнію Каратеодори, „kann nur bejahend ausfallen“ ¹⁾). Здѣсь, б. м., не правильно употребленъ терминъ: „европейскій“, но въ общемъ положеніе турецкаго дипломата вполне вѣрно.

Однако можно сдѣлать и еще шагъ впередъ. *Постановленія 1815 г. о рѣчномъ правѣ были признаны многими государствами, не подписавшими непосредственно акта 1815 г., въ различнаго рода одностороннихъ заявленіяхъ и международныхъ соглашеніяхъ. Такимъ образомъ право взаимнаго контроля распространяется и на эти государства, положимъ, на береговья стразы Дуная* ²⁾). *Наконецъ основныя начала договора 15 г., т. е. уже не статьи его, но идеи, лежащія въ ихъ основаніи, несомнѣнно должны считаться въ настоящее время дѣйствующими широко распространенными началами международного обычнаго права.*

Во всякомъ случаѣ съ вышеуказанными оговорками *обязательны какъ статьи 108—117, такъ и всѣ друія*, относящіяся въ отдѣльнымъ рѣкамъ, все равно, находятся онѣ въ самомъ актѣ, или въ добавленіяхъ къ нему. Какъ таковыя, онѣ состоятъ подъ охраной всѣхъ заинтересованныхъ въ нихъ и принявшихъ ихъ государствъ. Болѣе того, онѣ устанавливаютъ юридическія отношенія не только для береговыхъ государствъ Рейна, Шельды, По, Вислы и т. д., но и для всѣхъ тѣхъ державъ, которыя такъ или иначе приступили къ соглашенію 1815 г. Объ этомъ опредѣленно говорятъ ст. 117 акта и ст. 118.

Чтобы закончить съ разбираемыми вопросами, напомнимъ *еще два факта*. Въ извѣстномъ спорѣ Англіи и Сѣверо-Американскихъ Соединенныхъ Штатовъ относительно судоходства по рѣкѣ св. Лаврентія лондонскій кабинетъ опредѣленно заявлялъ, что статьи 1815 г. обязательны только для державъ ихъ подписавшихъ. На Берлинской конференціи 1885 г. (именно въ 5 собраніи ея), представитель Штатовъ г. Casson высказался

¹⁾ Carathéodory, нѣм. раб., 8. 248.

²⁾ Каратеодори считаетъ ст. 5 Парижскаго мира и ст. 108—116 Вѣнскаго конгресса, имѣющими «den Character wahrer vertragsmässiger Verpflichtungen, wie sie ihn für die ursprünglichen Contrahenten haben, auch für die Mächte...., welche sich denselben angeschlossen sind. Demnach sind alle Europäischen Mächte.... zur genauen Beobachtung dieser Abmachungen verpflichtet».

совершенно въ томъ же смыслѣ. Онъ сказалъ: „Нельзя думать... что Вѣнскій конгрессъ имѣлъ право установить правила обязательныя для всего свѣта; принципы, которые онъ провозгласилъ, обязываютъ только тѣ государства, которыя участвовали на немъ ¹⁾“. Оба эти заявленія, не смотря на кажущуюся рѣзкость ихъ, вполне удачно формулируютъ одно изъ основныхъ положеній дѣйствующаго права въ его примѣненіе къ частному случаю. Государства сами могутъ ограничивать себя, но ни отдѣльное государство, ни даже группа ихъ не можетъ, юридически говоря, налагать обязательства на самостоятельныхъ членовъ международнаго общенія.

Изъ постановленій 1815 г. потеряли силу только тѣ, которыя отмѣнены послѣдующими опредѣленными международными соглашениями или установившимся послѣ Вѣнскаго конгресса международнымъ обычаемъ. Въ чемъ заключаются эти измѣненія, будетъ ясно изъ нижеслѣдующихъ очерковъ исторіи рѣчнаго права народовъ. Во всякомъ случаѣ они касаются только отдѣльныхъ постановленій разбираемаго акта. Значеніе послѣдняго нигдѣ не было отмѣнено въ полномъ составѣ. Измѣненія состоятъ въ дальнѣйшемъ развитіи освободительныхъ началъ во всѣхъ институтахъ международнаго рѣчнаго права. Такъ напр. надо считать отмѣненными тѣ положенія 1815 г., которыя допускали, при извѣстныхъ условіяхъ, существованіе принудительныхъ перегрузокъ, рѣчныхъ сборовъ, основанныхъ на одномъ фактѣ судоходства и нѣк. другія. Въ этихъ измѣненіяхъ стст. 108—117 составляютъ дѣйствующее право. Поэтому Мекленбургъ совершенно напрасно ссылаясь въ оправданіе своей всегдашней оппозиціи реформамъ тарифа, принятаго на Эльбѣ въ 1821 г., на то, будто бы актъ 1815 г. перестаетъ дѣйствовать на тѣхъ рѣкахъ, прибрежныя государства которыхъ заключили между собою конвенцію, предусмотрѣнную ст. 108. Столь же мало правы были Австрія и Пруссія, когда онѣ доказывали ему, что хотя статьи 1815 г. имѣютъ постоянный характеръ, но ссылаться на нихъ могутъ только прибрежныя страны. Съ правильной точки зрѣнія онѣ составляютъ дѣйствующее право до тѣхъ поръ, пока не будутъ въ точности выполнены, или

¹⁾ См. Martens, N. R. G., série. 2, X, p. 263.

пока не будутъ вообще или примѣнительно къ отдѣльной рѣкѣ замѣнены опредѣленнымъ соглашеніемъ, которое соединить вокругъ себя молчаливо или формально голоса всѣхъ подписчиковъ 1815 г. Я не говорю конечно о томъ, что фактически онѣ могутъ перестать дѣйствовать или быть нарушены въ любое время.

Въ заключеніе остановимся на той роли, которую играли вѣнскія статьи въ развитіи изучаемаго института. *Многіе*, если не всѣ писавшіе по международному рѣчному праву *до сихъ поръ* *придаютъ*, думается намъ, *слишкомъ большое значеніе акту 1815 г.* Постановленія его никакъ нельзя считать единственнымъ источникомъ дѣйствующаго рѣчнаго права. Даже въ средѣ государствъ, подписавшихъ его, заключались соглашенія, шедшія въ разрѣзъ съ нимъ, или дальше него, или независимо отъ него. Между остальными же государствами и въ особенности въ другихъ частяхъ свѣта освобожденіе рѣкъ совершалось уже вполне самостоятельнымъ, нерѣдко оригинальнымъ путемъ по мѣрѣ того, какъ правительства убѣждались въ своевременности, полезности и необходимости извѣстныхъ реформъ. Постановленія 1815 вромѣ того не являются чѣмъ-либо вполне самобытнымъ. Многие они заимствуютъ изъ договоровъ революціонной эпохи. Въ нѣкоторыхъ отношеніяхъ они отклоняются отъ нихъ къ худшему ¹⁾. Энгельгардтъ не безъ основанія заявляетъ: „En résumé l'activité trop diplomatique de la commission de 1815 n'a pas absolument répondu à cet esprit cosmopolite dont ses premières instructions portaient l'empreinte manifeste ²⁾“. Главнѣйшія идеи соглашенія 1815 г. давно уже высказывались въ наукѣ или въ международной политикѣ. Имъ не были затронуты многіе важные пункты рѣчнаго права, именно о таможенномъ контролѣ, каботажѣ, рѣчныхъ работахъ на общихъ участкахъ рѣки, распредѣленія рѣчныхъ пошлинъ, классификаціи товаровъ и т. п. ³⁾

Лучшими постановленіями обыкновенно считаются касающіяся принудительныхъ остановокъ, ассоціацій судоходцевъ (регламентъ Рейна), рѣчныхъ пошлинъ и нѣкоторыя другія. Прадье-Фодере находитъ единственное значеніе принциповъ

¹⁾ См. глава IV, сравненіе актовъ рейнскаго судоходства 1804 и 1815 гг.

²⁾ Histoire, p. 72.

³⁾ Engelhardt, Régime... p. 39.

1815 г. въ томъ, что они замѣнили „aux réquisitions diverses et souvent arbitraires des autorités locales un tarif invariable et uniforme“. Это, конечно, слишкомъ суровая оцѣнка.

Главное, неоспоримое значеніе Вѣнскаго конгресса заключается въ томъ, что здѣсь съ одной стороны впервые было официально высказано убѣжденіе въ необходимости повсемѣстно реформировать международное рѣчное право, и цѣлый рядъ государствъ приняли на себя опредѣленные обязательства въ этомъ направленіи, а съ другой были также впервые кодифицированы основныя начала этого новаго, реформированнаго права. То и другое обстоятельство имѣло рѣшающее значеніе на дальнѣйшую судьбу международного судоходства и международныхъ рѣкъ въ Европѣ и въ Америкѣ. Актъ 1815 г. имѣлъ не только юридическое значеніе, но и громадное, если такъ можно сказать, фактическое вліяніе. Являясь плодомъ добросовѣстнаго труда цѣлаго ряда весьма компетентныхъ лицъ, онъ былъ часто изучаемъ, и вызывалъ подражанія всюду, гдѣ ставился вопросъ о международныхъ рѣкахъ. Ничто въ области нашего изслѣдованія не имѣло столь продолжительнаго и всесторонняго значенія для практики, и даже для теоріи, какъ актъ 1815 г. Это такая великая заслуга дѣятелей 1815 г., что передъ нею блѣднѣютъ всѣ остальные достоинства и ступшеваются всѣ даже крупныя недостатки ихъ труда.

Всѣмъ сказаннымъ мы хотѣли пояснить, что *ни одно изъ двухъ крайнихъ мнѣній*, обыкновенно высказываемыхъ относительно акта 1815 г., *не кажется намъ вполне справедливымъ*. Мы не принадлежимъ ни къ его хулителямъ, ни къ его безусловнымъ апологетамъ. Онъ, быть можетъ, сѣзвилъ тѣ широкіе принципы, которые были выдвинуты въ 1814 г. въ минуту всеобщаго одушевленія, но онъ сумѣлъ дать имъ то приложеніе къ практическимъ отношеніямъ, которое было возможно при данныхъ обстоятельствахъ времени. Поэтому онъ явился необходимой ступенью историческаго развитія началъ свободнаго рѣчнаго судоходства. Прадье - Фодере, повторяя чужія слова, провозглашаетъ: „Les traités de 1815 arrêtèrent ce progrès et lui imprimèrent même un mouvement de recul“¹⁾... Но это опять таки несправедливое преувеличеніе. Если мы

¹⁾ Cours, § 718.

должны такъ или иначе выбрать между противниками и защитниками вѣнскихъ соглашеній, то скорѣе присоединимся къ послѣднимъ. Мы скорѣе скажемъ вмѣстѣ съ однимъ политическимъ дѣятелемъ: „Les règlements fluviaux du congrès de Vienne et d'autres stipulations semblables doivent être considérées comme un hommage que l'homme rend au grand législateur de l'univers, en affranchissant ses oeuvres des entraves que l'arbitraire leur a trop souvent imposées“ ²⁾ Или, по крайней мѣрѣ, назовемъ ст. 108—117, употребляя выраженіе Оппенгейма: „*anerkanntes*“ ³⁾. На самомъ дѣлѣ главное, если не единственное обвиненіе противъ стст. 108—117 состоитъ въ томъ, что онѣ исключали изъ судоходства по международнымъ рѣкамъ флагъ береговыхъ государствъ. Но развѣ можно называть это регрессомъ? Гдѣ, въ какихъ соглашеніяхъ былъ онъ допущенъ въ то время конкурировать съ мѣстными судоходцами? Въ Рисвикскомъ договорѣ, въ ст. 5 Парижскаго мира? Первый относился къ давно минувшимъ временамъ, относительно которыхъ утверждать что-либо можно только съ большею осторожностью. Вторая, надо сознаться, высказывается категорически только относительно судоходства по Рейну. Будущій конгрессъ, гласитъ она, долженъ рѣшить какимъ образомъ (*de quelle manière*) начала рейнскаго права могутъ быть примѣнены и къ другимъ рѣкамъ.

Наконецъ нѣсколько словъ о *заслугахъ* и заблужденіяхъ, вообще о роли бывшаго президента рѣчной комиссіи г. Гумбольдта. Статьи 1815 г.—созданіе его ума и опытности. Съ этимъ всѣ согласны. Но въ то время какъ одни говорятъ о „*remarquable étude du plénipotentiaire prussien*“ ⁴⁾, о томъ что мы обязаны ему „важнымъ успѣхомъ въ дѣлѣ освобожденія рѣкъ“ ⁵⁾; другіе обвиняютъ его „*d'avoir faussé et compromis dans son développement naturel le principe de la liberté fluviale*“ ⁶⁾.

¹⁾ Cours du droit int-l public, § 739.

²⁾ Письмо г. Clay къ посланнику Сѣв. - Американскихъ Штатовъ въ Лондонѣ г. Gallatin, отъ 15 іюня 1826 г.—Session 1827—28. Ср. Engelhardt эпиграфъ соч., Du régime... и Прадье-Фодере, § 740.

³⁾ Oppenheim, III, 14, S. 46.

⁴⁾ Каратеодори, франц. раб., р. 107.

⁵⁾ Блюнчли, Кодексъ, § 312.

⁶⁾ Engelhardt, Histoire, р. 69. Къ сожалѣнію у французскихъ писателей (даже у Энгельгардта) можно часто замѣтить постоянное желаніе, во что

Всего болѣе упрекаютъ его за ограничительное толкованіе постановленій Парижскаго конгресса относительно свободы судоходства ¹⁾ и за желаніе прикрыть свои намѣренія двусмысленной формой. Подобныя мысли высказывались даже официальными изслѣдователями рѣчнаго права ²⁾. Во всякомъ случаѣ врядъ-ли можно утѣшаться тѣмъ, что Гумбольдту удалось провести такъ ловко формулированную статью, что она „ohne das Princip der vollständig freien Schifffahrt anzutasten alle Empfindlichkeiten beschwichtigte“ ³⁾.

Съ недостатками его труда можно скорѣе примириться съ другой точки зрѣнія. Вопросъ о международномъ рѣчномъ правѣ былъ въ глазахъ дѣятелей 1815 г. однимъ изъ самыхъ неважныхъ, второстепенныхъ пунктовъ, подлежавшихъ разсмотрѣнію Вѣнскаго конгресса, къ тому же онъ впервые вводился въ сферу общихъ соглашеній между народами (не считая договора 1648 г.) и вызывалъ въ себѣ самое различное отношеніе заинтересованныхъ круговъ. Идея общаго блага боролась въ немъ съ притязаніями береговыхъ государствъ, примирить которыя было весьма трудно. Если мы примемъ во вниманіе всѣ эти обстоятельства, то согласимся, это рѣчная коммиссія 1815 г. и прусскій уполномоченный, стоявшій во главѣ ея, сдѣлали все, что было возможно сдѣлать, все то, что было представлено имъ. Въ ихъ личную вину нельзя ставить того, что современныя имъ правительства не понимали еще вполне правильно національные и интернаціональные интересы своихъ

бы то ни стало, возвеличить представителей Франціи и унижить Германію. Pezeril (Les navires français dans les eaux étrangères, p. 134): C'est aux auteurs du projet (les délégués français) que revient l'honneur des nouvelles mesures cosmopolites et à M. de Humboldt celui d'avoir légitimé l'exclusion des pavillons étrangers».

¹⁾ Онъ старался, утверждаетъ Энгельгардтъ, «à en éluder certaines conséquences pratiques au profit des souverainetés riveraines». — Régime... p. 37.

²⁾ Делегатъ Баваріи въ бывшей береговой коммиссіи Дуная г. Daxenberger въ своемъ докладѣ послѣдней: «Leitende Grundsätze in Bezug auf die Grenzen der Schifffahrtfreiheit auf der Donau» отъ 30 Марта 1857 г. пишетъ: «Можно замѣтить, что Гумбольдтъ стремился ввести извѣстныя ограниченія въ Парижскій трактатъ 1814 г. въ частномъ интересѣ береговыхъ государствъ Рейна».

³⁾ Caratheodory, нѣм. раб., S. 298.

народовъ. Съ извѣстной точки зрѣнія можно даже радоваться, что договоръ, заключенный въ Вѣнѣ, не требовалъ слишкомъ большихъ жертвъ отъ береговыхъ государствъ. Опытъ показалъ, что даже принятыя въ 1815 г. статьи съ большимъ трудомъ проводились въ жизнь ¹⁾).

Послѣ 1815 г. исторія права судоходства и рѣчнаго права вообще развивалась путемъ международныхъ соглашеній относительно отдѣльныхъ рѣкъ или между отдѣльными странами. Послѣдующія главы будутъ посвящены именно этимъ соглашениямъ.

¹⁾ Подтвержденіе, а иногда и комментаріи къ тому, что излагалось въ этой главѣ, можно найти въ слѣдующихъ работахъ: Comte d'Angeberg, *Le congrès de Vienne et les traités de 1815*. Paris. 1863.—Bluntschli, *Das moderne Völkerrecht*. Nördlingen. 1878. § 314 прим. 1.—Idem, *Le droit international codifié* (1869 г.).—Idem, *Современное международное право*. Пер. подъ редакціей гр. Камаровскаго. 1876 г.—Capefigue, *L'introduction au recueil d'Angeberg sur le traité de Vienne*.—Congrès de Vienne. *Pièces off.* Paris. 1816.—Carathéodory, фр. раб., р. 103—107.—Idem, нѣм. раб., S. 295—299.—Catellani, *Le colonie et la conferenza di Berlino*, р. 707—706.—Idem, *La navigazione fluviale*, р. 13—18.—Cramer v. d. Bergh, *Disputatio historica*, р. 14—29.—Engelhardt, *Du régime...*, р. 77—83.—Idem, *Histoire*, р. 63—73.—Eichhoff, *Pragmatisch—geschichtliche Darstellung der Verhandlungen und Beschlüsse des Congress — Comité für die Freiheit der Flüsse*. Mainz. 1819.—C. de Garden, *Histoire générale des traités de paix*. T. XV. Paris. 1887.—Gervinus, *Geschichte des XIX. Jahrhunderts*. B. I.—Idem, *XIX вѣкъ*.—Heffter, *Европейское международное право*, 1880 (Пер. б. Таубе), с. 156.—Капустинъ, *Обзоръ предметовъ...* VIII выпускъ с. 54—56.—Klüber, *Akten des Wiener Congresses in den Jahren 1814 und 1815*, III, Erlangen. 1815.—Idem, *Uebersicht der diplomatischen Verhältnisse des Wiener Congresses etc.* 1816.—Мартенсъ, *Международное право*. 2 изд., 1 т., с. 128—138.—Наумовъ, *Судоходство по Шельдѣ*, с. 105—111.—Oppenheim, *Der freie deutsche Rhein*. Stuttg. 1842. S. 75, 101.—Pertz, *Das Leben des Minister Fr. v. Stein*. Bd. III. и IV.—Соловьевъ, *Вѣнскій конгрессъ*, Русск. Вѣст. 1865 г., 2.—Schiattarella, *Propedeutica*, р. 438—441.—Thiers, *Histoire du consulat et de l'empire*. T. XVIII.—Idem, *Congrès de Vienne*. Paris. 1863.—Wheaton, *Elements*, 3 éd. (1858). T. I, р. 182.—Idem, *Histoire*, 3 éd. (1853), р. 184—188.

Глава IV.

ОЧЕРКЪ РАЗВИТІЯ СВОБОДНАГО СУДОХОДСТВА ПО РЕЙНУ И ЕГО ПРИТОКАМЪ.

Указатель литературы для Рейна и его притоковъ.— Благодаря тому обстоятельству, что Рейнъ, международная рѣка по преимуществу, орошаетъ области, издревле образующія поприще дѣятельности различныхъ культурныхъ народовъ, вопросъ о международномъ судоходствѣ на немъ представляетъ одинъ изъ старѣйшихъ и сравнительно хорошо и пространно разработанныхъ институтовъ международного рѣчнаго права. (Старинную литературу о Рейнѣ см. также Kamptz, Neue Literatur des Völkerrechts, 1817, S. 215 f.). Перечень относящихся сюда работъ мы раздѣлимъ на 4 части, сообразно главнымъ моментамъ въ исторіи этой рѣки.

А. Эпоха до большой французской революціи. J. Ern. T. Danz, Die Oberherrschaft über den Rhein. Frankfurt.a.M. 1793.—Jdem, Über Rheinschiffahrt.—Deductionen die bei Neuwied angelegte fliegende Brücke über den Rhein betreffend, 1743—1745 (in Holzschuher Deductions-bibl. Thl. I, p. 376 u. f.).—*Marq. Freher*, Com. in Constitutionem Adolphi Imp. a. 1293 promulgatam de insulis Rheini, Heidelb. 1611. Norimb. 1757.—Die Freiheit der Rheinschiffahrt aus der wesentl. Gerechtigkeit etc. Wien. 1774.—Ch. Hart. Sam. Gatzert, Progr. II. De Dominio Moeni. 1771. Giessae.—Ph. C. Graf v. Fuggerv. Kirchheim, Über die Gränzen der, den Kurfürstenthum Mainz über den Mainstrom... zustehenden Oberherrschaft Maynz, 1786.—Jac. Christ. Klipstein, Dissertatio de dominio Rheni inter plures controverso. Giessae, 1740. 4.—J. Thadd. Müller, De tutela Rheni. Heid. 1781.—*Noe Meurer*, Wasserrecht, fürmehmlich des Reinstroms. Cöln, 1663. 4.—Z. H. Nicolai, De Argentinensium in Rheno navigatione. Argent. 1760. 4.—J. L. Beutner, Hist. public. Abhandlung über den Rheinhandel und Schiffahrt.

Mainz. 1792.—Schlettwein, Die Freiheit der Rhein-Schiffahrt. Offenbach und Hanau. 1778. 8.—Sendschreiben eines teutschen Rechtsgelehrten über ein Diplom Kaisers Sigismundi von 1437. etc. 1749.—Franc. L. Freitlinger, De aurilegio praecipue in Rheno. Argent. 1776. 4.—J. W. Windscheid, Com. de Stapula, qua praecipua Ducibus Luliae et Montium libertas navigandi et commerciandi in Rheno... vindicatur. Düsseld. 1775.—H. B. Wenck, De dominio Moeni. Darmstadt. Comm. I. 1786. Com. II. 1787.

В. Время французскаго вліянія на Рейнъ. Betrachtungen über den Thalweg des Rheines als Grenzscheide etc. Germanien. 1802.—Betrachtungen über den gegenwärtigen Zustand der Rhein-und Moselschiffahrt. Von einem Freunde der Hamburg. Coblenz. 1802.—Daniels, Mémoire sur le droit de relache appartenant aux villes de Cologne et de Mayence. Cologne, an XII.—De la navigation du Rhin. Germinal, an V (1802).—J. P. Eichhoff, Mémoire sur les quatre départements réunis de la rive gauche du Rhin. an. X.—J. P. Eichhoff, Analytischer Entwurf einer Sammlung von Abhandlungen und Aufsätzen über die Schiffahrt, Polizei und Handlung des Rheinstroms. Maynz. 1811.—J. Eichhoff, Topographisch-statistische Darstellung des Rheines. Cöln. 1814.—F. S. Gaum, Bemerkungen über den Octroivertrag. Heidelberg. 1806.—F. W. Gauhm, Rechte der Staatsgewalt über die Rheinschiffahrt. Mannheim. 1809.—Handbuch der Angestellten der Rheinschiffahrtsoctroi. Cöln. 1805.—S. A. Jacobi, Einige Worte über die Rheinschiffahrt. Düsseldorf. 1803 (То же въ Posselts Europäischen Annalen. B. I. № 4.).—Jollivet, Du Thalweg du Rhin considéré comme limite entre la France et l'Allemagne. Mayence. An X. То же по нѣмецки. Mainz. 1801.—I. Klüber, Staatsrecht des Rheinbundes. Tübingen. 1808. S. 167—178.—F. Paravey, De la libre navigation du Rhin. Coblenz. 1802. Къ нему Supplément. Cobl. 1802.—G. Sartorius, Prag. de navigatione Rheni, Göttingae, 1798, in 8.—Über die Rheinschiffahrtsvertrag. in Vogts Europ. Staatsrelationen. Band VI. 1806. St.

I. № 5.—Mons de Wiebeking, Comment devrait-on au congrès de Rastadt déterminer les limites tracées par le Rhin?—I. F. Zeller, Die Neckar-Rhein-und Main-schiffart. Heilbronn. 1809.

C. Реформы Вѣнскаго конгресса. М. С. Arndt, Der Rhein, Deutschlands Strom, nicht Deutschlands Gränze. 1814.—Pro memoria der Stadt Frankfurt. 1814 4. См. Acten des Wiener Congresses Klüber'a. В. I. Heft. III. № 1.—Различныя сообщенія о рейнскомъ судоходствѣ, представленные Вѣнскому конгрессу, см. АКТЫ Ключера. В. III. Heft 9, 10, 11.—Der Staffelrecht oder die Stationsfahrt auf dem Rhein. 1814 (См. АКТЫ В. кон. Ключера, Т. I, Heft. III, № I).—Über die Freiheit der Rheinschiffahrt. Frankfurt. a. M. 1816 (АКТЫ В. к. Ключера, т. I. Heft. III, № 3 и Heft XI, № 5).—Welches Schicksal wird der 5-te Artikel des Parises Friedens... haben? Frankf. a. M. 1814.

D. Послѣ Вѣнскаго конгресса. Т. М. С. Asser, lets over de Rijntollen.—Idem, De Kluisters von Rhenus. Amsterdam. 1860.—Idem, La session parlementaire des Pays-Bas 1868—69. au point de vue du droit intern. Revue de dr. intern., I, p. 622—625. 1869.—Idem, Over de nieuwe Rijnvaart conventie. Rijnvaart regter. Amsterdam. 1869. № III des Handelsregtelijke aanteeckeningen.—Idem, Un article concernant la juridiction du Rhin dans de Gids, 1860, p. 460.—Bergson, La Hollande depuis 1865, Revue des deux mondes, 1-er oct. 1851.—Dr. R. Van der Borcht, Die wirthschaftliche Bedeutung der Rhein-Seeschiffahrt. Köln. 1892.—Calvo, le droit international, p. 435—438. Carathéodory; du droit intern., p. 115, 116.—Idem, Das Stromgebietsrecht, S. 332—336.—Cramer van den Bergh, Disputatio historica juris gentium continens historiam novarum legum de fluminum communium navigatione. Leyden, 1835, p. 16—29, 57—62 etc.—En. Criscuolo, La sovranita degli Stati sulle acque. § 39, p. 66—67.—Engelhardt, du régime etc., p. 41—45, 52—53, 19—21.—S. H. Godefroi, ancien ministre de la justice, membre de la seconde Chambre des Etats-Généraux des Pays-Bas, Les tribunaux

pour la navigation du Rhin. Rev. de dr. intern., T. I. 1869, p. 494—512.—Ingénieur A. Graff, die Rhein-Seeschifffahrt. Köln. 1890. См. Annalen des Deutschen Reichs. 1893, № 10, S. 796.—Halleck, international law, ch. VI, § 30.—Dr. J. Op. den Hooff, Etwas über die Rheinschifffahrt. Приложение къ № 317 Augsburger Allg. Zeitung. 1825.—Rolin-Jaequemyns, Chronique du droit intern. Revue de dr. int. 1869, I, p. 151—152.—Jahresbericht d. Central-Commiss. f. die Rhein-Schifffahrt. 1890 Münch. 1891.—Kent, Commentaries of american law. V. I. p. 37, note b —Klüber, Oeffentliches Recht des Deutschen Bundes. § 571.—Kolb, in Rotteck's und Welcker's Staatslexicon. I Auflage, XIII, S. 784.—William Lawrence, Elements du droit international, by Wheaton, note 113.—Martens, Précis (2 éd. Vergé), t. II, p. 137.—Meidinger, Die deutschen Ströme in ihren Verkehrs- und Handelsverhältnissen, Leipzig, 1853.—Ernst Meier (im Holtzendorf's Rechtslexicon), Flussschifffahrt, S. 598—599.—Morsolin, B., Il congresso di Verona. Vicenze typ. Burato. 1887. P. 40 —Nau, Beyträge zur Kenntniss des Handels u. der Schifffahrt. Mainz, 1818—19, in 4.—Наумовъ, Судоходство по Шельдѣ, стр. 23—24.—Neue Organisation der Schifffahrts—und Handelsverhältnisse auf dem Rheinstrome. Basel 1822.—Oeckhardt, Geschichtliche Darstellung der Gesetzgebung über Zölle und Handelsschifffahrt des Rheins. Mainz 1818.—Oppenheim, Der freie deutsche Rhein. Stuttgart. 1842.—Ortolan, Domaine international, § 44.—Phillimore, Commentaries upon intern. law., v. I, § 168.—Pierantoni, I fiumi e la convenzione internazionale di Mannheim. Firenze, 1870.—Heinrich Rettich, Le lac de Constance. Tubingue, 1884 —Idem, D. völker—und staatsrechtl. Verhältnisse d. Bodensees. Hist. und jurist. unters. Tübingen. 1884.—Rhein, d. dessen Handel u. Schifffahrt unt. d. franz. Herrsch. zu Anfang dieses Jahrh. Coburg. 1860.—Der Rheinstrom und seine wichtigsten Nebenflüsse etc. Eine hydrographische, wasserwirthschaftliche und wasserrechtliche Darstellung. Baden. 1889.—Maximilien de Ring, Les nautes du Rhin. Messenger des sciences historiques de Belge, année 1842.—Maximilien de Ring, Mémoire

sur les établissements romains du Rhin et du Danube.— Rotteck und Welcker, Staatslexicon, Bd. XXX, v. Rheinoctroi, Rheinschiffahrt.—Schiattarella, Propedeutica al diritto internazionale. 1881. P. 441—443.—Georg. Schirges, Der Rheinstrom. Mainz. 1857.—O. Fr. v. Völdern-dorf, Art. 4 Ziffer 9 der Reichsverfassung. Annalen d. D. Reichs. 1890. S. 825. Weiske, Rechtslexicon, v. Rhein.—Wetgeving op de Rijnvaart, benevens het Reglement van politie voor de Scheepen Notvaart op den Rijn. 2 druk. Rotterdam. 1883.—Wheaton, Elements etc., T. I, ch. IV, §§ 16, 17, p. 182—185.—Idem, Histoire des progrès du droit des gens, T. II, § 21, p. 188—191.

Регламентъ 1815 г. судоходства по Рейну и его притокамъ.—Между постановленіями Парижскаго конгресса мы находимъ одно, относящееся къ судоходству по Рейну. *Статья 5* въ своей первой половинѣ гласить: „Судоходство по Рейну съ того пункта, гдѣ онъ становится судоходнымъ, до впаденія его въ море будетъ свободно, именно оно не можетъ быть никому запрещено; на слѣдующемъ конгрессѣ займутся установленіемъ принциповъ, на основаніи которыхъ возможно регулировать самымъ равнымъ и самымъ благопріятнымъ для торговли всѣхъ народовъ образомъ пошлины, взимаемая на этой рѣкѣ рѣчными государствами“. Мысль этой статьи выражена вполне недвусмысленно. „Въ силу статьи 5 плаваніе по Рейну“, сказалъ извѣстный Штейнъ, „открыто для всѣхъ флаговъ“¹⁾.

На основаніи этого распоряженія на конгрессѣ въ Вѣнѣ былъ выработанъ особый регламентъ для Рейна изъ XXXII стст.²⁾ Послѣдній однако составляетъ не столько развитіе вышеизложенной 5 статьи 1814 г., сколько подробное комментированіе общихъ стст. 109—117 акта 1815 г. Познакомимся же съ его содержаніемъ.

Стст. I, XXI и XXIV стипулируютъ свободу рейнскаго судоходства. „Судоходство по Рейну отъ того пункта, гдѣ онъ становится судоходнымъ, до впаденія въ море внизъ и вверхъ

¹⁾ S. Pertz, Das Leben des M-rs Fr. V. Stein. 1851. Berlin, IV, S. 28;—Ср. Engelhardt, Histoire, p. 64.

²⁾ Онъ составляетъ вторую изъ 3 частей XVI приложенія къ генеральному акту.

по теченію объявляется совершенно свободнымъ и, что касается торговли, не можетъ быть никому запрещено...“ (ст. I). Статью эту надо понимать въ томъ смыслѣ, что конкуренція небереговыхъ флаговъ на Рейнѣ исключается, что для иностранцевъ предоставляется только свобода торговаго движенія по этой рѣкѣ ¹⁾).

„Ни отдѣльные лица, ни даже ассоціаціи не будутъ пользоваться исключительнымъ правомъ судоходства по этой рѣкѣ“.... (ст. XXI). Последнее распоряженіе наноситъ смертельный ударъ одному изъ древнѣйшихъ учрежденій Рейна, признанному какъ въ международномъ, такъ и въ національномъ правѣ. Въ этомъ шагѣ сказывается торжество новыхъ идей. Государство предоставляетъ большую свободу отдѣльной личности, отказывается отъ части своего всеобъемлющаго полицейскаго контроля. Болѣе, чѣмъ прежде, полагаясь на совершенство своей администраціи, оно рѣшительно становится лицомъ къ лицу съ отдѣльнымъ человекомъ, не нуждаясь ни въ какихъ посредствующихъ организаціяхъ.

Этому постановленію вполне соответствуетъ *ст. XIX, отменяющая права Майнца и Кёльна на relâche, échelle или contre charge (Umschlag)*. Въ ней также торжествуютъ начала новѣйшаго права, порывающаго съ покровительствомъ мѣстнымъ интересамъ и выгодамъ и возвышающагося до пониманія національных и интернаціонныхъ потребностей.

Система сбора пошлинъ и полиціи будетъ отнынѣ одна для всей рѣки и распространится на ея притоки, орошающіе нѣсколько государствъ (ст. II). Тарифъ пошлинъ во многихъ отношеніяхъ опредѣляется, какъ онъ дѣйствовалъ по договору 1804 г. (ст. III). „Онъ можетъ быть возвышенъ только съ общаго согласія прибрежныхъ правительствъ Рейна, причемъ они обязуются исходить изъ принципа, что ихъ истинный интересъ состоитъ въ оживленіи международныхъ сношеній, и что судоходные сборы назначаются для покрытія

³⁾ Въ пользу исключенія иностранцевъ, повидимому, склонялся и анонимный авторъ интереснаго мемуара того времени подъ заглавіемъ: «*Considérations sur les rapports politiques et commerciaux de la France, relativement à la navigation du Rhin après le traité de Paris*». Это былъ, судя по нѣкоторымъ даннымъ, г. Eichhoff, прежній главный директоръ рейнскаго округа; — Ср. Engelhardt (у котораго нами взята эта сноска), *Histoire* р. 65—66.

расходовъ на рѣчныя потребности; рѣшаться на возвышеніе ихъ только по самымъ справедливымъ и настоятельнымъ мотивамъ и ни подъ какими названіями и ни подъ какими предлогами не обременять судоходства другими сборами, кромѣ тѣхъ, которые установлены въ настоящихъ регламентахъ“ (ст. VI). „Сборъ пошлинъ производится въ каждомъ береговомъ государствѣ за его счетъ и мѣстными чиновниками“ (ст. VI). Таможенное дѣло строго отдѣляется отъ сбора рѣчныхъ пошлинъ (ст. XII).

Содержаніе въ порядкѣ бечевниковъ и русла рѣки возлагается на каждое береговое государство, пропорціонально его владѣніямъ.

Далѣе *стст. XXVIII—XXX* говоритъ о *рентахъ*, лежащихъ на доходахъ съ рейнскаго судоходства, о пенсіяхъ, вспомошествованіяхъ и т. п. лицамъ, служащимъ и служившимъ на Рейнѣ и т. п.

Наконецъ послѣднее важное матеріальное распоряженіе содержитъ ст. XXVI. „Въ случаѣ войны взиманіе октруа будетъ продолжаться свободно ... Суда и лица, употребляемые на службѣ октруа, будутъ пользоваться всѣми привилегіями нейтральности. Особая стража будетъ приставлена къ бюро и кассамъ октруа“. Это, какъ видно, буквальное повтореніе одной изъ статей 1804 г.

Но кромѣ нихъ въ регламентѣ имѣются и постановленія, такъ сказать, формальнаго характера, опредѣляющія власти, которымъ будетъ представлено управленіе рейнскимъ судоходствомъ. Вопросъ объ учрежденіи центральной оріана управленія, d'une centralité quelconque, занималъ рѣчную комиссію въ продолженіе нѣсколькихъ засѣданій. Впрочемъ уже во 2-мъ засѣданіи было рѣшено, что „взиманіе налоговъ не можетъ производиться сообща, и что забота о бечевникахъ и вообще о берегахъ должна быть предоставлена береговымъ государствамъ“. Засимъ въ четвертомъ засѣданіи постановили, что центральнымъ органомъ рейнскаго управленія должна быть комиссія, а не отдѣльное лицо, и обсуждали вопросъ о томъ, какою степенью власти она должна пользоваться какъ для рѣшенія споровъ, которые будутъ возникать между судоходцами и сборщиками октруа, такъ и для удовлетворенія жалобъ, которыя могутъ подаваться на нарушеніе дѣйствующихъ правилъ со стороны того или другаго береговаго государства. Причемъ бар. Гум-

больдтъ, имѣя въ виду интересы своего отечества, старался провести мысль о пропорціональномъ представительствѣ береговыхъ государствъ въ комиссіи. Въ пятомъ засѣданіи по этимъ вопросамъ было рѣшено такъ: „Эта комиссія въ своихъ сношеніяхъ съ береговыми государствами будетъ имѣть только совѣщательный голосъ: жалобы, которыя будутъ ей адресованы противъ того или другаго береговаго государства, будутъ ею обсуждаться, относительно нихъ будутъ приниматься ею извѣстныя заключенія, но она должна ограничиваться передачей своихъ рѣшеній береговымъ властямъ, которыя съ своей стороны обязаны давать имъ соотвѣтствующее удовлетвореніе, если не найдется какихъ-либо болѣе важныхъ препятствій; въ послѣднемъ же случаѣ эти мѣстныя власти должны представить свои соображенія центральной комиссіи и въ то же время адресовать ихъ своему правительству, между которымъ и центральной комиссіей поднимутся особые переговоры на счетъ даннаго вопроса“. Въ другомъ отношеніи права комиссіи гораздо шире. „Въ случаѣ жалобъ судовщиковъ или торговцевъ на дѣйствія бюро взиманія пошлинъ, имъ предоставляется между прочимъ право жаловаться комиссіи, которая и рѣшаетъ вопросъ административнымъ порядкомъ“. Опуская другія подробности продолжительныхъ переговоровъ насчетъ разбираемой матеріи, переходимъ къ принятымъ рѣшеніямъ.

„Для того, чтобы установить достаточный контроль за соблюденіемъ общаго регламента, и для того, чтобы создать власть, которая могла бы служить средствомъ сношенія между береговыми государствами относительно всего того, что касается судоходства, образуется *центральная комиссія*“ (ст. X). Эта комиссія изъ представителей береговыхъ государствъ, отъ каждаго по одному, собирется не позже 1-го іюня 1815 г. (ст. XXVI). Она должна будетъ: 1) замѣнить временную администрацію Рейна во всѣхъ тѣхъ случаяхъ, гдѣ это будетъ возможно до изданія полнаго регламента Рейна, и 2) вырабатывать этотъ послѣдній, слѣдуя указаніямъ настоящаго акта, и касаясь тѣхъ предметовъ, которые указаны въ немъ и въ конвенціи 1804 г. Постановленія послѣдней должны быть по возможности удержаны (стст. XXII и XXVII). Впослѣдствіи эта комиссія будетъ созываться разъ въ годъ осенью (ст. XI). „Центральная комиссія будетъ принимать отчеты въ дѣя-

тельности инспекторовъ, будетъ оказывать имъ необходимую поддержку и слѣдить за тѣмъ, какъ они исполняютъ свои обязанности. Она будетъ заниматься всѣми вопросами, которые касаются общихъ интересовъ судоходства и торговли, и публиковать ежегодный отчетъ о состояніи судоходства на Рейнѣ“ (ст. XVI) „Ея рѣшенія будутъ обязательны только для тѣхъ береговыхъ государствъ, которые выразятъ на нихъ свое согласіе черезъ своихъ комиссаровъ“ (ст. XVII).

„Для того, чтобы существовала на Рейнѣ постоянная власть, которая могла бы и въ отсутствіе комиссіи наблюдать за исполненіемъ регламента, и къ которой могли бы въ случаѣ надобности обращаться за помощью судоходцы и торговцы, будетъ назначенъ *главный инспекторъ и три субъ-инспектора*“ (ст. XII). Главный инспекторъ будетъ назначенъ центральной комиссіей большинствомъ голосовъ, причемъ Франція будетъ имѣть 1 голосъ, Индерланды—1, Пруссія—2, остальные нѣмецкіе князья вмѣстѣ взятые также—2. Субъ-инспектора назначаются въ извѣстномъ порядкѣ мѣстными правительствами (ст. XIII). „Должности инспектора и субъ-инспекторовъ пожизненны“, но комиссія можетъ удалять ихъ, если найдетъ нужнымъ, и даже предавать суду (ст. XIV). „Главный инспекторъ вмѣстѣ съ субъ-инспекторами обязанъ слѣдить за исполненіемъ регламентовъ и вносить однообразіе во все, что касается полиціи судоходства. Въ его права и обязанности входитъ поэтому отдавать приказанія бюро сбора пошлинъ и входить въ сношенія съ другими мѣстными властями береговыхъ государствъ. Чиновники бюро и мѣстные власти должны оказывать ему помощь и повиновеніе во всемъ, что касается исполненія регламента и т. д. Главный инспекторъ долженъ вромѣ того подготавливать всѣ матеріалы, которые могутъ освѣдомить центральную комиссію на счетъ состоянія и потребностей судоходства и т. д.“ (ст. XV). Содержаніе инспектора и субъ-инспекторовъ лежитъ на береговыхъ государствахъ въ той мѣрѣ, въ какой они принимаютъ участіе въ ихъ выборѣ (ст. XVIII).

Наконецъ „у каждаго бюро для сбора пошлинъ будетъ учреждено *особое судебное мѣсто* для разсмотрѣнія и рѣшенія, согласно регламенту, въ первой инстанціи всѣхъ спорныхъ дѣлъ, относящихся до предметовъ, предусмотрѣнныхъ въ регламентѣ“ (ст. VIII). „Стороны имѣютъ право

сдѣлать выборъ при переносѣ дѣла на апелляцію между центральной комиссіей и высшимъ судебнымъ трибуналомъ страны, гдѣ имѣло мѣсто рѣшеніе дѣло въ первой инстанціи“ (ст. IX).

Таковы тѣ начала, которыя были приняты въ 1815 г. для рейнскаго судоходства. Актъ, только что рассмотренный нами, является *лучшимъ комментариемъ къ общимъ постановленіямъ Вѣнскаго конгресса*. Поэтому онъ значительно отклоняется то въ хорошую, то въ дурную сторону отъ регламента рейнскаго судоходства 1804 г. Я не буду повторять того, что было уже сказано относительно общаго значенія постановленій 1815 г. въ исторіи международного рѣчнаго права.

Наиболѣе отклоненій отъ регламента 1804 г. мы видимъ въ статьяхъ, опредѣляющихъ организацію рѣчныхъ властей. Оно и понятно. Администрація 1804 г. была предназначена главнымъ, если не исключительнымъ образомъ для завѣдыванія сборомъ пошлинъ. Администрація, созданная Вѣнскимъ конгрессомъ, имѣла въ виду всестороннее управленіе рѣкой. Отсюда ея сложность, отсюда множественность рѣчныхъ чиновниковъ. Далѣе она гораздо болѣе соотвѣствуетъ началамъ международного права, чѣмъ организація 1804 г. Въ основаніи международного управленія лежитъ самостоятельность государствъ. Послѣдняя должна быть ограничиваема только тогда, когда является дѣйствительная къ тому необходимость. Между тѣмъ, нѣтъ сомнѣнія, излишняя централизація рейнскаго управленія 1804 г. сложилась подъ вліяніями ничего общаго съ потребностями международной жизни неимѣющими, именно подъ вліяніемъ наполеоновскаго режима.

Не менѣе *важны тѣ статьи, которыя уничтожаютъ различныя ограниченія частной предпріимчивости и впервые проводятъ строгую границу между дѣломъ таможеннаго управленія береговыхъ государствъ и сборомъ рѣчныхъ пошлинъ, и нѣкоторыя другія.* Энгельгардтъ находитъ, что регламентъ 1815 г. ниже своего предшественника, такъ какъ „il limite au détriment des intérêts généraux le cercle d'action du condominium riverain“ ¹⁾. Но это ограниченіе касается почти исключительно сбора пошлинъ, который отнынѣ долженъ производиться каждымъ государствомъ отдѣльно. Еще вопросъ, составляетъ-ли это шагъ назадъ?

¹⁾ Régime p. 39; Histoire, p. 72.

Значеніе акта 1815 г. состоитъ въ томъ, что онъ далъ намъ первый образецъ рѣчнаго регламента, покоющагося въ общемъ на тѣхъ началахъ рѣчнаго права, которыя дѣйствовали въ Европѣ безъ измѣненій до послѣднихъ лѣтъ, почти на всемъ протяженіи XIX вѣка.

Въ приложеніи къ акту 1815 г. находились также, какъ было указано выше, *статьи о судоходствѣ по притокамъ Рейна*, Неккару, Майну и Мозелю, т. е. тѣмъ притокамъ, которые орошали нѣсколько государствъ. Хотя къ этимъ рѣкамъ примѣнены особыя статьи, а не тѣ, которыя были приняты на Рейнѣ, но начала, положенныя въ основаніе ихъ, были тѣ же самыя. Свобода судоходства, „*telle qu'elle a été déterminée pour le Rhin*“ (ст. I), уничтоженіе существовавшихъ ранѣе на Майнѣ и Неккарѣ принудительныхъ этаповъ и привилегированныхъ судоходцевъ (ст. II), сближеніе тарифовъ рѣчныхъ сборовъ съ существующими на Рейнѣ (стст. III и IV), возложеніе заботы о бечевникахъ и руслѣ на береговья государства (ст. V). Въ особой статьѣ постановляется, что государства Неккара, Майна и Мозеля „будутъ имѣть тѣ же права на судоходство по Рейну, какъ и мѣстные подданные“ (ст. VI). Съ постановленіями 1815 г. относительно Шельды и Мааса мы еще встрѣтимся.

Изученіе протоколовъ специальныхъ комиссій, назначенныхъ для выработки статей о притокахъ Рейна (какъ и вообще протоколовъ 1815 г.), лучше всего прочаго *показываетъ намъ всю важность завоеваній, сдѣланныхъ въ 1815 г.* Безпрестанныя оговорки при принятіи извѣстныхъ, нынѣ бесспорныхъ началъ, боязнь сдѣлать излишнія, а въ сущности самыя естественныя уступки, напр. опасеніе чтобы Ланъ не попалъ въ число свободныхъ притоковъ, чтобы центральная коммиссія не распространила сферу своей дѣятельности и на притоки и т. д.,—доказательство, что въ глазахъ государствъ того времени реформы 1815 г. считались нарушающими или по крайней мѣрѣ затрогивающими самыя важныя, чуть-ли не священные интересы народовъ. Тѣмъ болѣе значенія, что въ эти отношенія удалось пролить достаточно свѣту, преодолѣть близорукій эгоизмъ отдѣльныхъ государствъ и сумѣть доказать имъ, въ чемъ заключается ихъ дѣйствительные интересы и самыя жизненныя нужды.

Время отъ 1815 г. до 1831.—*Коммиссія*, которой предстояло выработать новый регламентъ Рейна, должна была собраться 1-го іюня 1815 г., но на дѣлѣ засѣданія ея открылись только 15 августа 1816 г. Очевидно, съ созваніемъ ея не торопились ¹⁾.

Въ первый же день *нидерландское правительство* заявило претензію на единоличное распоряженіе ~~всѣми~~ судоходными рукавами Рейна, которые находились всецѣло въ его владѣніяхъ. Нидерланды предлагали коммиссіи распоряжаться только тѣмъ рукавомъ, который носитъ въ море названіе Рейна вплоть до своего впаденія въ море и который, встати сказать, не-судоходенъ. Голландія стремилась такимъ образомъ получить „привилегію аналогичную съ той, которая предоставляла въ продолженіи столѣтій лѣтъ въ ея полное распоряженіе устья Шельды“ ¹⁾. Въ своихъ притязаніяхъ Нидерланды опирались на слѣдующія соображенія. Употребленное въ актѣ выраженіе „jusqu'à la mer“ не однозначуще съ выраженіемъ „jusque dans la mer“, слѣдовательно свобода судоходства не распространяется на полуморскіе рукава рѣки, „dont l'empire d'après le droit des gens appartient incontestablement aux Pays-Bas“ ²⁾. Въ 3 ст. рейнскаго регламента сказано, что пошлины будутъ взиматься: „entre la frontière du Royaume des Pays-Bas et les embouchures de la rivière“. Опять таки здѣсь не упоминается о тѣхъ частяхъ устьевъ, гдѣ воды рѣки смѣшиваются съ водами моря. Наконецъ Голландія находила несправедливымъ, что отъ нея требуютъ открытія и морскихъ водъ, тогда какъ другіе народы открываютъ только рѣчныя.

Никто не ожидалъ подобнаго толкованія вѣнскихъ постановленій. Державы безуспѣшно взывали къ здравому смыслу и справедливости нидерландскаго правительства. Интересны *нѣкоторые изъ доводовъ, на которые ссылались при этомъ противники Нидерландовъ*. Прежде рейнскія суда имѣли право

¹⁾ См. Nau, Beiträge zur Kenntniss des Handels und der Schiffahrt. Mainz. 1818—19.—До 1866 г. въ коммиссіи было 7 членовъ. Въ 1866 г., съ прекращеніемъ существованія Нассау, число ихъ свелось къ 6.

²⁾ Memorandum Лондонской конференціи 1832 г. (о судоходствѣ по Шельдѣ).

³⁾ Protocole de Mayence, No 290.—Wheaton, Histoire, II, p. 189 s.—Cathedory, франц. раб., p. 111.

непосредственно сообщаться съ моремъ. Декретъ французскаго правительства отъ 21 октября 1811 г. утвердилъ за ними это право, подчинивъ ихъ только при прохожденіи устьевъ простому октруа, аналогичному съ тѣмъ, который взимался во внутреннихъ портахъ. По толкованію гаагскаго двора выходило, что державы сами отказались въ Вѣнѣ отъ своихъ ранѣе, „depuis près d'un siècle“ ¹⁾ существовавшихъ правъ и рѣшили подчинить общую торговлю территоріальной власти одного государства. Далѣе, по мнѣнію нѣкоторыхъ дипломатовъ того времени, территорія Голландіи была увеличена подъ условіемъ, что статьи Вѣнскаго конгресса ни въ чемъ не будутъ нарушены ²⁾. Голландія не имѣла права, одни статьи 1815 г. отбросить, другія сохранить. Согласно опредѣленнымъ постановленіямъ международнаго права, власть отдѣльнаго государства надъ водами территоріальнаго моря весьма ограничена и между прочимъ въ пользу свободы судоходства. Голландія же повидимому стремится уподобить ее верховнымъ правамъ государства надъ твердой землей. Что касается взаимности, то отъ Голландіи желали только открытія свободнаго транзита черезъ полуморскіе рукава. Голландія могла не бояться иностранной конкуренціи, ни что касается ввоза, ни что касается вывоза. Издержки на особую администрацію иностраннаго судоходства могли покрываться небольшимъ сборомъ рѣчныхъ пошлинъ. Наконецъ новѣйшій рейнскій октруа былъ почти вдвое ниже ранѣе существовавшаго. Рейнскія государства теряли такимъ образомъ почти 2 милл. франковъ. Выигрывала же при этомъ преимущественно Голландія, такъ какъ торговля сношенія ея были гораздо болѣе развиты, чѣмъ у какой либо другой береговой страны. На этихъ доводахъ pro и contra вертѣлся весь споръ.

Нельзя не замѣтить, что *Голландія была какъ будто права въ своемъ упорствѣ*. Дѣло въ томъ, что ст. III общихъ правилъ и II правилъ о Рейнѣ ясно постановляютъ, что единообразныя правила полиціи и рѣчныхъ сборовъ распространяют-

¹⁾ Прадье-Фодере, § 722.

²⁾ Делеша кн. Меттерниха отъ 14 февраля 1826 г.: «la liberté de la navigation du Rhin jusque dans la mer est une condition expresse de l'existence du royaume des Pays-Bas le droit international européen veut etc» Pradier-Fodéré, § 722.

ся только на тѣ рукава (embranchemens), которые орошаютъ нѣсколько государствъ. Въ этомъ они вполне приравнены къ притокамъ. Изъ этого можно заключить, что рукава, принадлежащіе одному государству, подобно такимъ же, т. е. національнымъ притокамъ, дѣйствию освободительныхъ началъ не подлежатъ. Но дѣло это рѣшается въ другомъ смыслѣ, если мы прибѣгнемъ къ протоколамъ Вѣнскаго конгресса. Совершенно не понятно, какъ до сихъ поръ не обратили на нихъ должнаго вниманія. Вопросъ о томъ, что понимать подъ выраженіемъ: Рейнъ, и какіе рукава служатъ его продолженіемъ, обсуждался въ 6 и 8 собраніи рѣчной коммиссіи 1815 г. Въ 6 засѣданіи представитель Нидерландовъ баронъ de Spaen представилъ разъясненія на счетъ того, какіе потоки воды въ предѣлахъ его отечества могутъ носить названіе: Рейнъ, и коммиссія рѣшила, что обѣ вѣтви Вааль и Лекъ относятся къ этимъ водамъ и образуютъ единственные рукава, которые, въ противоположность каналамъ и рѣкамъ внутренняго судоходства, входятъ въ число предметовъ, подлежащихъ регулированію со стороны будущаго регламента. Въ 8 засѣданіи Голландія, какъ будто, спохватилась и предъявила новыя требованія. Баронъ Spaen требовалъ, какъ возмѣщенія за признаніе и Лека и Вааля продолженіемъ Рейна, увеличенія значенія Голландіи при выборахъ рейнскихъ служащихъ ($\frac{1}{6}$ голоса). Онъ соглашался отказаться отъ этого требованія только въ такомъ случаѣ, если за продолженіе Рейна признаютъ одинъ рукавъ Лекъ. На этомъ и порѣшили. Одинъ Лекъ былъ подчиненъ общерейнскому регламенту. Вааль былъ объявленъ продолженіемъ Мааса и къ нему были приложены статьи, имѣющія отношенія къ этой рѣкѣ. Этотъ протоколъ, такимъ образомъ, не оставляетъ ни малѣйшаго сомнѣнія насчетъ истиннаго смысла статей 1815 г. и показываетъ, что въ знаменитомъ спорѣ, въ сущности и вопреки единогласному мнѣнію всѣхъ писавшихъ по этому вопросу, обѣ стороны были неправы: великія державы потому, что онѣ домогались открытія не только Лека, но и Вааля; Голландія потому, что она хотѣла закрыть и то устье, открыть которое она формально обязалась въ 1815 г.

Между тѣмъ правительство Вильгельма I постановило организовать сборъ пошлинъ на наиболѣе посѣщаемомъ рукавѣ Рейна, Ваалѣ.

Державы были крайне раздражены всѣмъ этимъ происшествіемъ и нашли нужнымъ перейти къ болѣе рѣшительнымъ дѣйствіямъ. Инициативу взяла на себя Англія, побуждаемая къ тому Пруссіей. Лордъ Wellington заявилъ Веронскому конгрессу въ официальной нотѣ отъ 27 ноября 1822 г., что Голландія „avait jugé à propos de fermer les embouchures du Rhin au commerce du monde ... contrairement à l'esprit et à la lettre du traité de Vienne“, и что „cet objet étant d'un intérêt général“, онъ получилъ приказаніе предложить державамъ потребовать отъ Гаагскаго кабинета исполненія постановленій 1815 г. Тогда же, т. е. 27 ноября, какъ гласитъ протоколъ этого засѣданія, уполномоченные Россіи, Пруссіи и Австріи заявили, что пять великихъ державъ имѣютъ право требовать исполненія договорныхъ соглашеній ¹⁾. Впослѣдствіи и Франція присоединилась къ этой деклараціи. Однако вопросъ оставался въ нерѣшенномъ состояніи еще долгіе годы, въ продолженіи которыхъ велись частные переговоры между державами.

Только въ 1829 г. состоялось *отдѣльное соглашеніе Пруссіи и Голландіи*, на основаніи котораго свобода судоходства въ устьяхъ была признана подъ извѣстными фискальными ограниченіями за флагами береговыхъ государствъ. Это соглашеніе легло въ основаніе Рейнскаго регламента 1831 г. ²⁾.

Актъ 31 марта 1831 г.—Въ договорѣ 31 марта было рѣшено отложить пока въ сторону разсужденіе „sur les principes généraux de l'acte du Congrès de Vienne“, всякій сохранивъ свои убѣжденія; въ *настоящемъ актѣ* устанавливаются только тѣ *практическія мѣры* и распоряженія, безъ которыхъ судоходство по Рейну не могло болѣе обходиться ³⁾. Въ силу этой конвенціи рейнскія суда получили право свободно выходить изъ рѣки въ море и обратно, уплачивая только извѣстную пошлину, назначенную для того, чтобы замѣнить собою „tous droits de transit, péages et autres impositions de même nature“.

¹⁾ Wurm, Fünf Briefe S. 31 f.—Caratheodory, франц. раб., p. 116.

²⁾ См. Bergson, La Hollande depuis 1815. Revue des deux mondes. 1-er oct. 1851.

³⁾ См. вступленіе къ конвенціи 1831 г. De Clercq, t. IV, p. 24 s.—Ср. Прадье-Фодере, § 706 и 722).

Болѣе точно, мы находимъ въ ней нижеслѣдующія распоряженія. „Его Величество король Нидерландовъ даетъ свое согласіе на то, чтобы Лекъ и рукавъ называемый Вааль считались оба продолженіемъ Рейна“... (Ст. II). „Суда, принадлежащія подданнымъ прирейскихъ государствъ и входящія въ составъ рейнскаго рѣчнаго флота, не будутъ принуждаемы ни перегружаться, ни останавливаться, выходя изъ Рейна въ открытое море черезъ королевство Нидерландское... Эти корабли будутъ имѣть право пользоваться тѣмъ искусственнымъ соединеніемъ (т. е. каналомъ), которое можетъ быть установлено“ etc... (Ст. III). Далѣе въ той же статьѣ Нидерланды обѣщаютъ предоставить рейнскимъ судамъ и всѣ другіе выходы въ море, которые будутъ открыты для ихъ собственныхъ подданныхъ въ случаѣ, если Лекъ, или Вааль, или каналъ Уоерне сдѣлаются по чему-либо несудоходными. Наконецъ опредѣляется, что судами, принадлежащими къ рейнскому судоходству, считаются только тѣ, кондукторъ или патронъ которыхъ имѣетъ патентъ, предписанный ст. XLII правилъ. Патенты эти выдаются береговыми государствами только собственнымъ подданнымъ, причемъ въ нихъ точно опредѣляется соответствующее судно (Ст. XLII). *Съ проходящихъ черезъ Нидерланды товаровъ* взимается особая однообразная пошлина (Ст. V). Въ видѣ возмѣщенія за всѣ эти уступки, ст. IX выговариваетъ для нидерландскихъ подданныхъ право свободного плаванія по всѣмъ притокамъ Рейна на равныхъ правахъ съ туземцами ¹⁾. Во время этихъ переговоровъ береговыя государства (преимущественно Пруссія) не придавали особаго значенія тому или другому опредѣленію Рейна ²⁾. Главная ихъ задача была добиться свободы судоходства для своихъ судовъ. Для остальныхъ народовъ выговаривалась лишь свобода тор-

¹⁾ „*Cet arrangement était un simple modus vivendi*“, говоритъ г. Энгельгардтъ, т. к. Голландія не обязалась признать спорные морскіе рукава продолженіемъ Рейна (*Du régime...* р. 59). Гефтеръ (русск. перев. барона Таубе, § 77) и Витонъ (*Elements...* 1858, р. II, ch. IV, § 17, р. 184s) утверждаютъ противное. (Ср. Pradier-Fodéré. § 722). Намъ кажется, что Энгельгардтъ не обратилъ должнаго вниманія на вышеприведенную ст. 2 и совершенно напрасно придаетъ слишкомъ большее значеніе своимъ собственнымъ предположеніямъ и подозрѣніямъ.

²⁾ См. примѣръ у Энгельгардта, *Régime...* р. 42s.

говли. Обезпечить послѣднюю было весьма важно, т. к., по свидѣтельству опыта, береговья государства не признавали и этого права за небереговыми. Напр. съ иностранныхъ товаровъ, приходившихъ транзитомъ, взиmались таможенныя пошлины ¹⁾).

Мы не будемъ останавливаться на подробномъ разборѣ постановленій 31 марта 1831 г. Они вошли большею частью въ позднѣйшую конвенцію 1868 г., а частью заимствованы изъ регламента 1815 г. *Написанъ актъ 1831 г. съ утомительнымъ многословіемъ, варварскимъ языкомъ.*

Онъ содержитъ въ себѣ 10 титуловъ. *Первый* говоритъ о свободѣ судоходства на Рейнѣ вообще. Послѣдняя признается за всѣми народами „sous le rapport de commerce“ (Ст. I). Титулы IV и V развиваютъ это положеніе. Право управлять судномъ предоставляется лишь подданнымъ береговыхъ государствъ Рейна, его притоковъ, Мааса и Шельды, получившимъ особый патентъ отъ своихъ правительствъ. Всѣ существовавшія ранѣе ассоціаціи судоходцевъ распускаются. Всякій воленъ брать то судно, какое пожелаетъ. Таксы за провозъ товаровъ и очередь между судовладельцами отмѣняются.

Титулъ II посвященъ *рѣчнымъ пошлинамъ*. Цѣлый рядъ правилъ регулируетъ этотъ вопросъ до послѣднихъ мелочей. Устанавливается 2 рода сборовъ: 1) un droit de reconnaissance (Schiffsgebühr) или корабельный сборъ и 2) сборъ съ груза по вѣсу. Согласно статьямъ титула III, суда могутъ быть подвергаемы *таможеннымъ формальностямъ* только въ мѣстахъ нахожденія бюро рѣчныхъ сборовъ. Транзитъ товаровъ объявляется свободнымъ. Въ случаѣ попытки уплатить рѣчныя пошлины въ меньшемъ количествѣ, чѣмъ слѣдуетъ, судоходецъ отвѣчаетъ въ четыре раза большимъ штрафомъ, кромѣ уплаты полагающагося съ него сбора (Титулъ VII).

Особенно подробно рассмотрѣны въ регламентѣ (титулъ VI) *правила рѣчной полиціи*. На государства возложена обязанность поддерживать *бечевники и русло рѣки*. За пользованіе рѣчными сооруженіями полагается особая плата.

Наконецъ слѣдуетъ отмѣтить статьи *титула VIII о подсудности нарушеній рейнскаго регламента*. Въ общемъ въ этой главѣ сохранены основныя положенія 1815 г. Такъ особые

¹⁾ См. примѣръ, приводимый Энгельгардтомъ, Régime... p. 44.

судебные чиновники образуютъ первую инстанцію. Слѣдующая— или центральная коммиссія, или высшія мѣстныя судебныя мѣста.

Что же касается *властей*, учрежденныхъ на *Рейнѣ*, то въ § LXXXIX акта заявляется: „объ исполненіи настоящаго акта будутъ заботиться“: 1) Центральная коммиссія, главный органъ рѣчнаго управленія; 2) главный инспекторъ, ей подчиненный; 3) четыре инспектора и 4) сборщики пошлинъ и другіе высшіе чиновники. Центральная коммиссія будетъ собираться ежегодно, а въ случаѣ надобности и дважды въ годъ изъ делегатовъ береговыхъ государствъ. Обязанности ея: 1) наблюдение за исполненіемъ акта; 2) дальнѣйшая разработка рейнскаго договорнаго законодательства; 3) наблюдение за исправнымъ наблюденіемъ русла и бечевника; 4) составленіе отчетовъ о состояніи судоходства и 5) разсмотрѣніе судебныхъ дѣлъ въ случаѣ апелляціи. Подъ ея начальствомъ дѣйствуетъ главный инспекторъ. Къ нему поступаютъ жалобы на дурное состояніе судоходства, неправильное взиманіе налоговъ и пр. Онъ имѣетъ право командировать для разсмотрѣнія дѣла особыхъ чиновниковъ и обязанъ доводить до свѣдѣнія мѣстныхъ властей и коммиссіи о замѣченныхъ злоупотребленіяхъ и упущеніяхъ. Главный инспекторъ выбирается коммиссіей согласно ст. 13 вѣнскихъ привилѣй (Титулъ IX). Въ томъ же IX титулѣ, гдѣ говорится о рѣчныхъ властяхъ, по странной случайности встрѣчается статья, повторяющая постановленіе предшествующаго трактата о нейтралитетѣ рейнскаго судоходства во время войны между береговыми государствами (Ст. CVIII).

Регламентъ рейнскаго судоходства 1831 г., тотъ регламентъ, котораго, благодаря недоразумѣніямъ между прибрежными государствами, тщетно ждали цѣлыя 16 лѣтъ. *Calvo* свидѣтельствуетъ, что и въ 1831 году онъ появился только „à la suite des changements politiques opérés par la révolution en 1830 ¹⁾“. Сложился онъ подъ непосредственнымъ вліяніемъ Пруссіи и „служить живымъ выраженіемъ началъ установленныхъ въ Вѣнѣ Гумбольдтомъ“ ²⁾. Болѣе того „актъ

¹⁾ Le droit int-l, t. I, p. 437.

²⁾ Engelhardt, Histoire, p. 73.—„Im Allgemeinen ist sie eine nähere Ausführung der auf dem Wiener Kongresse beschlossenen Artikel“. Völderndorff. Annalen des Deutschen Reichs. 1890. S. 828.

*Рейна отъ 1831 г. является въ своихъ основаніяхъ реакціоннымъ, даже по сравненію съ вѣнскимъ договоромъ 1815 г.*¹⁾. Тоже самое „съ сожалѣніемъ“ замѣчаетъ Каратеодори²⁾. Въ виду всего доселѣ изложеннаго совершенно не понятно, какъ могъ г. Calvo сказать, что регламентъ 1815 г. „porte que le parcours du Rhin sera absolument libre et ne pourra être interdit à personne“, и что конвенція 1831 г. „consacra tout d’abord la libre navigation du Rhin“³⁾.

На практикѣ дѣла обстояли еще хуже, чѣмъ можно судить по статьямъ 1831 г. По свидѣтельству Энгельгардта, Пруссія, стремясь изгнать съ Рейна иностранцевъ, подданныхъ небереговыхъ государствъ, была готова производить дознание о національности капитановъ, служащихъ въ рейнскомъ судоходствѣ⁴⁾

Конвенція 1831 г. не является къ счастью послѣднимъ словомъ рейнскаго права. Впродолженіе 37 лѣтъ къ ней было прибавлено 21 дополнительная статья, измѣнявшая и дополнявшая постановленія 1831 г. Поэтому явилась необходимость пересмотрѣть весь актъ. Этому требовали также значительно измѣнившіяся за это время условія судоходства по Рейну, гл. обр., увеличеніе рѣчнаго транспорта, плохо уживавшагося съ ограничительными статьями, господствовавшими въ 60 гг. идеи манчестерской школы и наконецъ выходъ Нассау изъ числа членовъ рѣчнаго союза. Была образована особая ревизіонная коммиссія съ цѣлью упростить и согласовать разновременныя добавленія и 17 октября 1868 г. подписанъ въ Мангеймѣ *новый регламентъ* рейнскаго судоходства.

Актъ 17 Октября 1868 г. — Заключение. — Регламентъ 1868 г. вмѣстѣ съ его позднѣйшими дополненіями и измѣненіями составляетъ *дѣйствующее на Рейнѣ право*. Мы остановимся болѣе или менѣе подробно только на статьяхъ 1868 г. Позднѣйшіе же постановленія просто отмѣтимъ въ указателѣ

¹⁾ Protocole № 18 Парижской конференціи въ августѣ 1858.

²⁾ Франц. работа, р. 116.

³⁾ Le droit in. I, t. I, р. 436 s.

⁴⁾ Примѣры см. Engelhardt, Du régime... р. 81—82; ср. заявленія, сдѣланныя въ Палатѣ Общинъ въ 1830 г., а также протоколъ XVIII засѣданія рейнской коммиссіи въ 1843 г.

трактатовъ и другихъ актовъ, относящихся къ Рейну. Конвенція вступила въ дѣйствіе 1 Іюля 1869 г.

Она отличается многими достоинствами. Только *вопросъ о допущеніи подданныхъ небереговыхъ государствъ* не получилъ въ ней достаточно широкаго рѣшенія. По обыкновенію, принятому въ рейнскихъ регламентахъ, это обстоятельство скрыто подъ двусмысленной формой. „Традиція, завѣщанная Гумбольдтомъ“, язвительно замѣчаетъ Энгельгардтъ, „не была совершенно забыта на берегахъ Шпрее“ ¹⁾. Уже предисловіе можетъ внушить нѣкоторыя подозрѣнія. Тамъ повторена сакраментальная фраза: „Принципъ свободнаго судоходства удерживается, что касается торговли“. Дальнѣйшее же изученіе акта значительно разочаровываетъ въ дѣйствительномъ значеніи ст. I, которая гласитъ: „Судоходство по Рейну и его устьямъ отъ Базеля до открытаго моря, какъ вверхъ, такъ и внизъ по теченію ²⁾ будетъ свободно для судовъ всѣхъ націй, перевозящихъ товары и пассажировъ“... ³⁾

На самомъ дѣлѣ ограниченія, которыя устанавливаются для иностранной конкуренціи такъ велики, что *въ средѣ самой ревизіонной комиссіи* вызвали сомнѣніе въ томъ, не уничтожили-ли они свободу судоходства? Поэтому-то въ протоколѣ послѣдняго засѣданія было сдѣлано слѣдующее заявленіе: „Понятно, что право свободнаго судоходства по Рейну и его устьямъ не относится къ тѣмъ привилегіямъ, которыя дарованы только судамъ, принадлежащимъ къ рейнскому флоту или тѣмъ которыя сравнены съ послѣдними“ ⁴⁾.

„Право управлять паруснымъ или паровымъ судномъ на Рейнѣ на всемъ его пространствѣ отъ Базеля до открытаго моря или на части рѣки, принадлежащей нѣсколькимъ береговымъ государствамъ, предоставляется только тѣмъ, которые докажутъ, что они отправляли рейнское судоходство въ продолженіи извѣстнаго времени и что они получили отъ правительства того государства, гдѣ имѣютъ постоянное мѣстожитель-

¹⁾ Du régime... p. 97.

²⁾ Перевозка съ берега на берегъ не подлежитъ правиламъ сего регламента (ст. 24).

³⁾ Опасное выраженіе «jusqu'à la mer» замѣнено здѣсь болѣе опредѣлительнымъ: «jusqu'à la pleine mer».

⁴⁾ См. Protocole de clôture, Martens, N. R. G., T. XX, p. 371.

ство (domicile), патентъ на право самостоятельнаго веденія судоходнаго промысла (patente de batelier)“... (Ст. XV)¹⁾. Далѣе „владѣлецъ судна или его капитанъ (le conducteur) должны имѣть удостовѣреніе (manifeste)²⁾ въ томъ, что данное судно имѣетъ достаточную *прочность и необходимое осна-щеніе* для плаванія по той части рѣки, для которой оно предназначено“ (ст. XII). „Впрочемъ судоходцы притоковъ Рейна и промежуточныхъ водъ между Рейномъ и Шельдой будутъ допущены подъ условіемъ взаимства... на Рейнѣ... если компетентной властью одного изъ береговыхъ государствъ будетъ заявлено, что они практиковали плаваніе по Рейну въ теченіе извѣстнаго времени“ (Ст. XVIII). Мелкія суда не нуждаются въ патентахъ судоходства и судна (ст. XIII). Словомъ (беремъ примѣръ у г. Энгельгардта), если англійское судно пожелало бы подняться по Рейну до Кельна и выше, оно должно было бы перейти подъ управленіе капитана, удовлетворяющаго указаннымъ выше правиламъ, и кромѣ того подвергнуться тщательному осмотру³⁾. Въ результатъ оно, очень вѣроятно, отказалось бы отъ своей попытки. Однако ограниченіе свободы иностранной конкуренціи этимъ не кончаются.

Ст. II предоставляет *право выбирать любой водный путь* при проходѣ черезъ Голландію только судамъ рейнскаго флота. Для этихъ только судовъ гарантируется открытіе новыхъ выходовъ къ морю въ томъ случаѣ, если существующіе нынѣ станутъ несудоходными. Между тѣмъ „въ рейнскому флоту причисляются только тѣ суда, которыя имѣютъ право поднимать флагъ одного изъ береговыхъ государствъ и могутъ доказать это право при помощи удостовѣренія, выданнаго компетентною властью“. Роленъ-Жекменъ видитъ въ послѣднемъ положеніи прямое закрытіе Рейна для морскихъ судовъ небереговыхъ государствъ⁴⁾. Но, думается, въ сущности. эта статья ограничиваетъ права иностранцевъ только въ одномъ

¹⁾ Въ № 4 заключительнаго протокола сказано, что моряки и люди, составляющіе экипажъ морскихъ судовъ, могутъ не имѣть тѣхъ книжекъ, которыми должны быть снабжены всѣ служащіе на рейнскихъ судахъ.

²⁾ Вмѣсто него для плотовъ требуется *certificat de flottage* (Ст. 45).

³⁾ *Ordonnance bavaroise*, сообщенная прибрежной коммиссіи въ 1868 г.

⁴⁾ *Revue de dr. int., t. I, Chronique d.d. int., p. 154 s.*

отношеніи, въ выборѣ устья Рейна для прохода въ открытое море и обратно. Гораздо важнѣе то обстоятельство, что *ст. IV приравниваетъ* въ отдѣльныхъ береговыхъ государствахъ къ *національнымъ судамъ* только суда прирейнскихъ странъ: „Le traitement national, sous tous les rapports, sera accordé aux navires appartenant à la navigation du Rhin et à leurs chargements“. На основаніи этой статьи суда небереговыхъ государствъ могутъ быть, какъ будто, поставлены по усмотрѣнію мѣстнаго правительства въ худшее положеніе, чѣмъ суда береговыхъ. Регламентъ молчитъ на этотъ счетъ. Наконецъ нѣкоторые думаютъ, что иностранцы не могутъ претендовать даже на равное съ мѣстными судоходцами освобожденіе отъ рѣчныхъ сборовъ. Такъ, по свидѣтельству того же Энгельгардта, прусское правительство въ одной объяснительной запискѣ къ своему проекту рейнскаго регламента, настаивало на томъ, что навигаціонныя пошлины на Рейнѣ отмѣнены въ силу частныхъ соглашеній между Таможеннымъ союзомъ (вѣрнѣе государствами Таможенного союза) Голландіей и Франціей. „Ce qui veut dire en bonne logique“, добавляетъ г. Энгельгардтъ со своей всегдашней подозрительностью по отношенію къ нѣмцамъ, „que les étrangers ne pourront profiter de cette abolition qu’au moyen de conventions speciales analogues ¹⁾“.

Однако не всѣ черныя предположенія оказываются справедливыми. *Положеніе иностранцевъ* на Рейнѣ въ сущности *лучше, чѣмъ можно было бы ожидать*. Такъ, напр., согласно весьма свободной интерпретаціи договора 1868 г., Нидерланды требуютъ, какъ условіе для выдачи судоходцу патента, не дѣйствительнаго пребыванія въ одномъ изъ береговыхъ государствъ, а только простаго выбора постоянного мѣста жительства на берегахъ этой рѣки ²⁾. Судоходныхъ пошлинъ иностранцы не уплачиваютъ на большей части Рейна уже по одному тому, что послѣднія окончательно уничтожены въ предѣлахъ всей Германіи въ силу ст. 45 имперской конституціи.

¹⁾ Régime... p. 101.

²⁾ Asser, Rev. d. d. int. t. I (1869), p. 623,* дебаты въ нидерландской палатѣ депутатовъ.

Поэтому нѣсколько преувеличены *слѣд. заключенія Прадье-Фодере*: „Такимъ образомъ всѣ облегченія и вольности, всѣ привилегіи, которыя могутъ быть даны... судамъ рейнскаго флота... не будутъ существовать для судовъ, только допущенныхъ на эту рѣку: отсюда положеніе абсолютно неравное, дѣлающее невозможной всякую конкуренцію¹⁾“. Ближе къ истинѣ выводъ *Блончли*: „Трактатъ 17 окт. 1868 г. открываетъ въ принципѣ плаваніе по Рейну для судовъ всѣхъ націй, но въ постановленіяхъ регламента владетъ преграды отправленію этого права²⁾“.

Но кромѣ разобранныхъ постановленій конвенція содержитъ *цѣлый кодексъ* большею частью *весьма удовлетворительныхъ статей*, всесторонне регулирующихъ судоходство по Рейну. Постараемся дать краткое резюме интереснѣйшихъ изъ нихъ. „Отнынѣ“, гласитъ ст. III, „не будетъ взиматься *никакого сбора съ судовъ и съ ихъ груза*, сбора, основаннаго только на фактѣ судоходства“. Въ этихъ словахъ заключается цѣлая революція въ правѣ Рейна. Здѣсь окончательно порывается съ прошлымъ полнымъ всевозможныхъ рѣчныхъ налоговъ. Отнынѣ не будетъ существовать никакой пошлыны, даже идущей исключительно на потребности судоходства. Послѣднія даже на такой международной рѣкѣ какъ Рейна должны удовлетворяться изъ общихъ доходовъ отдѣльныхъ государствъ.

Далѣе подтверждается отмѣна принудительныхъ остановокъ и перегрузовъ (ст. IV). „Всѣ *облегченія*... существующія на другихъ сухопутныхъ и водяныхъ дорогахъ *для ввоза, вывоза и транзита* товаровъ, распространяются также ...на Рейнъ“ (Ст. XIV). То же правило относительно высоты ввозныхъ и вывозныхъ пошлинъ (въ ст. VI). „Транзитъ товаровъ свободенъ“, за исключеніями обусловленными санитарными требованіями (Ст. VII). Въ силу таможенныхъ соображеній судно, проходящее транзитомъ, не производя измѣненій въ своей нагрузкѣ, можетъ быть обязано принять на бортъ казенныхъ надсмотрщиковъ или разрѣшить запечатать люки въ трюмъ, или то и другое вмѣстѣ (ст. IX). Что касается товаровъ, назначенныхъ для потребленія, ввоза и вывоза съ пере-

¹⁾ Прадье-Фодере, § 748.—Ср. Engelhardt, Du régime... p. 100.

²⁾ Кодексъ, 2 прим. къ § 314.

грузкой на другія суда или выгрузкой въ мѣстахъ порто-франко, во всѣхъ этихъ случаяхъ дѣйствуетъ мѣстное таможенное законодательство (Ст. X). Граница таможеннаго союза считается за границу отдѣльной территоріи, т. е. государства (ст. XIII). Въ этихъ статьяхъ самымъ благопріятнымъ для торговли образомъ проводится грань между таможеннымъ дѣломъ и свободой судоходства и вполнѣ удовлетворительно обезпечиваются интересы того и другаго.

Никто не будетъ принуждаемъ брать лоцмана (ст. XXVI). Прибрежныя правительства будутъ наблюдать за тѣмъ, чтобы судоходство по Рейну не встрѣчало *никакихъ препятствій* въ различныхъ сооруженіяхъ, мельницахъ, мостахъ и т. д. (ст. XXIX). Каждое государство обязуется слѣдить за хорошимъ состояніемъ всѣхъ приспособленій въ рѣчныхъ портахъ. За пользованіе ими взимается плата, идущая всецѣло на ихъ содержаніе (Ст. XXVII). Государства принимаютъ на себя обязательство *заботиться о бечевникахъ и руслѣ рѣки*, каждое на протяженіи своихъ владѣній (Ст. XXVIII). Сосѣднія государства будутъ взаимно сообщать другъ другу гидротехническія проекты, исполненіе которыхъ можетъ оказать прямое вліяніе на рѣку или берега, которые имъ принадлежатъ, въ виду того, чтобы приводить ихъ въ исполненіе способомъ наиболѣе удобнымъ для всѣхъ (Ст. XXIX). Время отъ времени будутъ производиться осмотры рѣки инженерами, командированными береговыми государствами (Ст. XXXI).

Таковы статьи 1868 г. матеріальнаго содержанія. Когда мы познакоимся въ части догматической съ раціональной постановкой дѣла. мы увидимъ, что многія изъ нихъ смѣло могутъ рекомендоваться, какъ образецъ для подражанія. Но въ актѣ имѣются и статьи, создающія необходимыя для приведенія регламента въ исполненіе власти. „Каждое береговое государство“, гласитъ ст. XLIII, „назначить комиссара для участія въ общихъ конференціяхъ о дѣлахъ судоходства по Рейну. Комиссары образуютъ *центральную комиссію*, имѣющую свое мѣстопробываніе въ Мангеймѣ“. „Центральная комиссія созывается ежегодно осенью“ (Ст. XLVI). „Въ ея обязанности входитъ: а) изслѣдовать всѣ жалобы, которыя вызовутъ примѣненіе настоящей конвенціи, равно какъ и исполненіе регламентовъ, выработанныхъ береговыми государствами и мѣръ, которыя они предпримутъ съ общаго согласія; б) об-

суждать предложенія прибрежныхъ правительствъ, имѣющія въ виду процвѣтаніе судоходства на Рейнѣ, спеціально тѣ, которыя будутъ имѣть задачей дополнять или измѣнять настоящую конвенцію и регламенты, выработанные съ общаго согласія; с) постановлять приговоры въ случаяхъ апелляціи, представленной въ комиссію на приговоры судовъ первой инстанціи, созданныхъ для потребностей рейнскаго судоходства.—Комиссія будетъ составлять ежегодный отчетъ о состояніи судоходства на Рейнѣ“ (Ст. XLV). „Рѣшенія ея будутъ приниматься по большинству голосовъ... Во всякомъ случаѣ они получаютъ обязательную силу лишь послѣ одобренія ихъ правительствами“ (Ст. XLVI). Содержаніе комиссаровъ производится на счетъ ихъ правительствъ, расходъ на созваніе и работы комиссіи—общій (Ст. XLVII). Комиссія выбираетъ по жребію своего президента. Послѣдній не обладаетъ никакими преимуществами передъ своими товарищами. Только въ вопросахъ, относящихся до постановки рѣшеній по апелляціямъ, въ случаѣ раздѣла мнѣній его голосъ имѣетъ рѣшающее значеніе (Ст. XLIV). Согласно съ поясненіемъ, заключающимся въ протоколѣ послѣдняго засѣданія (*protocole de clôture*), президентъ остается при исполненіи своихъ обязанностей до ближайшей ординарной сессіи.

„Рейнъ раздѣляется на инспекціонные участки... Для каждаго изъ нихъ назначается *инспекторъ* тѣмъ государствомъ, въ составу владѣній котораго этотъ участокъ принадлежитъ... Содержаніе инспекторовъ... лежитъ на обязанности государствъ, которыя ихъ назначили“ (Ст. XLI). „Инспектора обязаны дважды въ годъ объѣзжать свой участокъ, изслѣдовать препятствія для судоходства, возникшія въ рѣкѣ, посѣщать бечевники и обращать къ соотвѣтствующимъ правительствамъ отчеты о помѣхахъ судоходству, которыя они могли констатировать или которыя такъ или иначе дошли до ихъ свѣдѣнія, предлагая соотвѣтствующіе мѣры улучшенія или принимая ихъ лично и немедленно, если они имѣютъ на то право. Кромѣ того, на ихъ обязанности лежитъ изслѣдовать жалобы, которыя имъ будутъ представлены по поводу судоходства по Рейну; если они находятъ ихъ основательными, они обращаются къ компетентнымъ властямъ своего участка, стараясь, чтобы онѣ были удовлетворены. Если ихъ предложенія не имѣли успѣха,

они доводятъ объ этомъ до свѣдѣнія центральной комиссіи“ (Ст. XLII).

Наконецъ послѣдній рядъ статей относится до *учрежденія особыхъ судебныхъ мѣстъ* на Рейнѣ. „Учреждаются трибуналы... обязанные разбирать слѣдующія дѣла“ (Ст. XXXIII): а) уголовныя: производство предварительнаго слѣдствія и судебное разбирательство по всѣмъ нарушеніямъ предписаній относительно судоходства и рѣчной полиціи; б) гражданскія: упрощенное производство по дѣламъ 1) объ уплатѣ и количествахъ подлежащихъ взиманію за лоцманскія услуги etc; 2) о препятствіяхъ, которыя частныя лица ставятъ пользованію бечевниками; 3) объ убыткахъ, причиненныхъ судоходцами или плотовщиками во время пути или при остановкахъ у берега и 4) объ убыткахъ, нанесенныхъ лошадьми, „тянущими суда бечевой“ (Ст. XXIV). „Если предметъ дѣла будетъ оцѣниваться выше 50 франковъ, стороны могутъ апеллировать или въ центральную комиссію, или въ высшій трибуналъ страны, гдѣ произнесенъ приговоръ“ (Ст. XXXVI). Послѣдній долженъ быть разъ навсегда указанъ каждымъ береговымъ государствомъ“ (Ст. XXXVIII). Судебные приговоры подлежатъ исполненію во всѣхъ прибрежныхъ государствахъ (Ст. XL).

„Таковы главные постановленія“, говоритъ Прадье-Фодере, „которыя установили между государствами родъ договорной собственности (*souveraineté conventionnelle*) или вѣрнѣе общій договорный режимъ на Рейнѣ“¹⁾. Постановленія эти оцѣниваются въ ученой литературѣ довольно высоко, „Не смотря на нѣкоторыя несовершенства, съ практической точки зрѣнія, исправленный актъ рейнскаго судоходства отъ 17 Октября 1868 г. слѣдуетъ разсматривать, какъ вѣрное выраженіе началъ, выставленныхъ Парижскимъ конгрессомъ и болѣе точно сформулированныхъ Вѣнскимъ²⁾“. Приблизительно то же заклю-

¹⁾ Cours, 707.

²⁾ Нѣм. работа, S. 334.—Въ приведенномъ отрывкѣ я сдѣлалъ перестановку выраженій: «Вѣнскимъ к.» и «Парижскимъ кон.», т. к. у Каратеодори эти выраженія попали не на свое мѣсто. Нельзя не замѣтить, что послѣдній, видимо, плохо уяснилъ себѣ сущность постановленій 1868 г.; на с. 339 данной работы онъ утверждаетъ, что ими была стипулирована свобода судоходства для «allen Nationalitäten», а на с. 330 самъ опровергаетъ это мнѣніе.—Ср. Holtzendorff, Les droits riverains... p. 104 s.

ченіе находимъ мы у Гольцендорфа. Не дурно также, какъ мнѣ кажется, рисуютъ дѣло слѣдующія слова Энгельгардта: „Исправленная конвенція Рейна ...имѣетъ заслугой... уничтоженіе судоходнаго октруа и болѣе тѣсное выраженіе рѣчнаго общенія. Однако. такъ какъ иностранцы не пользуются *plano jure* привилегіями, признанными за береговыми государствами, она обманываетъ довѣріе, которое можетъ первоначально родиться къ ней ¹⁾“. Во всѣхъ другихъ отношеніяхъ она является *однимъ изъ немногихъ замѣчательно полно и удачно разработанныхъ кодексовъ* современнаго международнаго права рѣчнаго судоходства, права, главнымъ образомъ, административнаго. Если конвенція 1804 г. регулировала главнымъ образомъ взиманіе рейнскаго октруа, регламентъ 1815 представилъ первый примѣръ соглашенія, повоющагося на началахъ, выдвинутыхъ въ новѣйшее время, дающаго охрану интересамъ современнаго общества, то исправленный актъ рейнскаго судоходства далъ намъ образецъ подробно и мастерски разработаннаго во всѣхъ частяхъ современнаго судоходнаго акта. Послѣ появленія договора 17 октября 1868 г. сдѣлались возможными широко поставленныя изслѣдованія въ области международнаго рѣчнаго права. Можно не соглашаться съ тѣми или другими принятыми имъ началами, но нельзя не отдать должное его всесторонней совершенной юридической обработкѣ. Теоретическое изслѣдованіе современнаго порядка во многихъ случаяхъ не находитъ возможнымъ идти далѣе статей 1868 г.

Образованіе Германской имперіи, присоединеніе Эльзаса и Лотарингіи къ Франціи не повлекло за собой особыхъ измѣненій въ правѣ Рейна. Безъ всякаго предварительнаго соглашенія *представитель имперской области* заявилъ свои полномочія въ комиссіи и *замѣстилъ французскаго представителя* ¹⁾. Во всякомъ случаѣ на Рейнѣ существуетъ быстро развивающееся за послѣдніе годы судоходство изъ открытаго моря въ различные рѣчные порты и обратно ²⁾.

¹⁾ Histoire, p. 97.

²⁾ Dr. O., Fr. v. Völderndorff, Zu Art 4 Ziffer 9 der Reichsverfassung des Deutschen Reichs. S. 825 f. См. приведенныя выше въ указателѣ литературы раб. rr. Graff и Borgh. Также Annalen des Deutschen Reichs. 1893. № 10, S. 796.

Указатель трактатовъ, конвенцій, регламентовъ и другихъ международныхъ актовъ, относящихся къ Рейну. — Главнѣйшіе акты, опредѣлившіе условія судоходства по Рейну, нѣсколько разъ издавались въ особыхъ сборникахъ. Изъ послѣднихъ можно назвать: Н. Hermann, Sammlung der seit 1803 in Bezug auf Rheinhandel и Schiffahrt erschien. Gesetze etc. Mainz. 1823—31.—Sammlung der Gesetze und sonstigen Vorschriften bezüglich der Rheinschiffahrt in den Rheinuferstaaten nach dem Stande am Schluss der Jahres 1888. Frankfurt a. M. 1889.—Rheinschiffahrts-Acte vom 17 okt. 1868, u. d. Polizeiordnung f. d. Schiffahrt und Flösserei auf d. Rhein v. 1 Febr. 1888, nebst e. Anh., enth. Gesetz v. 17 März 1870, Gesetz v. 8 März 1879; Polizei-Verordnung v. 10 Juni 1882. Düsseldorf. 1888.—(См. также часть теоретическую, учение объ источникахъ рѣчнаго права).

1648. Octobre 24. Traité de paix de Westphalie.—Hauterive et Cussy. 1-re p., t. I, p. 31 (entre la France et l'empire d'Allemagne).—Ibid., 2-e p., t. I, p. 194 (entre l'empire d'Allemagne et la Suède).

1697. Septembre 20. Paix de Ryswick.—Hauterive et Cussy, 1-re p., t. II, p. 39 (France et Grande-Bretagne).—Ibid., p. 298 (France et Hollande).—Ibid., t. I, p. 371 (France et Espagne).—Ibid., p. 33 (France et empire d'Allemagne).—Также, Schmauss, Corpus juris publici Imp., ed. Schumann, p. 1113.

1713. Mars 7. Paix d'Utrecht.—Hauterive et Cussy. 2-e p., t. II, p. 196.

1713. Avril 11. Traités d'Utrecht.—Hauterive et Cussy, 1-re p., t. II, p. 40 (France et Grande-Bretagne).—Ibid., p. 321 (Fr. et Hollande).—Ibid., t. III, p. 5 (Fr. et Portugal).—Ibid., t. III, p. 271 (Fr. et duc de Savoie).

1714. Septembre 7. Traité de Bade (France-Empire).—Schmaus, Corpus juris publici Imp.. 1774, p. 1117.—Hauterive et Cussy, 2-e p., t. I, p. 33.

1791. Septembre 22. Convention conclue à Paris entre la France et la République de Mulhausen. Art 3 (addit.).

1795. Mai 16. Traité de paix et d'alliance de la Haye entre la France et les Pays-Bas-Unis. Art. 18.—Martens, Rec. VI, p. 91.

1797. Octobre 17. Traité de paix de Campo-Formio entre la France et l'Autriche. Art. 11 et art. 2 de la convention additionnelle.—Martens, Rec. VIII, p. 208.—Neumann, I, p. 579—582.—De Clercq, t. I, p. 337.

1803. Février 25. Recès de la députation de l'empire concernant les indemnités à régler d'après le traité de Lunéville. § 39.—Martens, Rec. VII, p. 501.—Martens, Suppl. III, p. 231.

1804. Août 15. France, empire d'Allemagne. Convention sur l'octroi de navigation du Rhin.—Martens, R. VIII, 261.—Martens, R. M. II, 314.—Martens, R. M. III, 14.—Martens, Supplément au recueil. IV, 36.—De Clercq, Recueil, t. II, p. 92.—Hauterive et Cussy, 1-re p., t. I, p. 125.

1804. Octobre 1. Allemagne-France. Convention additionnelle à la convention du 15 Août sur l'octroi de la navigation du Rhin, signée à Mayence.—Martens, Suppl. IV, 71.—Idem, R. 2, VIII, 292.

1805. Mars 18. Relâche forcée.—Martens, Rec. VIII, 295.

1806. Acte de la confédération du Rhin. § 2.—Klüber, Oeff. Recht des teutschen Bundes, § 473 f.

1807. Août 27. Etats Rhénans. Arrêté de la direction générale de l'octroi de la nav. d. Rh. pour régler le prix du frêt.—Martens, S. IV, 459.—Idem, R. 2, VIII, 304.

1814. Mai 30.—Martens, R. M., III, 14.—Idem, N. R. II, 1.—Engelhardt, App. II, 246.—De Clercq, t. II, p. 418.

1814. Decembre 14. Sixième protocole de la conférence des Plénipotentiaires des huit Puissances signataires du traité de Paris.—Angeberg, Congrès de Vienne etc., p. 527.

1815. Février 2, Mars 24. Protocoles des conférences de la Commission relative à la libre navigation des rivières, tenues à Vienne.—Angeberg, Congrès de Vienne etc.: 1-re conférence, 2 Février, p. 693—697;

2-de conférence, 8 Février, p. 728—735; 3-me conférence, 20 Février, p. 773—793; 4-me conférence, 23 Février, p. 801—814; 5-me conférence, 24 Février, p. 814—223; 6-me conférence, 28 Février, p. 828—864; 7-me conf., 3 Mars, p. 870—895; 5-me conf., 14 Mars, p. 914—921; 9-me conf., 16 Mars, p. 921; 10-me conf., 20 Mars, 942; 11-me conf., 22 Mars, 949; 12-me conférence, 24 Mars, 955. Протоколы рѣчной комиссiи см. также Klüber. Congrès de Vienne, cah. IX et X, p. 1. 330, и Schoell, Actes du Congrès de Vienne, t. III, p. 96 s.; t. IV, p. 55.

1815. Mars 24. Congrès de Vienne. La navigation des rivières qui dans leur cours navigable séparent ou traversent différents états. Art. 14, 30, 109—116 inclus.—Neumann, II, 514.—Martens, R. M. III, 96.—Idem, N. R. II, 434 s.—De Clercq, T. II, 461, 472, 611 сл.—Wheaton, Elem. etc., 5-me édition, appendice № II, 228—285 (Acte du congrès de Vienne). № III, 364—374 (Articles concernant la navigation du Rhin).—Engelhardt, Du régime etc., Append. III, 247—251.—Klüber, Acten, III, 236. Ero же, Oeff. Recht des teutschen Bundes, §§ 468—486.

1815. Mai 30. Convention entre la Prusse et le duché de Nassau. Art. 6.—Martens, N. R. II, 326.

1815. Juin 8. Beschluss des deutschen Bundes (Art. 15).

1815. Juin 9. Congrès de Vienne.—См. актъ 24 Марта.—Также Neumann, t. I, p. 324 s.

1820. Août 3. Beschluss des deutschen Bundes.—Meyer, Corp. J. C. G. II.

1820. Août 25 Bade, France. Convention pour l'établissement de deux bureaux d'octroi de navigation du Rhin entre Bâle et Strasbourg, signée à Mayence.—Martens, N. S. II, 385.

1822. Octobre-Décembre. Congrès de Vérone (Autriche, Angleterre, France, Prusse, Russie).

1826. Septembre 10. Pays-Bas. Décret concernant la navigation sur le Rhin.—Martens: N. S. II, 472.

1828. Janvier 18. Traité fondamental de douanes conclu à Munich entre la Bavière et le Wurtemberg.

Art. 29.—Texte allemand dans Martens, N. R. VII, 2, 529.

1831. Mars 31. Acte de navigation entre riverains. Convention de Mayence.—Martens, R. M. IV, 271—308.—Idem, N. R. IX, 252. Texte allemand.—De Clercq, T. IV, 24.—Herstlet, V. X, 471.—Meyer et Zoepft. Corpus juris confoederationis Germanicae. I, 408.

1832. Février 25. Beschluss des deutschen Bundes. La construction des ponts nouveaux sur le Rhin.

1832. Mai 27. Bade-Bavière. Convention concernant les travaux pour la rectification du cours du Rhin.—Martens, N. R. XI, 454.

1832. Août 5. Bavière.—Note adressée au gouvernement anglais touchant le maintien des droits des Etats rhénans à la libre navigation des eaux intermédiaires, formées par le Rhin et l'Escaut.—Martens, N. R. XII, 521.

1834. Novembre 20. Articles supplémentaires, signés à Mayence, faisant suite à la Convention du 31 Mars 1831 sur la navigation du Rhin.—Texte allemand dans Martens, N. R. G. II, 537.

1834. Décembre 1. Protocole de la commission centrale pour la navigation du Rhin, portant des modifications au traité de navigation du 31 Mars 1831. Articles supplémentaires I—IV.—Martens, N. R. XII, 734. Texte allemand.

1835. Mai 12. Prusse, Hesse, Bade, Wurtemberg.—Martens, N. R. XIII, 435.

1835. Novembre 26. Ordonnance déclarant l'accession du Grand Duché de Bade aux conventions subsistantes pour l'abolition des péages sur le Rhin et sur le Neckar.—Texte allemand dans Martens, N. R. XIII, 435.

1837. Octobre 13. Bade, Francfort. Publication concernant l'abolition réciproque du péage sur le Rhin et sur les rivières voisines.—Texte allemand. Martens, N. R. XIV, 307.—Idem, R. M. IV, 493.

1838. Juillet 17. Bade, Bavière, France, Hesse-Darmstadt, Nassau, Pays-Bas, Prusse. Article suppl. X au traité du 31 Mars 1831.—Martens, N. R. G. II, 542.

1839. Juillet 17. Bade, Bavière, France, Hesse-Darmstadt, Nassau, Pays-Bas, Prusse. Art. additionnels XI—XIII au traité du 31 Mars 1831.—Martens, N. R. G. II, 544.

1839. Septembre 5. Art. Suppl. — N. R. G. II, 542—546.

1840. Juillet 9. Bavière, Bade, Grande-Bretagne, Hesse-Nassau. Convention concernant la navig. d. Rh.—Martens, N. R. G. I, 153.

1840. Septembre 21. Articles suppl. 14 et 15 à l'acte de navig. du Rhin du 31 Mars 1831, arrêtés dans la séance 17 de la Commission centrale à Mayence.—Texte allemand dans Martens, N. R. G. I, 386.—Idem, R. M. V, 70.

1843. Mai 20. Règlements convenus à Anvers entre la Belgique et la Hollande sur l'exécution de plusieurs Articles du traité du 5 Novembre 1839. Les règlements concernant la navigation de l'Escaut, de la surveillance sur l'Escaut, de la navigat. des eaux entre le Rhin et l'Escaut, de la navig. sur la Meuse et de celle sur le canal de Terneuzen.—Martens, N. R. G. V, 294—390.

1844. Avril 20. Convention entre la France et le Bade sur la franchise des droits du Rhin.—Martens, R. M. V, 388.

1844. Août 27—30. Bade, Bavière, France, Hesse-Darmstadt, Nassau, Prusse, Pays-Bas. Articles suppl. XVI et XVIII au Traité du 31 Mars 1831.—Martens, N. R. VIII, 576.

1845. Octobre. Articles suppl. 16 et 17 à la convention du 31 Mars 1831 relative à la navigation du Rhin, conclus et signés à Mayence entre les états riverains du Rhin.—Martens, N. R. G. VIII, 576.

1846. Mai 30. Article suppl. 18 à la convention du 31 Mars 1831 relative à la navig. du Rh.—Martens, N. R. G. IX, 172.—Ibid, XIII, 7.

1846. Juillet 29. Traité de commerce et de navigation, conclu à la Haye entre les Pays-Bas et la Belgique. Art. 1—12 inclus.—Martens, N. R. G. Vol. IX, 274.

1847. Août 17. Protocole V de la séance de la Commission Centrale pour la navigation du Rhin.—Martens, R. M. VI, 161.

1848. Décembre 9. Bade, Bavière, France, Hesse-Darmstadt, Nassau, Pays-Bas, Prusse. Article suppl. XIX au traité du 31 Mars 1831, suivi des actes d'approbation de la France et de la Prusse.—Martens, N. R. G. XIII, 670.

1849. Octobre 11. Article suppl. 19 à la convention du 31 Mars 1831 pour le règlement de la navigation du Rhin.—Martens, R. M. VI, 161, 318.

1851. Septembre 8. Navigation du Rhin. Vingtième article supp. à la Convention du 31 Mars 1831.—De Clercq, Recueil des traités de la France, t. 6.

1853. Mai 2. Bavière. Suisse. Convention concernant la navigation du Rhin et du lac de Constance, signée à Berne —Martens, N. R. G. XX, 112.

1853. Juillet 29. Convention entre le Bade et la Suisse pour la suppression des droits de douane sur quelques chemins vicinaux et pour la diminution des droits de navigation du Rhin. La partie qui concerne le Rhin.—(L'acte se trouve cité sans que le texte y soit énoncé dans Martens). Martens, R. M. VII, 303.

1856. Novembre 26. Navigation du Rhin. Protocole de la Commission Centrale de Mayence concernant la régularisation du cours du Rhin entre Mayence et Bingen.—De Clercq, t. 7.

1856. Novembre 29. Navigation du Rhin. Convention relative au même objet, conclue à Mayence entre les états riverains du Rhin.—De Clercq, t. 7.

1856. Décembre 16. Navigation du Rhin. Ratification française sur la Convention conclue le 29 Novembre 1856 pour la rectification du cours du Rhin entre Mayence et Bingen.—De Clercq, volume 7.

1857. Février 27. France, Bade.—Convention relative aux digues du Rhin, conclue à Carlsruhe.—De Clercq, vol. 7.

1857. Avril 6. Navigation du Rhin. Protocole dressé à Mayence pour l'échange des ratifications sur la Con-

vention du 29 Novembre 1856, relative aux travaux à exécuter entre Mayence et Bingen.—De Clercq, vol. 7.

1857. Juillet 2. France-Bade. Convention, signée à Carlsruhe pour la construction des ponts sur le Rhin.—De Clercq, vol. 7.

1857. Novembre 16. France-Bade. Convention, conclue à Carlsruhe pour l'établissement d'un pont fixe sur le Rhin, etc.—De Clercq, vol. 7.

1858. Mai 7. Navigation du Rhin. Convention signée à Mayence pour la construction d'un pont fixe à Cologne.—De Clercq, vol. 7.

1860. Avril 3. France-Etats riverains (Construction d'un pont).—Moniteur, 1860, p. 233.

1860. Septembre 30. Convention entre la France et le Grand-Duché de Bade pour l'établissement et le service des bacs sur le Rhin. Faite à Carlsruhe. Art. 6.—Martens, N. R. G. XVII, 1 part., 276.

1861. Janvier 10—26. Bade, France. Déclaration pour fixer les limites de souveraineté sur les ponts du Rhin.—Martens. N. R. G. XVIII, 1-re partie, 305; Moniteur, 1861, p. 190 (Décret de 6 Févr).

1863. Avril 3. Articles supplémentaires.

1866. Décembre 11. Traité de commerce et de navigation entre la France et l'Autriche. Art. X.—Neumann, 631; protocole finale, 634.

1867. Mai 21. Ordonnance du ministère impérial des finances de France, concernant le traité de comm. et de nav. avec l'Autriche (11 Déc. 1866).—Neumann, N. S. V. 185.

1867. Septembre 28. Bade, Suisse. Règlement pour la navigation du Bas-Lac et de la partie du Rhin entre Constance et Schaffhouse, signé à S-t Gall, suivi d'un protocole final.—Texte allemand dans Martens, N. R. G. XX, 139.

1868. Octobre 17. Bade, Bavière, France, Hesse, Pays-Bas, Prusse. Protocole relatif aux règlements de police pour la navigation du Rhin, signé à Mannheim.—Martens, N. R. G., 2 série, t. IV, 617.

1868. Octobre 17. Acte révisé de navigation entre les riverains, suivi de deux modèles et d'un protocole

de clôture, signé à Mannheim.—Martens, N. R. G., XX, 355.—Preussische Gesetzsammlung, 1869, Seite 798.—De Clercq, t. X, p. 177.

1868. Octobre 17. Bade, Bavière, France, Hesse, Pays-Bas, Prusse. Règlement de police pour la navig. du Rhin et le flottage.—Martens, N. R. G., 2-e série, t. IV, 599.

1868. Octobre 17. Bade, Bavière, etc. Règlement pour le transport sur le Rhin des matières inflammables ou corrosives et des poisons.—Martens, N. R. G., 2-e série, IV, 613.

1869. Décembre 9. Bade, Suisse. Convention concernant la pêche dans le Rhin entre Constance et Bâle, signée à Berne.—Martens, N. R. G. XX, 166.

1870. Mars 9. Loi concernant les tribunaux du Rhin.—Preussische Gesetzsammlung. 1870. S. 177 f.

1870. Mars 17. Loi concernant les papiers des bateaux navigant sur le Rhin et le pilotage du Rhin.

1871. Septembre 19. Autriche, Suisse. Convention préliminaire, concernant la régularisation du cours du Rhin, signée à Vienne.—Martens, N. R. G. XX, 171.—Neumann et Plason, N. S., VII, 333.

1873. Avril 23. Allemagne, France. Arrangement concernant l'alimentation du canal de la Marne au Rhin, signé à Strasbourg.—Martens, N. R. G., 2-e sér. X, 449.

1873. Août 7. Suisse, Allemagne. Convention concernant l'établissement d'un bureau de douanes allemand à Bâle.—Martens, N. R. G., 2-e sér., I, 243.

1875. Mars 25. Bade, Suisse. Convention concernant la pêche dans le Rhin et dans ses affluents, ainsi que dans le lac de Constance, signée à Bâle, suivie de deux déclarations en date du 30 Novembre et du 5 Décembre 1875.—Martens, N. R. G., 2-e série, t. II, 60.

1876. Octobre 23. Allemagne, Suisse. Convention addionnelle à la Convention du 7 Août 1873 concernant l'établissement d'un bureau de douanes allemand à Bâle; signée à Bâle.—Martens, N. R. G., 2-e série, IV, 687.

1877. Juillet 14. Accession de l'Alsace-Lorraine à la convention de 1875, concernant la pêche dans le Rhin.—N. R. G. 2-e série, II, 64.

1877. Septembre 4. Supplément. signé par la Commission Centrale.—Martens, N. R. G., 2-e sér., IV, 618.

1877. Septembre 4. Protocole XVIII de la Commission Centrale pour la navigation du Rhin.—N. R. G., 2-e série, 622.

1879. Mai 10. Bade, Suisse. Convention concernant la navig. du Rh. entre Neuhausen et Bâle, signée à Bâle.—Martens, N. R. G., 2-e sér., IX, 593.

1879 Septembre 2. Alsace Lorraine, Bade, Bavière, Hesse, Pays-Bas, Prusse. Nouveau règlement pour le transport sur le Rhin des matières explosives, inflammables ou corrosives et des poisons.—Martens, N. R. G., 2-e sér., VIII, 202.

1883. Mars 20. Allemagne, France. Convention concernant la communication télégraphique internationale pour le service du canal de la Marne au Rhin, signée à Igney-Avrécourt.—Martens, N. R. G., 2-e sér., X, 451.

1883. Novembre 8. Allemagne, France. Protocole portant modification ou interprétation du règlement du 23 Avril 1873 sur l'alimentation du canal de la Marne au Rhin, signé à Igney-Avrécourt.—Martens, N. R. G., 2-e sér., X, 542.

1884. Janvier 30. Prusse-Hesse. Traité relatif à la navigabilité du Rhin.—N. R. G., 2-e sér., XII, 345.

1885. Juin 30. Empire allemand, Pays-Bas. Convention concernant la pêche du saumon dans le Rhin.—Martens, N. R. G., 2-e sér., II, 561.

1887. Mai 18. Suisse, Bade, Alsace-Lorraine. Convention concernant la pêche dans le Rhin etc.—N. R. G., 2-e série, XIV, 350.

Указатель трактатовъ, конвенцій, регламентовъ и проч., относящихся къ притокамъ Рейна.—Кромѣ тѣхъ актовъ, которые относятся одновременно къ судоходству по Рейну и его притокамъ и которые указаны въ предшествующемъ индексѣ, специально притоковъ Рейна касаются слѣдующіе:

Ланз.—1844. Octobre 16. Traité de Coblenz entre la Prusse, le Grand Duché de Hesse et le duché de

Nassau pour rendre navigable le Lahn.—Martens, N. R. G., VII, 420.

Мозель.—1797. Octobre 17. См. Рейнъ.

1806. Novembre 12. Décret du Gouvernement français. Droits sur la Moselle et la Meuse.

1815. Mars 20. Acte du Congrès de Vienne.—Martens, N. R., II, 447.—Klüber, Acten, III, 235.

1861. Avril 4. Canal de la Sarre. Prusse-France. Martens, N. R. G., XVII, 1-e p., 309.—Moniteur 1861, p. 1161.—Journal de Francfort, 3 Juin 1861.

Неккаръ.—1815. Mars 20.—Martens, N. R., II, 447.

1828. Janvier 18. См. Дунай.

1835. Mai 12. Prusse, Bade, Wurtemberg, Hesse.—Martens, N. R., XIII, 43.

1835. Juillet 30 et Août 15. Convention entre les gouvernements de Bade, Hesse-Darmstadt et Wurtemberg pour la navigation du Neckar. Martens, N. R., XIII, 412.—Idem, R. M., IV, 422.

1842. Juillet 1. Convention de Carlsruhe entre le Wurtemberg et les Grands Duchés de Bade et de Hesse pour régler la navigation sur le Neckar. Art. 1—68 inclus.—Texte allemand dans Martens, N. R. G., IV, 631—652.—Idem, R. M., V, 189.

Маинъ.—1802. Droits sur la navigation du Mein.

1804. Août 15. France—Allemagne. Art. 24.—Martens, R., VIII, 68.

1815. Mars 20.—Martens, N. R., II, 447.

1828. Janvier 18. Bavière, Wurtemberg. Art. XXIX.—Martens, N. R., VII, 539.

1828. Juillet 31. Arrêté de la Confédération, relatif à la navigation du Mein.—Klüber, Oeff. Recht des deutschen Bundes, § 581.

1885. Juin 2. Convention concernant la construction et l'administration d'un pont sur le Mein près d'Offenbach.—Martens, N. R. G., 2-e série, XII, 352.

Глава V.

ОЧЕРКЪ РАЗВИТІЯ СВОБОДНАГО СУДОХОДСТВА ПО ШЕЛЬДЪ,
МААСУ. ИХЪ РУКАВАМЪ, КАНАЛАМЪ И ПРОЧ.

Указатель литературы къ Шельдъ и Маасу. — Archives diplomatiques. Paris. 1863. IV, p. 426. Exposé des motifs du projet de loi approuvant le traité du 12 Mai 1863 et documents. — Barrage de l'Escaut orientale. Bruxelles. 1867. — Les Barrages de l'Escaut orientale et du Sloë. Gand. 1867. — Ernst van Bruyssel, Histoire politique de l'Escaut. Paris. 1864. — dr. A von Bulmerincq, Völkerrecht im Marquardsen's Handbuch des Oeffentlichen Rechts. 1 Band. II Halbband. S. 273 — Ch. Calvo, Le droit international. T. I, pp. 438—440. 4-me édition. — E. Carathéodory, Du droit international etc, pp. 117—118; p. 98—100. — Idem. Das Stromgebietsrecht S. 343—347. — F. de Cussy, Phases et causes célèbres du droit maritime des nations. Liv. I, tit. 2, p. 457. — Ein paar Worte zur Einleitung des Streits wegen der Scheide (Girtanners Annalen, 1793, B. V, № 1). — Engelhardt, Histoire, p. 39, 46, 48, 50, 77. — Flassan, Histoire générale de la dipl. franç. T. VII, lis. VIII. — Edm. Grangaignage, Histoire du péage de l'Escaut. Bruxelles. 1868. — Halleck. International law or rules regulating the intercourse of states in peace and war. San-Francisco. Ch. V, p. 431. — Hansen, Allerneueste Staatskunde von Holland d. i. Erleuterung der Streitigkeiten zwischen K. Joseph und dem Staate der Vereinigten Niederlanden. Berlin. 1785. 4 Vol. 8°. — Victor Jacobs, L'Escaut, son passé, son présent, son avenir. Revue Générale. Septembre 1866, p. 272 etc. — Пр. Капустинъ, Обзоръ предметовъ международнаго права. Выпускъ VIII. Повинности по международному праву, стр. 52 и сл. — Koch, Histoire des traités de paix, I, 84, 483. — Lawrence, Elem. by Wheaton, note 116. — Linguet, Considérations sur l'ouverture de l'Escaut. NN. 88 et 89. Annales politiques. Отдѣльное изданіе 1784 г. — Пр.

Ф. Мартенсъ, Современное международное право etc. Т. II.—Martens, Causes célèbres du droit des gens. III, Cause 6. II, Cause 8.—Meyer, Corpus juris germ. T. II, pp. 224—239, 298.—Mirabeau, Doutes sur la liberté de l'Escaut. Londres. 1785.—Idem, Oeuvres, Vol. V, pp. 416—427, édition 1821.—А Наумовъ, Судоходство по Шельдѣ. Опытъ приложенія началъ международнаго права къ судоходству по рѣкамъ. Историко-юридическое изслѣдованіе. Москва 1856.—Nouvelles extraordinaires. 1784—1789.—Ortolan, Domaine int—l, § 44.—Aug. Parent, Du commerce de Belgique à propos de l'affranchissement de l'Escaut. Bruxelles. 1863. 8°.—Phillimore, Com., Vol. I, §§ 163, 164.—Polson, Principles of the law of nations, Sect. 5, p. 31.—Pr. Raffaella Schiattarella, Propedeutica al diritto internazionale. Firenze. Giuseppe Pellas editore. 1881. pp. 135—137, 435—439, 443—444.—Réponse à un diplomate belge. La Haye. 1867.—Ren. Leop. Chr. Karl. Freih. von Senkenberg, Über die Schelde. 1785.—Streitigkeiten zwischen Oesterreich und den Niederlanden wegen der Schelde (in Martens Erzählungen, Thl. I, № V).—Schoell, Abrégé de l'histoire des traités de paix. T. IV. Ch. XXII.—Schlettwein, Gerechtigkeit und allgemeines europäisches Staatsinteresse bei dem Streit über die Oeffnung der Schelde. Giessen. 1785. 8°.—Schmauss, Corpus juris gentium, T. I, p. 618.—Pety de Thozée. La fermeture, le péage et l'affranchissement de l'Escaut. Bruxelles. 1874.—Idem. Histoire politique et commerciale de l'Escaut. Système commercial de la Belgique. I, ch. 3, p. 101—147. Bruxelles. 1875.—Twiss, Peace, § 141.—De Garcia de la Vega, Recueil des traités etc. Exposé des motifs du projet de loi approuvant le traité du 12 Mai 1863 et documents.—De Garcia de la Vega. La suppression du péage de l'Escaut. Namur, in 8° p. 19, 1862.—Vergé, Précis de Martens, T. I, p. 137.—Vernesco, Fleuves, p. 228.—Wheaton, Elem., p-te 2, tome I, ch. IV, §§ 15, 16.—Idem, Histoire, T. II, pp. 184 etc. T. I, pp. 345—347, § 6.—Wreede, Examen de la question du barrage de l'Escaut Oriental. Utrecht 1867.

Исторія права судоходства по Шельдѣ отъ 1815 до 1839 г. — Третья секретная статья Парижскаго договора постановляетъ, какъ извѣстно, слѣд.: „Свобода судоходства по Шельдѣ будетъ основана на томъ же принципѣ, который регулировалъ судоходство по Рейну въ 5 ст. настоящаго акта“. Такимъ образомъ здѣсь имѣлось въ виду открытіе Шельды для международной торговли, то самое, о чемъ писалъ Мирабо въ 1785 г. ¹⁾. Но рѣчная коммиссія 1815 г., ссылаясь на то, что ей не извѣстны мѣстные условія судоходства по Шельдѣ, ограничилась въ своихъ постановленіяхъ объ этой рѣкѣ только 3-мя общими статьями. Въ нихъ, хотя и объявлялась свобода судоходства „telle qu'elle a été déterminée pour le Rhin“ ²⁾, но дальнѣйшее обезпеченіе ея было предоставлено на усмотрѣніе береговыхъ государствъ (ст. VII). Вѣнскій конгрессъ ограничился заявленіемъ, что статьи о Шельдѣ имѣютъ въ его глазахъ то же значеніе, что и регламентъ рейнскаго судоходства (ст. CXVII). Кромѣ того, согласно постановленіямъ Парижскаго мира 1814 г. (ст. XV), Антверпенъ на будущее время долженъ быть лишь торговымъ портомъ, а укрѣпленія, воздвигнутыя Наполеономъ, должны быть разрушены. Англія и Голландія обязались назначить двухъ уполномоченныхъ, которые рѣшили бы, какъ привести эту мѣру въ исполненіе ³⁾. Нельзя не сознаться, что эти статьи мало обезпечивали свободу судоходства по Шельдѣ, тѣмъ болѣе, что съ присоединеніемъ Бельгіи къ Голландіи все теченіе ея оказалось принадлежащимъ одному государству. Впрочемъ проф. Капустинъ говоритъ, что „Голландія именно въ замѣнъ уступки своихъ правъ относительно замкнутости Шельды прибрѣла Бельгію“ ⁴⁾.

Вопросъ о томъ, въ какомъ положеніи находилось свободное судоходство по Шельдѣ въ продолженіи 15-ти лѣтъ отъ 1815 до 1830 г., не рѣшенъ литературой. А. Наумовъ

¹⁾ Engelhardt, Histoire, p. 64.—Flassan, Histoire du Congrès de Vienne, Paris. 1829. Т. I. Introduction, p. 126.

²⁾ Ст. 1 второй половины XVI приложение къ акту 1815.

³⁾ Cramer v. der Bergh, p. 57—62.—Klüber, Acten, III. 229.

⁴⁾ Капустинъ, Обзорѣніе предметовъ etc., стр. 56.—Wheaton, Histoire, II, 190.

пишетъ ¹⁾: „Голландія была недовольна свободою судоходства по Шельдѣ и, чтобы уронить Антверпенскій портъ, она пыталась установить на Шельдѣ сборъ пошлинъ, но вскорѣ принуждена была его отмѣнить. Сверхъ того, король Вильгельмъ нидерландскій оказывалъ явное преимущество Голландцамъ; привилегіи были для Голландіи, тяжести падали на Бельгію. Бельгійцы роптали“. Наоборотъ Carathéodory утверждаетъ ²⁾: „Das Haager Cabinet hielt gewissenhaft an der Freiheit der Schelde fest, so lange Holland mit Belgien vereinigt war“. Такого же мнѣнія г. Pety de Thozée ³⁾: „.... Le roi Guillaume respecta la sentence du tribunal européen“ ⁴⁾. Судя по нѣкоторымъ даннымъ, Шельда на самомъ дѣлѣ была въ 1815—30 гг. открыта для всѣхъ флаговъ, представляя такимъ образомъ первый примѣръ національной въ сущности *рѣки съ свободнымъ режимомъ* (Мы не думаемъ, чтобы Шельду съ точки зрѣнія судоходства можно было считать рѣкою международною по одному тому, что небольшая частица ея верхняго несудоходнаго теченія принадлежала Франціи).

Такъ или иначе, но, когда 15-го августа 1830 г. въ Бельгіи вспыхнуло революціонное движеніе, гаагское правительство, ссылаясь на Вестфальскій трактатъ, объявило *судоходство по Шельдѣ закрытымъ*. Въ то же самое время король Вильгельмъ обратился къ великимъ державамъ съ просьбой созвать конференцію для урегулированія отношеній между обѣими воюющими странами.

Конференція собралась въ Лондонѣ 4-го ноября 1830 г. Въ первый же день рѣшено было остановить враждебныя дѣйствія съ обѣихъ сторонъ. Но раздраженные Нидерланды долго не рѣшались снять блокаду съ устьевъ Шельды, зная, какой ужасный вредъ наносится этимъ ихъ врагу. Наконецъ, послѣ долгихъ усилій со стороны великихъ державъ, послѣ спе-

¹⁾ Наумовъ, Судоходство по Шельдѣ, Москва. 1856 г. стр. 117.

²⁾ Dr. E. Carathéodory, Das Stromgebietsrecht etc. im Holtzendorffs Handbuch des Völkerrechts, S. 342.

³⁾ Pety de Thozée, La fermeture etc., p. 19—20.

⁴⁾ Въ томъ же смыслѣ высказывается и Engelhardt, «Jusqu'en 1830 le fleuve hollando-français resta ouvert aux navires de toutes les nations et fut exempt de tout péage».—Histoire, p. 77.

ціальныхъ депутацій къ королю Вильгельму, голландская эскадра была отозвана. Шельда была открыта 20 января 1831 г. Въ тотъ же день Лондонская конференція постановила ¹⁾: „Les dispositions des traités de Vienne seraient applicables aux rivières et fleuves, qui traversent le territoire hollandais et le territoire belge“. Нидерландскій король на это распоряженіе 3 статьи протокола засѣданія конференціи отъ 20-го января 1831 г., объявилъ, что онъ останется празднымъ зрителемъ плаванія по Шельдѣ нейтральныхъ или бельгійскихъ судовъ, но, если перемиріе будетъ нарушено со стороны бельгійцевъ, или, если начала, на основаніи которыхъ должно произойти отдѣленіе Бельгіи отъ Голландіи, не будутъ вскорѣ выработаны, онъ снова возобновитъ блокаду Шельды.

Однако этимъ дѣло далеко не кончилось. Переговоры о раздѣлѣ Бельгіи и Голландіи два раза доводили враждующія стороны до открытія военныхъ дѣйствій и даже до вооруженнаго иностраннаго вмѣшательства. Только въ 1839 г. состоялось желанное соглашеніе. 29-го января 1839 г., конференція представила Бельгіи и Голландіи *проектъ соглашенія насчетъ судоходства* по рѣкамъ общимъ для обоихъ государствъ. 19-го апрѣля того же года, послѣ нѣкоторыхъ переговоровъ между Бельгіей и Лондонской конференціей, проектъ этотъ былъ подписанъ въ Лондонѣ и составилъ 9-ю статью общаго договора о раздѣлѣ этихъ странъ. § 1-й этой статьи гласитъ (цитую по переводу Наумова): „Положенія 108—117 включительно статей общаго акта Вѣнскаго конгресса касательно плаванія по судоходнымъ рѣкамъ будутъ приложены къ судоходнымъ рѣкамъ, протекающимъ по бельгійской и голландской территоріямъ, или раздѣляющимъ ихъ“.

§ 2. „Что же касается въ особенности судоходства по Шельдѣ и ея устьямъ, постановлено, что лоцманство и постановка вѣхъ, равно какъ и сохраненіе фарватера на Шельдѣ ниже Антверпена, будутъ подчинены общему надзору и этотъ *общій надзоръ* будетъ принадлежать комиссарамъ, назначен-

¹⁾ Наумовъ, 122 стр. Rapport du ministre des affaires étrangères à M-le Régent du 15 Mars 1851. Pièce justificative.

нымъ оъ обѣихъ сторонѣ; умѣренныя пошлыны за лоцманство будутъ опредѣлены съ общаго согласія и эти пошлыны будутъ одинаковы для судовъ всѣхъ націй.... Каждому судну, отправляющемуся изъ открытаго моря въ Бельгію и изъ Бельгіи въ открытое море по Шельдѣ, предоставлено брать, какого оно хочетъ лоцмана, и поэтому обѣимъ странамъ дозволено устраивать по всему теченію Шельды и около ея устьевъ поселенія лоцмановъ, какія онѣ сочтутъ нужными для доставленія лоцмановъ.... Поселенія эти будутъ подѣ общимъ надзоромъ, упомянутымъ въ началѣ настоящаго параграфа. Оба правительства обязуются *поддерживать фарватеръ* Шельды и ея устья и поставить въ немъ и поддерживать нужныя вѣхи, каждое для своей части рѣки“.

§ 3. „Нидерландское правительство будетъ взимать съ судоходства по Шельдѣ и ея устьямъ *единственную пошлыну* въ 1,50 флориновъ (3 fr. 17 c.).... Для того, чтобы вышеупомянутыя суда не могли быть подвергнуты никакому осмотру и никакимъ остановкамъ или задержкамъ въ голландскихъ рейдахъ, идя вверхъ по Шельдѣ изъ открытаго моря, или спускаясь по Шельдѣ въ открытое море, постановлено, что вышеупомянутая пошлына будетъ взиматься нидерландскими агентами въ Антверпенѣ и Тернейзенѣ. Равнымъ образомъ судамъ, идущимъ изъ открытаго моря по Западной Шельдѣ въ Антверпенъ изъ подозрительныхъ относительно здоровья мѣстъ, дозволено будетъ продолжать свой путь безъ остановокъ и задержекъ въ сопровожденіи медиковъ до мѣста своего назначенія. Суда, идущія изъ Антверпена въ Тернейзенъ и наоборотъ, или производящія въ самой рѣкѣ каботажъ, или рыбную ловлю не будутъ подвержены никакой пошлынѣ“. Для выясненія характера вышеупомянутой рѣчной пошлыны, которая играла столь важную роль въ позднѣйшей исторіи судоходства по Шельдѣ, считаю не лишнимъ привести слѣдующую характеристику ея на основаніи объяснительной ноты отъ 18-го апрѣля 1839 г., адресованной Лондонской конференціей бельгійскому правительству въ отвѣтъ на нѣкоторыя замѣчанія послѣдняго отъ 14-го апрѣля того же года: „Пошлына, которую нидерландское правительство будетъ взимать съ судоходства по Шельдѣ и ея устьямъ, есть пошлына благодарности (*droit de reconnaissance*) и транзитная пошлына,

при ея опредѣленіи не слѣдовало принимать во вниманіе разстоянія“ ¹⁾. Продолжаемъ изложеніе договора 1839 г.

§ 4. „*Рукавъ Шельды, называемый Восточной Шельдой, не служа при настоящемъ положеніи мѣстности судоходству изъ открытаго моря въ Антверпенъ или Тернейзенъ и наоборотъ, но будучи употребляемъ для судоходства между Антверпеномъ и Рейномъ, не можетъ быть обремененъ во всемъ теченіи пошлинами или сборами выше тѣхъ, которыя взимаются по майнцскому тарифу 31-го марта 1831 г. съ судоходства отъ Горкума до открытаго моря, пропорціонально разстоянію*“. § 5. „Равнымъ образомъ постановлено, что судоходство *по водамъ промежуточнымъ* между Шельдой и Рейномъ изъ Антверпена въ Рейнъ и наоборотъ останется взаимно свободнымъ и будетъ подвержено только умѣреннымъ сборамъ, одинаковымъ для торговли обоихъ государствъ“. § 6. „Коммиссары собѣрутся съ обѣихъ сторонъ въ Антверпенѣ въ теченіе мѣсяца съ одной стороны для окончательнаго и постояннаго опредѣленія количества этихъ пошлинъ, съ другой стороны для опредѣленія общаго положенія, для исполненія настоящей статьи...“. § 7. „Пока вышеупомянутое положеніе не будетъ выработано, *судоходство по Маасу* и его притокамъ останется свободнымъ для торговли обѣихъ державъ, которыя примутъ поѣтому случаю подписанный 31-го марта 1831 г. въ Майнцѣ тарифъ для свободного судоходства по Рейну, равно какъ и другія распоряженія этой конвенціи, на сколько ихъ можно будетъ приложить къ упомянутой рѣкѣ“. § 8. „Если въ послѣдствіи естественныя обстоятельства или искусственныя работы сдѣлаютъ неудобными указанные въ настоящей статьѣ судоходные пути, нидерландское правительство опредѣлитъ *бельгійскому судоходству другіе пути,*

¹⁾ Въ докладѣ. представленномъ 20-го мая 1863 года г. де Vrière бельгійской палатѣ депутатовъ, мы между прочимъ читаемъ: «Le péage de l'Escaut n'était pas établi sur le parcours du fleuve depuis la mer jusqu'à Anvers: la partie fluviale de ce parcours, c'est-à-dire la partie belge, qui s'étend d'Anvers jusqu'en face de Bath, n'y était pas soumise. Le péage ne grevait que la partie néerlandaise, qui est plutôt un bras de mer».—Rapport fait à la Chambre des Représentants par la section centrale, chargée d'examiner le traité du 12 Mai 1863. Documents parlementaires. Séance du 20 Mai, p. 760—761.—Ср. Pety de Thozée.

столь же вѣрные, хорошіе и удобные, въ замѣнъ упомянутыхъ судоходныхъ путей, сдѣлавшихся непроходимыми“.

Таково содержаніе 9-ой ст. договора 19-го апрѣля 1839 г. Установивъ общія начала, она оставляла нерѣшенными многіе существенные пункты, а потому уже 7-го іюля того же года были назначены комиссары отъ обоихъ государствъ для болѣе детальной разработки рѣчнаго регламента.

Работа затянулась на три года, и только 4-го ноября 1842 г. была подписана новая конвенція между Бельгіей и Голландіей. Между новостями, введенными ею, наше вниманіе останавливаетъ слѣдующее: 1) Надзоръ за контрабандой можетъ исполняться нидерландскимъ правительствомъ по берегамъ или посредствомъ судовъ на самой рѣкѣ. 2) Нидерландское правительство имѣетъ право взимать по 3 голландскихъ цента маячнаго сбора съ тонны. 3) Бельгійское правительство можетъ платить ежегодно сумму въ 10,000 флориновъ въ замѣнъ пошлины, установленной въ пользу Нидерландовъ.

Наконецъ, 20-го мая 1843 г., послѣдній разъ были подписаны *правила, комментирующія 9-ю статью договора 1839 г.* Этотъ регламентъ постановляетъ между прочимъ, что общій надзоръ будетъ производиться комиссарами прибрежныхъ государствъ. Комиссары будутъ собираться періодически въ Антверпенъ и Флиссингенъ. При возникновеніи разногласій въ средѣ этой комиссіи рѣшающій голосъ имѣютъ правительства прибрежныхъ государствъ ¹⁾.

Исторія Шельды послѣ 1839 г.—Съ 1839 г. начинается *новый періодъ въ исторіи свободного судоходства по Шельдѣ*. Плаваніе по этой рѣкѣ было открыто для судовъ всѣхъ національностей, и это въ то время, когда на другихъ великихъ рѣкахъ міра съ трудомъ признавались права даже самихъ прибрежныхъ странъ. Шельда даетъ намъ примѣръ очень широкаго толкованія статей Вѣнскаго конгресса. Исходя изъ нихъ, державы участвовавшія на Лондонской конференціи: Англія, Франція, Пруссія, Россія и Австрія потребовали свободы судоходства для флаговъ всѣхъ націй. Только Маастъ и

¹⁾ Подробности о конвенціяхъ 1842 и 43 г.г. см. Carathéodory, нѣм. раб., стр. 343 и Наумовъ.

частныя воды Голландіи, соединяющія Рейнъ и Шельду, были открыты для одной Бельгіи. Последняя получала и нѣкоторыя другія привилегіи (§ 8). Поэтому г. Carathéodory справедливо писалъ въ 1861 г., что „cette seule disposition suffirait pour établir un contraste frappant avec les maximes proclamées à l'égard du Rhin“. Calvo съ своей стороны только перефразируетъ слова г. Carathéodory ¹⁾. Къ сожалѣнію эта свобода судоходства для всѣхъ флаговъ покупалась цѣною тяжелыхъ матеріальныхъ жертвъ со стороны самой Бельгіи. „Пагубная статья для Антверпена, какъ порта!“ восклицаетъ по этому поводу г. Pety de Thozée. „Было явнымъ противорѣчіемъ, объявлять свободу судоходства по Шельдѣ и въ то же время отягощать последнее особымъ сборомъ. Все это создавало тяжелое положеніе для бельгійской торговли“.

На самомъ дѣлѣ, необходимость платить нидерландскому правительству сравнительно высокій *droit de reconnaissance* могла самымъ пагубнымъ образомъ дѣйствовать на сношенія Бельгіи съ морскими державами. Для предупрежденія этихъ дурныхъ послѣдствій 5-го іюня 1839 г. бельгійское правительство издало законъ, первая статья котораго гласитъ: „Пошлина, взимаемая Нидерландами съ судовъ, идущихъ изъ моря въ Бельгію или изъ Бельгіи черезъ Шельду и каналъ Тернейзенъ въ открытое море, будетъ возмѣщаться государствомъ иностраннымъ судамъ всѣхъ націй. Во всякомъ случаѣ, если представятся особые и важныя причины по отношенію къ тому или другому изъ иностранныхъ флаговъ, правительство имѣетъ право прекращать относительно него дѣйствіе настоящаго постановленія“. Последняя мѣра примѣнялась на практикѣ два раза. Въ первый разъ къ сѣвероамериканскимъ судамъ (1842 г.), а во второй въ 1844 г. къ судамъ прусскаго королевства; всякій разъ, какъ возмездіе за принятыя этими государствами стѣснительныя мѣры относительно бельгійскихъ судовъ. Кромѣ того лишались этого преимущества всѣ суда, не исполнившія предписаній брюссельскаго правительства относительно сроковъ, въ которые можно

¹⁾ Et. Carathéodory, Du droit international concernant les grands cours d'eau. 1861, p. 158.—Calvo, Le droit international. Ed. 4. T. I, p. 439.

выходить въ море. Но какъ бы тамъ ни было, а Бельгія уплатила Голландіи въ теченіе 24 лѣтъ (1839—1863 г.) около 28,419,559—72 франковъ. Во второмъ приложеніи къ трактату 12-го мая 1863 г. есть табличка, показывающая, сколько платила Бельгія своей сосѣдкѣ ежегодно. Цифра платежей возрастала почти непрерывно

Тяжесть этихъ платежей тѣмъ болѣе чувствовалась Бельгіей, что изъ чисто добровольныхъ опи въ скоромъ времени обратились въ обязательныя. Въ цѣломъ рядѣ трактатовъ, заключенныхъ Бельгіей съ иностранными державами въ промежутокъ отъ 1839—56 г., постановляется, что *бельгійское правительство беретъ на себя уплату пошлинъ* Нидерландамъ за всѣ суда договаривающихся сторонъ ¹⁾. Задумавъ освободиться отъ этой добровольной контрибуціи, Бельгія уже съ 1856 г. не упоминаетъ болѣе въ своихъ договорахъ съ другими державами объ этомъ обязательствѣ. Между тѣмъ прежніе договоры потеряли такъ или иначе силу, и руки бельгійскаго правительства развязались. Путь къ окончательному освобожденію указали два обстоятельства: выкупъ въ 1857 г. Зундской пошлины у Даніи и въ 1861 г. Брунсгаузенской у ГанOVERA.

Въ трактатѣ, заключенномъ 14-го марта 1857 г. между Бельгіей и Даніей, постановлялось, что Данія согласна принять отъ Бельгіи слѣдующія обязательства вмѣсто уплаты той суммы, которая составляла долю этой послѣдней страны въ выкупъ Зундской пошлины (Art. 4), а именно: при современномъ положеніи дѣлъ на Шельдѣ Бельгія обязывается уплачивать Голландіи всѣ пошлины за датскіе корабли, если же „*par suite d'une mesure de principe, le remboursement du réage de l'Escaut ne serait plus opéré par la Belgique*“, бельгійское правительство обязывается выплачивать датскому 4⁰/₀.

• ¹⁾ См. le procès-verbal faisant suite au traité entre la Belgique et le Danemark du 10 Septembre 1841; les traités conclus avec le Hanovre le 15 Janvier 1842 (art. 10),—avec le Zollverein le 1 Septembre 1844 (art. 3),—avec les Etats Unis de l'Amérique du Nord le 10 Novembre 1845 (art. 4), avec les deux Siciles le 15 Avril 1847 (art. 11),—avec la France le 17 Novembre 1849 (art. 5),—avec la Russie le 14 Février 1850 (art. 11),—avec la Grande Bretagne le 24 Octobre 1851 (art. 7).

съ суммы въ 301,455 rigsdalers, т. е. съ суммы, которая приходилась на его долю въ выкупѣ Зундскихъ пошлинъ; наконецъ: „le cas échéant, où le péage de l'Escaut viendrait à être capitalisé, S. M. le Roi des Belges sera tenu envers S. M. le Roi de Danemark de la part contributive, que le Danemark aurait éventuellement à payer dans la capitalisation (Art. 1, 2, 3 et 4). 8-го февраля 1861 г. тѣ же самыя обязательства приняла на себя Бельгія относительно Гановера по поводу выкупа Stader Elbzoll.

Эти два факта внушили бельгійскому правительству мысль о возможности привлечь различныя заинтересованныя государства къ совмѣстному выкупу шельдскихъ пошлинъ. Вести переговоры съ иностранными кабинетами было поручено барону Ламбермону (Envoyé extraordinaire et Ministre plénipotentiaire de S. M. le Roi des Belges, Secrétaire général au département des Affaires Etrangères), тому даровитому и энергичному дѣятелю, работы котораго много способствовали въ 1885 г. рѣшенію вопроса о судоходствѣ по Конго. На первыхъ же порахъ стало ясно, что Голландія ничего не имѣетъ въ принципѣ противъ капитализаціи рѣчныхъ сборовъ. Foreign Office также съ удовольствіемъ привѣтствовалъ эту мѣру ¹⁾. Сумма выкупа была опредѣлена въ 36,278,566 фр. или 17,141,640 голландскихъ флориновъ. Бельгія по примѣру Гамбурга въ выкупѣ Штадской пошлины приняла на себя $\frac{1}{3}$ всей суммы, т. е. 13,328,006 франковъ ²⁾. Большинство государствъ согласилось участвовать въ выкупѣ и ничего не имѣло противъ той суммы, въ которой ихъ участіе должно было выразиться. Только Швеція сначала принципиально не одобряла совмѣстнаго выкупа. Нѣкоторыя возраженія насчетъ величинъ и способовъ уплаты долей были высказаны также Мекленбургомъ, Ольденбургомъ и Гамбургомъ. Но все обошлось благополучно.

¹⁾ Письмо лорда John Russel отъ 31 января 1863 г., адресованное г. Van de Weyer, envoyé extraordinaire et ministre plénipotentiaire de S. M. le roi des Belges en Grande-Bretagne.—De Garcia de la Vega, Recueil des traités, T. V, p. 148.

²⁾ Exposé des motifs du traité du Mai 1863, dans le Recueil des traités de Garcia de la Vega, T. V, p. 307.

Статья первая договора, заключеннаго 12-го мая 1863 г. между Голландіей и Бельгіей, постановляет: „Е. В. король Нидерландовъ отказывается навсегда за вознагражденіе въ 17,141,640 нидерландскихъ флориновъ отъ пошлыны, взимаемой за судоходство по Шельдѣ и ея устьямъ“. „Эта сумма“, добавляетъ ст. 2, „будетъ уплачена нидерландскому правительству бельгійскимъ правительствомъ“. Последняя статья важна въ томъ отношеніи, что она давала возможность Бельгіи уменьшать часть выкупа, пришедшагося на ея долю, по мѣрѣ того, какъ въ международномъ соглашеніи принимали участіе державы, на содѣйствіе которыхъ вначалѣ не разсчитывали. Само собою разумѣется, что всѣ третьи державы должны были входить въ соглашеніе непосредственно съ Бельгіей.

Въ маѣ мѣсяцѣ этотъ актъ получилъ одобреніе представительныхъ палатъ Бельгіи и Голландіи. 15-го іюля 1863 г. собралась въ Брюсселѣ *конференція изъ представителей Австріи, Англіи, Бельгіи, Бразиліи, Бремена, Гановера, Гамбурга, Даніи, Испаніи, Италіи, Любека, Ольденбурга, Перу, Португаліи, Пруссіи, Россіи, Сѣверо-Американскихъ Штатовъ, Турціи, Франціи, Швеціи и Норвегіи и Чили.* Въ началѣ засѣданія представитель Нидерландовъ, затѣмъ удалившійся, подписалъ отъ имени своего правительства слѣдующую декларацию: „Отмѣна рѣчной пошлыны на Шельдѣ относится по всѣмъ флагамъ, эта пошлына не можетъ быть возстановлена, подъ какимъ бы то названіемъ ни было, и отмѣна ея не окажетъ никакого вліянія на другія постановленія договора 19 апрѣля 1839 г.“. 16-го числа былъ подписанъ всѣми участвующими договоръ о выкупѣ сообщашельдскихъ пошлынь. Впослѣдствіи къ нему присоединились Греція, Папская Область, Аргентинская республика, Мекленбургъ-Шверинъ и Эквадоръ ¹⁾. Самая большая доля выкупа принадлежитъ Англіи: 8,782,320 фр. Наше отечество участвовало въ немъ 428,400 фр. (Art. 20). Доля Сѣверныхъ Штатовъ Америки была опредѣлена еще раньше, 20-го мая

¹⁾ Бульмерингъ ошибочно думаетъ, что Греція такъ и не присоединилась къ договору 16-го іюля 1863.—Marquardsen's Handbuch des Oeffentlichen Rechts. I Band, II Halbband. S. 293—297.

1863 г., особымъ договоромъ между великой республикой и королевствомъ.

Кромѣ того *статья 3-я договора* постановляла: „1) Судовой сборъ (*le droit de tonnage*), имѣющій мѣсто въ бельгійскихъ портахъ, отмѣняется; 2) лоцманскіе сборы въ бельгійскихъ портахъ и на Шельдѣ будутъ понижены; 3) общая сумма мѣстныхъ взиманій въ портѣ города Антверпена будетъ уменьшена“. Бельгійское правительство удержало право побуждать принудительнымъ путемъ другія государства присоединиться къ международному договору 16-го іюля 1863 г. Именно статья 7-ая этого акта гласитъ: „Е. В. король Бельгійцевъ опредѣленно удерживаетъ за собою право издавать фискальныя и таможенныя правила для судовъ, принадлежащихъ державамъ, которыя остались или останутся внѣ этого соглашенія“. *Droit de tonnage*, только что мною упомянутый, былъ установленъ 20-го августа 1822 г. и взимался разъ въ годъ съ каждаго судна, заходившаго въ Шельду. Такимъ образомъ трансатлантическія суда, совершающія не больше одного рейса въ годъ, страдали отъ него гораздо болѣе, чѣмъ каботажныя суда, заходящія безпрестанно въ воды Шельды. Уничтоженіе *droit de tonnage* было декретировано королевскимъ приказомъ отъ 21-го іюля 1863 г. Сборъ этотъ, въ количествѣ 5 фр. съ тонны, былъ удержанъ только для судовъ тѣхъ государствъ, которыя не приняли участія въ капитализаціи рѣчныхъ сборовъ на Шельдѣ.

Къ началу 1872 г. всѣ государства уже выплатили свои доли ¹⁾. 1-го августа 1863 г. г. Антверпенъ праздновалъ *открытіе свободнаго судоходства по своей рѣкѣ*. Въ 1867 г. въ честь этого событія была выбита медаль. Заботы бельгійскаго правительства не ограничились вышеупомянутыми законодательными мѣрами. И государство, и самый городъ Антверпенъ предприняли цѣлый рядъ сооруженій, которыя сдѣлали изъ антверпенской гавани портъ, доступный для атлантическихъ судовъ. Эти работы были окончены 5-го августа 1885 г. Затѣмъ сношенія Антверпена начали быстро развиваться съ каждымъ годомъ. Такъ въ 1839 г. его гавань посѣтило всего 1177 судовъ съ грузомъ въ 175,931 тонны, въ 1863 г. ихъ было уже 2513 съ грузомъ въ 593,397 тоннъ, въ 1885 г.—

¹⁾ *Moniteur belge*. 30 Déc. 1871.

4860 судовъ съ грузомъ въ 3,492,934 тонны ¹⁾). Лучшіе представители науки международного права не находятъ словъ, чтобы достаточно восхвалить эту великую побѣду общихъ интересовъ надъ выгодами мѣстнаго государства, а Бельгійцы имѣютъ лишній поводъ гордиться своимъ правительствомъ, которое такъ часто дѣйствуетъ въ духѣ истиннаго просвѣщенія и гуманности ²⁾).

Закапчивая бѣглый историческій очеркъ развитія свободнаго судоходства по Шельдѣ, слѣдуетъ сказать, что каждый, занимавшійся вопросомъ о судоходствѣ по международнымъ рѣкамъ, съ особымъ интересомъ остановится на исторіи этой рѣки. Здѣсь мы встрѣчаемся съ лучшимъ выраженіемъ тѣхъ двухъ основныхъ условій, при существованіи которыхъ только и возможно правильное развитіе права международного судоходства, а именно съ истинно просвѣщенной внутренней и внѣшной политикой прибрежныхъ государствъ и дѣятельнымъ сотрудничествомъ другихъ державъ. Въ теоретической части прійдется не разъ обращаться за примѣрами и справками къ исторіи освобожденія Шельды.

¹⁾ Caratheodory, Das Stromgebietsrecht, S. 347.—Pety de Thozée, La fermeture etc., p. 46.

²⁾ Pety de Thozée говоритъ (l. c. p. 48—49): «La libre navigation de ce fleuve entre donc dans le droit public général. L'intérêt de notre commerce et de notre industrie, la prospérité du port d'Anvers, le maintien de nos relations avec les peuples maritimes exigeaient le retrait de l'art. 9 du traité de 1839. Ranger ainsi l'Europe à notre bord, lui faire accepter une part dans la somme à payer à la Hollande, alors qu'elle ne retirait qu'un avantage indirect de la libération de l'Escaut, voilà certes l'une de ces victoires pacifiques, comme on n'en rencontre pas souvent dans les annales des nations».—Rapport fait à la Cham. d. Représ. par M. de Vrière. Documents parlement. Séance du 20 Mai 1863, p. 760—761.—Grangraignage, Hist. du péage de l'Esc., p. 121—140.—Противоположное мнѣніе см. Vega, La suppression du péage de l'Escaut.—Ср. Pety de Thozée.—Г. de Vrière пишетъ, что освобожденіе Шельды «marquera parmi les événements mémorables d'un grand règne».—Наконецъ г. Fortamps сказалъ въ засѣданіи Сената 26-го мая 1863 г.: «L'affranchissement de l'Escaut est l'une des négociations les plus importantes, dont la diplomatie ait eu à s'occuper depuis longtemps».

Указатель договоровъ, конвенцій, регламентовъ и другихъ международныхъ актовъ относительно Шельды и примыкающихъ къ ней водъ.—Указатель бельгійско-нидерландскихъ рѣчныхъ договоровъ см. Garcia de la Vega, Recueil des traités et conventions concernant la Belgique. T. XII, 517—524.

1609. Avril 9. Traité de trêve, signé à Anvers, entre l'Espagne et la Hollande.—Hauterive et Cussy, 2-e p., t. III, p. 2.—Dumont, t. V.

1648. Janvier 30. Traité de Münster entre la Hollande et l'Espagne. Art. 14.—Schmauss. Corpus juris gentium Acad. 1, 619.—Dumont, Corps universel diplomatique. T. VI, p. 1, p. 429.—State papers, 1812—14, p. 577.

1701. Paix de la Haye.

1709. Octobre 29. Angleterre, Pays-Bas. —Dumont, t. VIII, p. I, p. 243 (Ст. XV).

1713. Mars 8. Paix d'Utrecht.—Dumont. T. VIII, p. 1, pp. 366—377.

1714. Mars 6. Traité signé à Rastadt. France—Empire d'Allemagne.—Hauterive et Cussy, 1-re p., t. I, p. 34.

1714. Septembre 6. France-Autriche. Navigation de la Lys. Art. 13.

1714. Septembre 7. Traité signé à Bade. France—Empire d'Allemagne.—Hauterive et Cussy, 2-e p., t. I, p. 37.

1715. Novembre 15. Traité de Barrière. Autriche—Pays-Bas—Angleterre. Art. 25.—Dumont, t. VIII, p. I, p. 458.

1748. Octobre 11. Paix d'Aix-la-Chapelle, entre la France, la Grande-Bretagne et la Hollande (et accession de la part de l'Espagne).—H. et C., 2-e p., t. I, p. 41.

1785. Septembre 20. Articles préliminaires, arrêtés à Paris pour servir de base au traité à faire entre l'Empereur et les états généraux des Pays-Bas-Unis sous la médiation du roi de France. Art. 6.—Neumann, Recueil des conventions et traités conclus par l'Autriche etc. I, 370 p.—Martens, R. II, 598 p.—Martens, R. IV,

52 p.—Flassan, Histoire de la diplomatie française. T. VIII, pp. 399—400.—Schoell, Histoire des traités de paix. Vol IV, p.p. 59—89.

1785. Novembre 8. Traité d'accord définitif signé à Fontainebleau entre l'Empereur et les provinces des Pays-Bas-Unis sous la médiation et la garantie de la France. Art 2 et 7.—Martens, R. II, 612 p.—Neumann I, 373 p.—Martens, R.. 2 éd., t. IV, p. 55.

1792. Novebre 20 Décret de la Convention Nationale.—Moniteur universel de 1792, № 127, pp. 1387—1388.—Enguelhardt. Du régime conventionnel etc. pp. 244—245.—Carathéodory, Du dr. intern. p. 100.

1795. Mai 16. France, Hollande. Art. XVIII.—Martens, R. IV, 91.—Martens, R. VI. 535. Martens, R. Manuel. II. 100.—De Clercq, t. I, p. 238.—Voir Rhin.

1814. Mai 30. Traité de paix de Paris entre la France et l'Autriche et ses alliées. Art. V. Art 3 secret — Neumann, II. 466, 474.—Martens, Nouv. Recueil. t. II, p. 1.—State papers. V. I, p. 151.—De Clercq, Recueil des traites de la France. T. II, p. 414.—Martens, N. Suppl. I, 329.—Klüber. Acten des Wiener Congresses. III, 11.—Angeberg, Le congrès etc. p. 161.

1815. Mars 20. Traité de Vienne.—Martens, N, R. II, 447.—De Clercq, t. II, p. 567.—Klüber. Acten etc., III. p. 229.—Cramer van der Bergh, Disputatio historica, pp. 57—62.—Ghillany, Diplomatisches Handbuch, t. I. p. 376.

1831. Mars 31. Convention de Mayence.—Martens, R. M. T. IV, 271.

1832. Janvier 4. Conférences de Londres. Mémoire.—Martens, N. R. XII, p. 312.

1832. Août 5. Bavière. Note adressée au Gouvernement anglais touchant le maintien des droits des Etats Rhénans à la libre navigation des eaux intermédiaires formées par le Rhin et l'Escaut.—Martens, N. R. XII. 521.

1839. Avril 19. Traité de Londres entre la Belgique et la Hollande, relatif à la séparation de leurs territoires respectifs. Art. 9 et 10.—Neumann, IV. 421.—Martens,

R. M. IV, 575—577.—Martens, N. R. XVI, p. 733.—State papers, 1839—1840, 1116.—De Clercq, Recueil, t. IV, p. 473.

1842. Novembre 5. Traité de la Haye entre la Belgique et les Pays-Bas au sujet de leurs limites et de la navigation des eaux intérieures. Art. 16—55 inclus.—Martens, N. R. G. III, 617.

1843. Mai 20. Règlement.—Martens, N. R. G. V, 295—390.—Voir Rhin.

1846. Juillet 29.—Martens. R. G. IX. 274.

1854. Mai 2. Autriche-Belgique. Traité de navigation et de commerce. Art. 2.—Neumann, VI, p. 174.

1855. Décembre 29. Autriche, Pays-Bas.—Neumann, VI, p. 257.

1857. Mars 14. Traité entre la Belgique et le Danemark. Rachat du péage du Sund et des Belts; péage de l'Escaut.—Pety de Thozée, La fermeture, le péage etc., p. 30.—Pety de Thozée. Système commercial. I, p. 126.

1861. Mai 1.—France-Belgique. Convention de navigation.—Moniteur, 613, 757.

1861. Février 8. Traité entre la Belgique et le Hanovre. Péage de Stade, péage de l'Escaut.

1863. Mai 12. Traité signé à la Haye entre la Belgique et les Pays-Bas pour le rachat du péage de l'Escaut. Le traité ainsi que les protocoles des séances de 15 et 16 Juillet 1863 de la conférence pour le rachat du péage de l'Escaut.—Martens, N. R. G. t. XVII, p. 2, p. 230.—De Clercq, T. VIII, p. 606.—Archives diplomatiques, 1863, p. 422 et ss.—Pety de Thozée, La fermeture etc., pp. 34 et 35.

1863. Mai 20. Traité entre les Etats-Unis de l'Amérique du Nord et la Belgique. La capitalisation du péage de l'Escaut.

1863. Juillet 15. Belgique-Pays-Bas. Dispositions relatives au pilotage de l'Escaut, signées à Anvers.—Martens, N. R. G., 2 série, I, 127.

1863. Juillet 16. Traité de Bruxelles entre la Belgique et les autres Etats intéressés sur l'abolition du péage de l'Escaut.—Neumann et Plason, N. S. III, 362.—De Clercq. T. VIII, p. 600.—Pety de Thozée, *ibid.*, pp. 39—41.

1863. Août 3. Belgique-Grande-Bretagne. Convention spéciale pour régler le mode du paiement de la quote part de la Grande-Bretagne dans le rachat du péage de l'Escaut, signée à Bruxelles.—Martens, N. R. G., 2 série. I, 111.

1863. Août 6. Prusse-Belgique } Ratifications du traité

1863. Août 5. France-Belgique } de 16 Juillet 1863.

1863. Août 11. Belgique. Déclaration relative à la participation des Pays-Bas aux avantages stipulés à l'art. 3 du traité général de 16 Juillet 1863 pour le rachat du péage de l'Escaut. Martens, N. R. G. 2 série, I, 128.

1863. Août	12. Danemark-Belgique	} Ratifications du traité de 16 Juillet 1863.
" "	15. Russie-	
" "	20. Autriche-	
" "	" Suède-	
" "	25. Espagne-	
" Novembre	5. Breme-	
" "	" Hambourg-	
" "	" Lubeck-	
" "	11. Bresil-	
" Décembre	9. Chili-	" }

1863. Septembre 19. Belgique-Pays-Bas. Conventions pour mettre les règlements concernant le pilotage de l'Escaut en harmonie avec. art. 5 du traité de 12 Mai 1863, signées à la Haye.—Martens, N. R. G., 2 série, I, 126.

1864. Janvier	27. Turquie-Belgique	} Ratifications du traité de 16 Juillet 1863.
" Février	1. Oldenbourg-	
" Mai	24. Italie-	
" Juin	1. Hanovre-	
" Juillet	8. Portugal-	
" "	" Pérou-	

1864. Juin 27. États-Unis de l'Amérique du Nord-Belgique. Ratification de la convention du 20 Mai 1863.

1864. Septembre 20/. Belgique-Grèce. Convention spéciale pour le rachat du péage de l'Escaut signée à Athènes, suivie de deux protocoles.—Martens, N. R. G., 2 série. I. 113.

1864. Novembre 4, Octobre 23. Belgique, Grèce.

Protocole additionnel à la convention du 20 Septembre pour le rachat du péage de l'Escaut, signé à Athènes — Martens, N. R. G. 2 série. I, 114.

1865. Décembre 26. Belgique, Pays-Bas. Dispositions relatives à l'éclairage de l'Escaut, signées à Anvers. Martens, N. R. G. 2 série, I, 131.

1866. Janvier 30. Belgique, Etats pontificaux. Convention spéciale pour le rachat du péage de l'Escaut.

1866. Mars 31. Belgique-Pays-Bas. Convention pour l'établissement d'une série de nouveaux feux dans l'Escaut et à ses embouchures, signée à la Haye. Martens, N. R. G. 2 série, I, 130.

1867. Février 18. Négociations belges pour les barrages de l'Escaut oriental.—Indépendance Belge du 23 Février 1867.

1868. Octobre 2. Acte d'accession de la Confédération Argentine au traité du 16 Juillet 1863 sur le rachat du péage de l'Escaut, signé à Buenos-Ayres.—Martens. N. R. G. XX, 354.

1870. Mars 18. Belgique, Mecklembourg-Schwerin. Traité spécial pour le rachat du péage de l'Escaut signé à Berlin, suivi d'un protocole.—Martens. N. R. G. 2 série, I, 115.

1870. Juin 14. Belgique, Equateur. Convention pour le rachat du péage de l'Escaut, signée à Quito.—Martens, N. R. G. 2 série, t. I, 116.

1870. Décembre 23. Belgique, Mecklembourg-Schwerin. Protocole additionnel au traité du 18 Mars pour le rachat du péage de l'Escaut, signé à Berlin.—Martens. N. R. G. 2 série, I, 116.

1873. Avril 10. Dispositions signées à Flessingue pour affranchir les bateaux à vapeur remorqueurs etc. de l'obligation de prendre un pilote dans l'Escaut.—Martens, N. R. G. 2 série I, 130.

1873. Mai 8. Belgique, Pays-Bas. Clause additionnelle à la convention du 31 Mars 1866 relative à l'éclairage de l'Escaut, signée à Anvers. — Martens, N. R. G. 2 série, I, 135.

1873. Août 2. Belgique, Pays-Bas. Convention pour l'établissement de nouveaux feux dans l'Escaut et à ses

embouchures, signée à Anvers et à la Haye.—Martens, N. R. G. 2 série, I, 134.

1873. Août 2. Belgique, Pays-Bas. Convention pour affranchir les bateaux à vapeur remorqueurs et les bateaux à vapeur faisant des courses d'essai de l'obligation de prendre un pilote dans l'Escaut et ses embouchures, signée à Flessingue —Martens, N. R. G. 2 série, I, 129.

1875. Juin 29. Belgique, Pays - Bas. Dispositions arrêtées à Anvers pour affranchir du droit additionnel les bâtiments, qui dans la Manche ou le Pas de Calais prendront un pilote pour les stations de l'Escaut.—Martens, N. R. G. 2 série, I, 224.

1875. Septembre 29. Belgique, Pays-Bas. Convention signée à la Haye pour affranchir du droit additionnel les bâtiments, qui dans la Manche ou le Pas de Calais prendront un pilote pour les stations de l'Escaut.—Martens, N. R. G. 2 série, I, 223.

1876. Avril. 7. Belgique, Pays-Bas. Dispositions pour modifier le système de signaux d'appel de pilote, établi par le règlement du 20 Mai 1843, signées à Flessingue.—Martens, N. R. G. 2 série, II, 4.

1879. Octobre 13. Belgique, Pays-Bas. Convention concernant l'amélioration du canal de Gand à Terneuzen et la reprise du chemin de fer d'Anvers au Hollandsch-Diep avec l'embranchement de Rosendaal à Bréda, signée à Bruxelles.—Martens, N. R. G. 2 série, VIII, 152.

1880. Juin 11. Belgique, Pays-Bas. Dispositions concernant l'établissement de nouveaux feux dans l'Escaut et à ses embouchures, signées à Bruxelles.—Martens, N. R. G. 2 série, VIII, 161.

1881. Février 9. Belgique, Pays-Bas. Convention pour améliorer et pour compléter le balisage de l'Escaut signée à la Haye, suivie des dispositions formulées par les commissaires respectifs à Bruxelles le 11 Juin 1880.—Martens, N. R. G., 2 série, VIII, 156.

1881. Février 9. Belgique, Pays-Bas. Convention additionnelle à la convention du 31 Mars 1866 pour l'établissement de nouveaux feux dans l'Escaut et à ses embouchures, signée à la Haye, suivie des dispositions

formulées par ses commissaires respectifs à Bruxelles le 11 Juin 1880.—Martens, N. R. G. 2 série, VIII, 449.

1881. Octobre 31. Belgique-France. Convention de navigation, signée à Paris. N. R. G. 2 s., IX, 45.

1882. Juin 22. Belgique-France. Cours d'eau non navigables, ni flottables. Convention signée à Paris.—N. R. G., 2 série, IX, 55.

1884. Avril 3. Belgique-Pays-Bas. Déclaration modifiant le règlement in—l du 20 Mai 1843, concernant la pêche et le commerce de pêcherie, signée à la Haye. N. R. G. 2 série, X, 146.

Указатель договоровъ, конвенцій, регламентовъ и другихъ международныхъ актовъ, относящихся къ Маасу.—Исторія международного права этой рѣки тѣсно связана съ исторіей права Рейна и Шельды и не представляетъ ничего особенно интереснаго. Поэтому мы ограничимся однимъ перечисленіемъ актовъ, которые относятся къ ней. Нижеслѣдующій индексъ можетъ быть дополненъ въ нѣкоторыхъ случаяхъ тѣми указаніями, которыя были сдѣланы относительно Шельды.

1792. Novembre 20. См. Escaut.

1795. Mai 16. См. Rhin.

1797. Octobre 17. Paix de Campo-Formio. France, Autriche. Art. secret II.—Martens, R. VI, 428.—Martens, VII, 208.—Neumann, 1, 579, 582.—См. Rhin.

1806. Novembre 12. Décret du gouvernement français. Droits sur la navigation de la Moselle et de la Meuse.

1815. Mars 20. См. Escaut.

1833. Mai 21. Convention de Londres entre la France, la Grande-Bretagne et les Pays-Bas pour le rétablissement des relations existantes avant le mois de Novembre 1832. Art. IV.—Martens, N. R. XIII, 98.

1833. Novembre 18. Convention de Zonhoven entre la Belgique et la Hollande. Déclaration concernant la navigation de la Meuse, faite par le commandant supérieur du fort de Maestricht. — Texte allemand dans Martens, N. R. XIII, 138.

1843. Mai 20. См. Escaut.

1845. Juillet 12. Hollande, Belgique.—Martens, N. R. G. VIII, 383.

1846. Juillet 29. Hollande, Belgique. Cm. Escaut.

1851. Mai 8. Traité entre la Hollande et la Belgique. Péage de la Meuse.—De Garcia de la Véga. Vol. XI, partie 2, p. 249

1861. Septembre 21.

1863. Mai 12. Belgique, Pays-Bas. Traité pour régler le régime des prises d'eau à la Meuse, signé à la Haye, suivi d'une note explicative.

1873. Janvier 11. Belgique, Pays-Bas. Convention pour modifier l'article 6 du traité du 12 Mai 1863, réglant le régime des prises d'eau à la Meuse, suivie d'une déclaration, signée à Bruxelles.—Martens, N. R. G. 2 série, t. I, 123

1881. Avril 30. Règlement général de navigation sur la Meuse.

1881. Août 9. Belgique, France. Arrangement concernant l'établissement d'une ligne télégraphique internationale pour le service de la Meuse canalisée, signé à Paris.—Martens, N. R. G. 2 série, VIII, 444.

1882. Août 10. Belgique, Pays-Bas. Déclaration signée à Bruxelles pour l'établissement d'une ligne télégraphique internationale, destinée au service de l'annonce des crues de la Meuse et à celui de la navigation sur le canal de Liège à Maestricht et de Maestricht à Bois-le-Duc.—Martens, N. R. G. 2 série, VIII, 440.

1885. Octobre 31. Convention entre la Belgique et la Hollande concernant la navigation de la Meuse, signée à la Haye.—Moniteur Belge, 10 Février 1886. N° 41, pp. 517—520.—Martens, N. R. S., 2 série, t. XI, p. 663.

1886. Avril 7. Convention entre la Belgique et la Hollande pour la construction d'un pont sur la Meuse.—Martens, N. R. G., XII, 2 série, p. 32.—Moniteur Belge, 24 Oct. 1886. N° 297, p. 4153 s.

Глава VI.

ОЧЕРКЪ РАЗВИТІЯ СВОБОДНАГО СУДОХОДСТВА ПО ЭЛЬБѢ, ВЕЗЕРУ И ПО.

Указатель литературы для Эльбы и Везера.—*Эльба*. Старую литературу см. Kamptz, § 186; сочиненія о правѣ этапа у Магдебурга и Лейпцига см. J. St. Putters Literatur des teutschen Staatsrechts, Thl. III, § 1355.—Binnenschiffahrts-Ordnung f. d. Elbe, Oder, Weichsel u. d. Wasser-Strassen ihrer Stromgebiete. Berlin. 1892.—J. Borscholten, Ius navigandi in flumine Albis. Magdeb. 1611.—То же соч. въ его Consiliis (1600), № 6.—Bulau. Staatslexicon Rotteck's et Welcker's, t. V, Elbe, Elbschiffahrtsacte. — Bulmerincq, Völkerrecht, 293.—Bluntschli, Staatswörterbuch. Art. Schiffahrtsverträge, S. 234.—Calvo, Le droit intern., t. I, éd. 4. 440—441.—Carathéodory, Das Stromgebietsrecht S. 336—337.—Idem, Du droit international, p. 119—122.—Cattellani, Le colonie etc., p. 707.—Cussy, Phases et causes célèbres. liv. I, tit. 2, § 17.—Cramer van den Bergh, Disputatio historica... p. 95—99.—Criscuolo, La sovranità etc. p. 69, § 42.—Die Ellzölle, Actenstücke und Beweise, 1814—1859. Leipzig. 1860.—Die Freiheit der Elbschiffahrt. Eine Frage des europäischen Rechts. Dresden. 1859.—Engelhardt, Histoire, p. 97.—Idem, Discussion des derniers actes... R. d. droit int—l. 1881.—Die Freiheit der Elbschiffahrt. Hamburg. 1880.—J. Goddae, Consilium de jure navigandi sive stationis et emporii. (Въ Consilia Marburgensia, vol. IV, № 17 и 18).—Schulz-Hermann, Schiffahrts - u. Strompolizei auf d. Elbe von Melnik bis Hamburg. 3 Aufl. Magdeburg. 1885.—Halleck. International law or rules regulating the intercourse of states in peace and war. Francisco. Ch. VI, § 31.—William Hutt, The State Duties considered. London. 1839.—Капустинъ, Обзоръ предметовъ. VIII вып. 58 стр.—B. Leuber, Über etliche der Stadt Magdeburg Privilegien. Freiberg. 1648.—B. Leuber, Disquisitio plenaria stapulae Saxonicae. Bautzen.

1658.—Мартенсъ, Международное право. II, стр. 237 — Meier, im Holtzendorff's Rechtslexikon, Art. Flussschiffahrt, 1, S. 854.—Phillimore, Commentaries... V. I. § 165.—Schiattarella, Propedeutica... 444.—Dr. Adolf Stoetbeer, Des Stader Elbzolles Ursprung, Fortgang und Bestand. Hamburg. 1839.—Walcke, Elbschifffahrtsrecht. Hamburg. 1844.—Wheaton, Elements du droit des gens. P-ie 2, ch. VI, § 16.—Wurm, Fünf Briefe über die Freiheit der Flussschiffahrt. S. 20—21.—Vernesco, Fleuves, p. 230.

Безеръ.—Bulmerincq, Völkerrecht, S. 293.—Caratheodory, Das Stromgebietsrecht, S. 337.

Право судоходства по Эльбѣ съ 1815 г. и до нашихъ дней.—18-го мая 1815 г. Пруссія и Саксонія заключили въ Вѣнѣ договоръ, по которому основныя начала, выработанныя на Вѣнскомъ конгрессѣ, должны были быть, какъ можно скорѣе, приложены къ судоходству по Эльбѣ. Согласно этому рѣшенію, десять прилабскихъ государствъ назначили своихъ представителей для образованія смѣшанной комиссіи. Комиссія эта имѣла 44 засѣданія въ Дрезденѣ и результатомъ ея трудовъ явился актъ судоходства изъ 34 статей, который былъ подписанъ ²³/₁₁ іюня 1821 г.

Эта конвенція даетъ новую иллюстрацію тѣмъ идеямъ, которыя господствовали на конгрессѣ 1815 года. Въ ней нѣтъ и помину о тѣхъ освободительныхъ стремленіяхъ, которыми вдохновлялся актъ 1814 г. „Эта конвенція“, говоритъ Каратеодори, „создала большія затрудненія для міровой торговли, явно противорѣча истинному смыслу тѣхъ принциповъ, которыми она должна была вдохновляться“ ¹).

Договаривающіяся стороны не считали нужнымъ даровать небереговымъ флагамъ свободу судоходства по Эльбѣ. 18-го іюня 1819 г. Австрія представила Дрезденской конфе-

¹) Почти то-же самое повторяютъ Кальво: «Cet acte est en contradiction manifeste avec les principes libéraux, qui devaient lui servir de base»; Прадье-Фодере: «L'acte peu conforme aux principes libéraux, qui devaient lui servir de base» и др.—Pradier-Fodéré, Cours, § 745.

ренціи слѣдующую декларацію: „Великія договаривавшіяся въ Вѣнѣ стороны имѣли въ виду, повидимому, признаніе права на свободное судоходство только за подданными береговыхъ государствъ и не думали распространять на флаги небереговыхъ странъ то преимущество, относительно котораго не можетъ быть съ ними никакой взаимности“. Пруссія раздѣляла мнѣніе Австріи, но не находила удобнымъ выразить этотъ принципъ открыто въ трактатѣ; другія государства поддерживали ее въ этомъ отношеніи и ст. I въ противность другимъ постановленіямъ акта говоритъ: „Судоходство по рѣкѣ Эльбѣ должно быть, начиная съ того мѣста, гдѣ она становится судоходной до открытаго моря и наоборотъ, начиная отъ впаденія ея въ море (т. е. какъ вверхъ, такъ и внизъ по теченію), совершенно свободно, что касается торговли“ etc.

Съ теченіемъ времени къ этому акту дѣлались добавленія, такъ 18-го сентября 1824 г., ревизіонная коммиссія, собравшаяся въ Гамбургѣ, внесла въ него нѣкоторыя новыя постановленія, но основные принципы судоходства еще долго оставались чрезмѣрно тѣсными. Только актомъ 13-го апрѣля 1844 г. были введены нѣкоторые новые порядки. „Добавочный актъ 14 апрѣля 1844 г. смягчилъ ограничительныя постановленія 1821 г. и утвердилъ судоходство по Эльбѣ на менѣ узкихъ основаніяхъ“ ¹⁾.

Главное содержаніе его было—*регулированіе Брунсгаузенской пошлины*. Кромѣ того Гамбургъ добивался полной свободы для судоходства, а ГанOVERъ и Магленбургъ требовали по крайней мѣрѣ свободного плаванія для морскихъ судовъ до предѣловъ cadaго государства. Австрія принуждена была уступить и результатомъ этого соглашенія явились освободительныя статьи 2 и 3 добавочнаго акта 1844 г. ²⁾.

¹⁾ Pradier-Fodéré, § 745.

²⁾ § 2. Der Transport von Personen oder Gütern von der Nordsee nach jedem Elbuferplatze und von jedem Elbuferplatze nach der Nordsee steht den Schiffen aller Nationen zu. Zum Schiffsverkehrsverkehr zwischen Elbuferplätzen verschiedener Staaten sind die Fahrzeuge sämtlicher Uferstaaten ohne Unterschied berechtigt. § 3. Die Binnenschiffahrt auf der Elbe, d. h. die Befugnis zur Beförderung von Personen und Gütern von einem Elbuferplatze seines Gebietes nach einem andern Elbuferplatze desselben Gebietes, kann jeder Staat seinen Unterthanen vorbehalten, jedoch dürfen Schiffe eines Elbuferstaats, wenn sie bei

Въ договорѣ 1844 г. была признана свобода плаванія по Эльбѣ, но *судоходство* въ то время было еще обременено *платежемъ* такъ наз. *Stader* или *Brunshausen Elbzoll*. Эта пошлина существовала съ XI столѣтія и взималась ганноверскимъ правительствомъ со всѣхъ судовъ, спускавшихся или поднимающихся по рѣкѣ. Долгое время всѣ попытки заинтересованныхъ государствъ, и въ особенности Гамбурга уничтожить эту пошлину оставались безуспѣшными. Ганноверъ ссылался на то, что *Stader Elbzoll* морская пошлина и ему нѣтъ дѣла до рѣчныхъ законовъ. Однако вопросъ долженъ былъ рѣшиться въ свободномъ смыслѣ, такъ какъ Англія и Соединенные Штаты, а по ихъ примѣру Бельгія и Голландія начали открыто протестовать противъ этого взиманія. Англія, Голландія и Бельгія отказались возобновить относившійся къ нему трактатъ 1844 г. Литература также высказалась въ пользу уничтоженія Брунсгаузенской пошлины. Такъ, Каратеодори въ своей работѣ 1861 года былъ на сторонѣ выкупа Штадской пошлины у Ганновера многими государствами, причемъ ссылался на выкупъ Зундскихъ пошлинъ.

22-го іюня 1861 г. по трактату, заключенному въ Гамбургѣ между Ганноверомъ съ одной стороны и Бельгіей, Бразиліей, Даніей, Франціей, Великобританіей, Мекленбургъ-Швериномъ, Нидерландами, Португаліей, Пруссіей, Россіей, Швеціей и Норвегіей, и свободными ганзейскими городами Любекомъ, Бременомъ и Гамбургомъ съ другой,—*Брунсгаузенская пошлина была уничтожена*. Ганноверское правительство отказалось отъ взиманія ея за сумму около 3-хъ милліоновъ нѣмецкихъ талеровъ ($2,857,338\frac{2}{3}$), выплаченныхъ вышеупомянутыми державами пропорціонально ихъ торговымъ оборотамъ на Эльбѣ. Король Ганновера опредѣленно оставилъ за собою право регулировать особыми распоряженіями фискальное и таможенное положеніе судовъ тѣхъ государствъ, которыя къ конвенціи не примкнули.

Gelegenheit grösserer, vom eigenen Lande aus oder dahin zurückgehender, Fahrten das Gebiet eines andern Elbuferstaates ganz oder theilweise durchfahren, in der Richtung ihrer Fahrt auch zwischen den Uferplätzen dieses letztern Gebietes Personen und Güter befördern. Diese Ausnahme gilt indessen nicht rücksichtlich der Fahrten unterhalb Hamburgs und Harburgs.

Въ 1863 г. 4-го апрѣля была заключена конвенція между Австріей, Пруссіей, Саксоніей, Ангальтомъ и Гамбургомъ, цѣлью которой было урегулировать *взиманіе пошлинъ въ Виттенбергѣ* (Wittenberger Elbzoll). Эта конвенція присоединена какъ дополнительный актъ къ предшествующей. Наконецъ и эта пошлина была уничтожена закономъ Сѣверо-Германскаго союза отъ 11-го іюня 1870 г. и договоромъ между союзомъ и Австро-Венгріей отъ 22-го іюня того же года ¹⁾.

Слѣдуетъ наконецъ отмѣтить *попытку 1880 г.* (проектъ конвенціи отъ 7 марта) *реформировать право*, дѣйствующее на Эльбѣ, но она, насколько извѣстно, не имѣла успѣха.

Указатель трактатовъ, конвенцій, регламентовъ и др. актовъ относительно Эльбы и ея притоковъ.—Эльба.—1807. Octobre 13. Prusse, France. Convention d'Elbingue.—Martens, Suppl., IX, 439, 448, 474.—Idem, R. VIII, 682.

1811. Mai 14. Prusse, Westphalie.—Art. VII, IX, XV.—Martens, N. R. I, 382.

1815. Mai. 18. Traité de Vienne entre la Prusse et la Saxe.—Martens, N. R. G. IV, 280—281.—Neumann, II, 360.—Article 17 du traité.

1821. Juin 23. Acte de navigation entre les riverains, signé à Dresde.—Martens, N. R. V, 714.—Neumann, T. III, 613.—State papers, T. VIII, 953.—Mayer et Zoepft, Corpus juris Confed. Germanicae, I, 354—360.—Acte, suivi de tableaux, de tarifs et de la ratification prussienne.

1824. Septembre 18. Procès-verbal de la Commission de révision, réunie à Hamburg, conformément à l'acte du 23 Juin 1821, concernant la libre navigation de l'Elbe. Texte allemand dans Neumann, IV. 74, et dans Martens, N. R. VI, 588.

1828. Février 2. Déclaration du roi de Prusse.

1828. Juillet 17. Traité de Prusse et des principautés d'Anhalt, concernant la franchise des sujets réci-

¹⁾ Объ отмѣнѣ пошлинъ на Эльбѣ см. Annalen des D. Reichs. 1869 S. 430. 1871. S. 709.

proques du péage de l'Elbe.—Texte allemand dans Martens, N. R. VII, 653.—Jdem, R. M. IV, 174.

1831. Mai 17. Traité concernant l'accession du Duché d'Anhalt-Bernbourg au traité du 17 Juillet 1828 entre la Prusse et les Duchés d'Anhalt-Coethen et Dessau sur l'abolition de l'octroi de l'Elbe, signé à Berlin. Martens, R. M. IV, 321.—Jdem, N. R. IX, 365.

1835. Août 27. Convention entre la Prusse et la Saxe.

1835. Août 29. Publication du ministère des finances en Prusse, concernant la perception du péage sur l'Elbe, concertée avec le gouvernement du royaume de Saxe.—Martens, N. R. XIII, 411.—Martens, R. M. IV, 423.

1843. Mai 13. Hanovre, Danemark. Convention relative à la navigation de l'Elbe, signée à Dresde.—Martens, N. R. G. V, 292.

1843. Août 30. Traité entre la Prusse, la Saxe, le Hanovre, le Danemark, le Mecklembourg-Schwerin, concernant la procédure de révision douanière sur l'Elbe, signé à Dresde.—Martens, N. R. G. V, 530.—Jdem, R. M. V, 383.

1844. Avril 9. Traité de Dresde concernant la libre navigation sur l'Elbe entre le Hanovre et la ville de Hambourg.—Martens, N. R. G. VI. 371.

1844. Avril 13. Convention de Dresde entre l'Autriche, la Prusse, la Saxe, le Hanovre, le Danemark, le Mecklembourg-Schwerin, les duchés d'Anhalt et les villes de Hambourg et de Lubeck sur la publication d'ordonnances uniformes de police pour la navigation de l'Elbe.—Texte allemand dans Martens, N. R. G. VI, 463.—Jdem, R. M. V, 387.

1844. Avril 13. Traité de Dresde entre tous les riverains pour régulariser les droits de douane, payables à Brunshaus sur l'Elbe.—Texte allemand dans Martens, N. R. G. VI, 473.

1844. Avril 13. Acte additionnel au traité du 23 Juin 1821 sur la navigation de l'Elbe. signé à Dresde entre l'Autriche, la Prusse, la Saxe, le Hanovre, le Danemark, le Mecklembourg-Schwerin, les Duchés d'Anhalt et les vil-

les de Hambourg et de Lubeck, suivi de modèles et de tableaux.—Martens, N. R. G. VI, 2-e série, 388.—Jdem, R. M. V, 383.—Neumann, t. IV, 608.—State papers, XXXII, 20.

1851. Décembre 2. Protocole de la conférence touchant la 3-e révision de l'acte de navigation de l'Elbe du 23 Juin 1821. Mentionné sans citation de texte dans Martens, R. M. VI, 695.

1853. Décembre 20. Traité de Magdebourg entre le Danemark, la Prusse, la Saxe royale, le Hanovre, le Mecklembourg-Schwerin concernant la navigation de l'Elbe.—Texte allem. dans Martens et Cyssy, R. M. VII, 285.

1854. Février 8. Convention entre les Etats riverains de l'Elbe, concernant la navigation de cette rivière.—Texte allem. dans Neumann, VI, 132.

1861. Juin 17—22. Autriche, Belgique, Brême, Brésil, Danemark, Espagne, France, Gr.-Bretagne, Hambourg, Hanovre, Lubeck, Mecklembourg-Schwerin, Pays-Bas, Portugal, Prusse, Russie, Suède et Norwège. Protocoles des Conférences tenues à Hanovre pour l'abolition du droit de Stade.—Martens, N. R. G. XVII, 1-re p., 406—418, 424.

1861. Juin 22. Traité entre l'Autriche, la Belgique, le Brésil, le Danemark, la France, la Gr.-Bretagne, le Gr. Duché de Mecklembourg-Schwerin, les Pays-Bas, le Portugal, la Russie, la Prusse, la Suède et la Norwège, les villes de Lubeck, Brême et Hambourg et le Hanovre. concernant l'abolition du péage de Stade ou de Brunshaus sur l'Elbe. Fait à Hanovre.—Neumann et Plason, N. S. III, 28.—Martens, N. R. G. XVII, 1-e p-ie, 419.—De Clercq, T. VIII, 288.—Vega, T. IV, p. 329.—Lagemans, t. V, 111, Recueil des traités etc. des Pays-Bas.—Moniteur, 1861. 1. 969, 1385.

1863. Avril 4. Ratification impériale de la convention entre l'Autriche, la Prusse, et les autres riverains. Art. V.—Preussische Gesetzsammlung. 1863, S. 384.—Texte allem. dans Martens et Plason N. S. III, 279 (administration et perception commune des droits de navigation sur l'Elbe à Wittemberg).

1863. Mai 7. Ratification impériale du protocole final du 4 Avril 1863 de la commission chargée de réviser plusieurs articles des actes de 1821 et de 1841 sur la navigation de l'Elbe.—Texte allemand dans Neumann et Plason, N. S. III, 295.

1868. Août 17. Publication de la Lieutenance de Prague concernant la compétence des autorités politiques des districts de Leitmeritz, Melnik, Raudnitz, Aussig et Tetchen dans les affaires de police et de commerce touchant la navigation de l'Elbe.—Texte allemand dans Neumann et Plason, N. S. VI, 138.

1868. Août 31. Publication du tribunal de Prague concernant la compétence des autorités politiques des districts de Melnik, Lobowitz, Raudnitz, Aussig et Leitmeritz dans les affaires judiciaires touchant la navigation de l'Elbe.—Texte allemand dans Neumann et Plason, N. S. VI, 140.

1870 Juin 11. Norddeutsches Bundesgesetz. Stader Elbzoll.—Norddeutsche B. g. b. 416.

1870. Juin 22. Convention entre le gouvernement Austro-Hongrois et celui de la Confédération germanique du Nord, relative à l'abolition des droits de navigation à percevoir sur l'Elbe, signé à Vienne. Texte allem. dans Neumann et Plason, N. S. VII, 76.—Martens, N. R. G. XX, 345.

Saale: 1828. Mai 17. Prusse-Anhalt-Koethen.—Martens, R. M. IV, 321.

1831. Mai 17. Traité entre la Prusse et le Duché d'Anhalt-Bernbourg pour régler les droits de navig. sur la Saale.—Texte allem. dans Martens, N. R. IX, 361.

Право Везера въ XIX ст.—Первое распоряженіе относительно судоходства по Везеру сдѣлано въ началѣ столѣтія. 25-го февраля 1803 г. постановленіемъ старо-германскаго имперскаго сейма было рѣшено *прекратить сборъ Эльфлетской пошлины*. Этимъ думали содѣйствовать развитію торговли на нижнемъ Везерѣ вообще и въ Бременѣ въ особенности. Однако на самомъ дѣлѣ этотъ сборъ прекратился только 23-го августа 1819 г., по договору между Бременомъ и Ольденбургомъ.

Первый полный актъ, регулировавшій судоходство по Везеру, относится къ 10-му сентября 1823 г. и заключенъ

въ Минденѣ между береговыми государствами рѣки: Пруссіей, Гамбургомъ, Куръ-Гессеномъ, Брауншвейгомъ, Ольденбургомъ, Липпе и Бременомъ. Этотъ актъ объявилъ судоходство по Везеру свободнымъ, но большой каботажъ, т. е. рѣчное судоходство между портами различныхъ государствъ, не выходя въ открытое море, предоставлялъ исключительно подданнымъ порѣчныхъ государствъ (§ 1). Ст. 3 стимулируетъ прекращеніе всякихъ Stapel—и Zwangsumschlagsrechte. Наконецъ ст. 14 вмѣсто многочисленныхъ пошлинъ устанавливаетъ однообразный рѣчной сборъ и т. д. Съ теченіемъ времени этотъ актъ былъ пополненъ цѣлымъ рядомъ дополнительныхъ регламентовъ.

26-го Января 1856 г. по договору между Бременомъ съ одной стороны и Пруссіей, Ганноверомъ и Куръ-Гессеномъ съ другой было прекращено взиманіе всякихъ вообще рѣчныхъ пошлинъ.

Въ 1870 г. Бременъ предпринялъ изысканіе причинъ печальнаго состоянія судоходности нижняго теченія Везера. Но, такъ какъ по этому вопросу не оказалось согласія между прибрежными государствами, то въ 1874 г. была составлена особая техническая коммиссія изъ делегатовъ Пруссіи, Ольденбурга и Бремена, которая и констатировала необходимость извѣстныхъ работъ для улучшенія русла Везера. Рѣшено было расширить и углубить фарватеръ рѣки отъ моря до Vegesack'a.

Въ 1887 г. германскому рейхстагу былъ представленъ проектъ закона, который уполномочиваетъ Бременъ приступить къ улучшенію русла рѣки на пространствѣ отъ этого города до устьевъ Везера. Въ вознагражденіе за издержки на исправленія Бременъ получаетъ право взимать извѣстный сборъ съ тѣхъ судовъ, которыя воспользуются этимъ улучшеніемъ.

Указатель трактатовъ, конвенцій, регламентовъ и др. актовъ относительно Везера.—1728. Publications officielles de la ville de Brême au sujet des digues et du chenal du Weser.—Publications officielles de Brême, 1728, 880.

1771. Publications officielles de la v. d. Brême au sujet du flottage sur le Weser.—Publications officielles de Brême, № 32, p. 101.

1803. Février 25. Reichsdeputationshauptschluss. Le péage d'Elsfleth.—Martens, R. VII, 443.

1809. Publication officielle relative au flottage sur le Weser.—Publ. off. de Brême, N° 105, p. 400.

1814 Mai 30. Publication officielle de la v. d. Brême, relative aux digues et au chenal du Weser.—Publ. off. d. Brême, N° 55, p. 114.

1818. Novembre 14. Congrès d'Aix-la-Chapelle. L'annexe au protocole touchant le péage d'Elsfleth.—Martens, N. R. IV, 554.

1819. Août 25. Protocole de la Diète concernant le péage d'Elsfleth.—Martens, N. R. IV, 645.

1822. Octobre 16. Publication officielle de Brême relativement au service des allèges sur le Weser.—Publ. offic. de Brême, N° 3, p. 6.

1823. Septembre 9. Convention séparée entre le Hanovre et la ville libre de Brême, concernant la navig. du Weser, signé à Minden.—Texte allem. dans Martens, N. R. IV, 336.

1823. Septembre 10. Acte signé à Minden, concernant la libre navig. du Weser par les plénipotentiaires de Prusse, de Hanovre, de Hesse etc.—Texte allem. dans Martens, N. R. VI, 301.

1823. Septembre 10. Convention séparée entre la Prusse et la ville libre de Brême, concernant l'art. 15 de l'acte de libre navig. du Weser.—Texte allemand dans Martens, N. R. VI, 338.—Meyer et Zoepft, Corpus juris Confed. Germ. I, 379.

1824. Publications officielles de la ville de Brême au sujet des digues et du chenal du Weser.—Publ. offic. de Brême. N° 4, p. 4.

1824. Règlement fait à Brême pour la navig. d. Weser.—Public. offic. de Brême. N° 4. p. 4.

1825. Décembre 21. Convention supplémentaire à l'acte concernant la navig. du Weser signée à Breslau.—Texte allem. dans Martens, N. R. VI, 840.

1828. Décembre 21 (20?). Article addit. à l'acte de 21 Sept. 1823.

1839. Août 16. Articles supplém. à l'acte pour la navig. du Weser du 10 Septembre 1823, arrêtés par la commission de révision dans sa séance à Nenndorf.— Texte allem. dans Martens. N. R. G. II, 572.

1839. Septembre 5. Articles supplém. à l'acte de navig. du Weser du 10 Septembre 1823, apportant des modifications dans le tarif.—Martens, R. M. IV, 616.

1846. Mesurage.—Publ. offic. de Brême № 21, p. 40.

1856. Janvier 26. Traité signé à Brême entre la Prusse, le Hanovre et la Hesse électorale d'une part, et la ville libre de Brême d'autre part, pour la suspension des droits sur la navig. du Weser.—Texte allem. dans Martens, N. R. G. XVI, 1-e p-tie, 429.—Idem, R. M. VII, 646.

1857. Septembre 3. Acte additionnel.—Preussische Gesetzsammlung, 1858, p. 433

1862. Articles supplémentaires.—Publ. off. d. Brême, p. 39.

1865. Décembre 14. Vertrag vom 14 December 1865 betreffend die vorläufige Umgangnahme von Erhebung der Schiffahrtsgefälle.

1876. Mars 6. Convention concernant l'entretien des amarques sur le Bas—Weser, signée à Berlin.—Martens, N. R. G., 2 série, II, 290.

1877. Juin 2. Balisage.

1886. Mars 20. Prusse-Oldenbourg—Brême. Convention concernant l'entretien des amarques sur le Bas—Weser.—N. R. G. 2 Ser. XII. 358.

Указатель литературы относительно рѣни По.—Bulmerincq, Völkerrecht. S. 295.—Calvo, Le droit intern. t. I. éd. 4, p. 441.—Carathéodory, Du droit internat.... p. 122—124.—Idem, Das Stromgebietsrecht. S. 338—341.—Castellani. La navigazione fluviale... p. 35—36.—Cussy, Phases et causes célèbres... L. I, tit. II, § 57.—F. Crisculo, La sovranità, p. 71.—Engelhardt, Histoire, p. 77.—Halleck, International law... Ch. VI, § 31.—Капустинъ, Обзоръ предметовъ... В. VIII, стр. 56.—Phillimore, Commentaries upon internat. law. V. I, § 165.—Schiattarella, Propedeutica al diritto intern., p. 444—445.—

Wheaton, Elements of internat. law. P. 1, ch. IV, § 16.—
Vernesco. Les fleuves, p. 235.

Право рѣки По послѣ 1815 г.—96-ая статья Вѣнскаго акта постановила, что основные принципы, выработанные на конгрессѣ, будутъ приложены къ По: „Общіе принципы, принятыя Вѣнскимъ конгрессомъ для судоходства по рѣкамъ, симъ примѣняются къ рѣкѣ По. Береговья государства назначутъ самое позднее черезъ три мѣсяца по окончаніи конгресса особыхъ комиссаровъ для урегулированія всего того, что имѣетъ отношеніе до выполненія настоящей статьи“.

Однако первый регламентъ судоходства по рѣкѣ По относится лишь къ 1849 г. Впрочемъ нѣкоторые частные вопросы были и ранѣе опредѣлены по договору между прибрежными державами. Такъ 4-го декабря 1834 г. была заключена *конвенція между Австріей и Сардиніей* по поводу общихъ мѣръ противъ контрабанды на пограничныхъ рѣкахъ и озерахъ. Указанія на другіе акты прибрежныхъ государствъ, относящіеся къ этому времени, находятся въ прилагаемомъ индексѣ.

Повторяю, первымъ актомъ судоходства по р. По были *четыре трактата*, заключенные въ промежутокъ времени отъ 3-го іюля до 8-го августа 1849 г. между Австріей, герцогствами Моденой и Пармой и Сардиніей. 12-го февраля 1850 г. къ постановленіямъ этихъ трактатовъ присоединился папскій престолъ. 1-ая ст. этого договора стипулируетъ: „Судоходство по рѣкѣ По будетъ свободно... и не можетъ быть запрещено или затруднено кому-либо, подъ какимъ бы предлогомъ то ни было, при условіи соблюденія тѣхъ правилъ, которыя установлены въ настоящее время или будутъ установлены въ будущемъ по общему соглашенію береговыхъ государствъ въ цѣляхъ поставить въ самыя благопріятныя условія развитіе торговли всѣхъ народовъ“. Далѣе ст. II постановляетъ, что эта свобода судоходства распространяется и на притоки. Всякаго рода сборы, принудительныя остановки и т. п. уничтожаются. Согласно ст. IV судоходство на рѣкѣ По не можетъ быть монополіей ни отдѣльныхъ ассоціацій, ни тѣмъ болѣе частныхъ лицъ. Въ статьяхъ отъ V—IX установлены обязанности и права смѣшанной комиссіи, учреждаемой для наблюденія за судоходствомъ. Затѣмъ (стст. X—XVIII) этотъ актъ постановляетъ, что таможенные пошлины не должны имѣть

ничего общаго съ сборами за судоходство. Эти послѣдніе устанавливаются исключительно для покрытія расходовъ по содержанию бечевника, по улучшенію русла рѣки и на жалованье служащимъ лицамъ.

Таковы постановленія этой наиболѣе либеральной конвенціи. Въ ней нѣтъ даже правила, которое сохраняло бы право внутренняго судоходства за подданными прибрежныхъ государствъ. Мы не можемъ согласиться съ Carathéodory, что „cette convention est empreinte de vues... conformes aux principes du Congrès de Vienne“, мы должны сказать, что она далеко превосходитъ ихъ по ширинѣ своихъ взглядовъ.

Далѣе давно обѣщанный *спеціальный актъ торговли и судоходства между Австріей и Сардиніей* былъ заключенъ въ Вѣнѣ 18-го Октября 1851 г. 12-ая статья его объявляетъ, что судоходство по рѣкамъ По, Тессино и ихъ притокамъ открыто для судовъ всѣхъ націй.

Свобода судоходства по р. По и lago di Garda была вновь подтверждена *трактатомъ*, заключеннымъ въ Цюрихѣ 10 ноября 1859 г. между Австріей, Франціей и Сардиніей. Содержаніе XVIII ст. этого соглашенія таково: „Судоходство по оз. Гарда свободно подъ условіемъ соблюденія особыхъ регламентовъ для портовъ и береговой полиціи. Свобода судоходства по рѣкѣ По и ея притокамъ удерживается согласно трактатамъ“. Далѣе статья указываетъ, что въ продолженіи одного года должно состояться соглашеніе между Австріей и Сардиніей съ цѣлью выработать общія мѣры для борьбы съ контрабандой. До тѣхъ же поръ удерживаются въ силѣ правила 22-го ноября 1851 г.

По воссоединеніи Италіи По остался рѣкой, открытой для всѣхъ флаговъ. Въ *австро-италианскомъ договорѣ торговли и судоходства отъ 27-го декабря 1878 года* 15-ая и 21-ая статьи постановляютъ полное равенство въ правахъ на судоходство какъ этихъ двухъ странъ, такъ и всѣхъ другихъ. Такъ что Catellani могъ съ гордостью сказать: „Il nostro paese non volle approfittare del diritto incontestabile, che le stipulazioni europee gli attribuivano, per escludere dal nostro maggior fiume la navigazione straniera“ ¹⁾.

¹⁾ Schiattarella дѣлаетъ важную ошибку насчетъ По. Онъ думаетъ, что свободное судоходство прекратилось на немъ, начиная съ 1866 г., и го-

Указатель трактатовъ, конвенцій, регламентовъ и др. актовъ относительно рѣни По.—1797. Octobre 17. Paix de Campo-Formio. Art. 2, 9, 11,—Martens, R. M. II, 149.—Idem, R. VI. 420.

1815. Juin 9. Acte final du Congrès de Vienne. Art. XCVI.—Martens, N. R. II, 422.

1821. Octobre 16. Convention de l'Autriche avec le duché de Parme, concernant les droits de navigation sur le Pô. Art. 1—5 inclus.—Texte italien dans Neumann, III, S. 650.

1826. Septembre 3. Convention de l'Autriche avec le duché de Parme pour la perception en commun des droits de passage du Pô. Faite à Milan.—Texte italien dans Neumann, IV, 116.

1834. Décembre 4. Traité entre l'Autriche et la Sardaigne pour empêcher la contrebande sur les eaux du lac Majeur, du Pô. et du Tessin.—Texte italien dans Martens, N. R. XIII, 199.—Idem, R. M. IV, 431.

1849. Juillet 3. Convention de Milan entre l'Autriche et le duché de Parme, relative aux îles du Pô.—Martens, N. R. G. XIV, 524.—Idem, R. M. VI, 299.

1849. Juillet 3. Traité signé à Milan entre l'Autriche d'une part et les duchés de Parme et de Modène de l'autre, touchant la libre navigation du Pô.—Texte italien dans Neumann, V, 118.—Martens, R. M. VI, 293.—Idem, N. R. G., t. XI, 525.—Herstlet, v. IX, 930.—Recueil des traités etc. concernant l'Autriche et l'Italie, 1703—1859. P. 572.

1849. Août 6. Traité entre l'Autriche et la Sardaigne, signé à Milan. Art. V.—Martens, N. R. G. XIV, 178.—Idem, R. M. VI, 300.

1849. Août 8. Autriche, Modène. Traité de limites et de navigation.—Texte italien dans Neumann, V, 146. N. R. G. XIV, 533.

воритъ: «Nessuna importanza avrebbe oggi la citazione di tali convenzioni che sono interamente sparite colla ricostituzione dell'unità nazionale. J pero vi passiamo per sopra». Въ другомъ мѣстѣ (Propedeutica, p. 445) онъ проповѣдуетъ открытіе р. По.—Намъ неизвѣстно, кого имѣетъ въ виду г. Delavaud (La navigation sur les fleuves, p. 16), когда говоритъ, что итальянскіе публицисты высказываются противъ открытаго состоянія р. По. То же заявленіе дѣлаетъ и проф. Рено.

1850. Février 12. Acte d'accession du S-t Siège à la convention conclue à Milan le 3 Juillet 1849 entre l'Autriche et les duchés de Parme et de Modène concernant la libre navigation du Pô.—Neumann, V, 124.—Martens-Samwer, t. I, 532.—Angeberg, Italie, 608.—State papers, V. XXXVIII, p. 136.

1851. Octobre 18. Autriche, Sardaigne. Art. XII. Liberté de navigation sur le Pô, le Tessin et leurs affluents,—Martens, N. R. G. XVI, 1-e p., 189.—Idem, R. M., VI, 630.—Annuaire des deux Mondes, 1852—53, p. 934.

1851. Novembre 22. Convention pour la répression de la fraude entre l'Autriche et la Sardaigne.—Martens, R. M. VI, 649—655.—Idem, N. R. G., XVI, 1-e p., 189.

1859. Novembre 10. Paix de Zurich entre la France, l'Autriche et la Sardaigne. Art. 18.—Annuaire des deux mondes. 1858—59, p. 1000.—De Clercq, t. VII, 643.—Martens-Samwer, t. III, p-tie 2, p. 516.—

1867. Avril 23. Traité de commerce et de navigation, conclu à Florence entre l'Autriche et l'Italie.—Texte italien dans Neumann et Plason. N. S. V, 100.

1867. Avril 23. Protocole final du traité commerce et de navigation, conclu à Florence entre l'Autriche et l'Italie. Art. 21.—Texte italien dans Neumann et Plason, N. S. V, 162.

1877 Décembre 27. Autriche, Italie. Convention de commerce et de navigation. Art. 15 et 20.—P. 525 et 527 dei trattati e convenzioni del Palma. Unione Tipografico-Editrice. 1880.

1872. Nov. 28.—Allem., It. Protoc. concernant l'application au cabotage de la convent. de nav. du 14 oct. 1867, signé à Rome.—N. R. G. 2-e s., I, 259.

1882. Nov. 8. Ital.-Suisse. Convention pour régler la pêche dans les eaux frontières, signée à Berne.—N. R. G. 2-e s., IX, 564.

Глава VII.

ОЧЕРКЪ РАЗВИТІЯ СВОБОДНАГО СУДОХОДСТВА ПО ДУНАЮ И ЕГО ПРИТОКАМЪ.

Указатель литературы къ Дунаю и его притокамъ.—*Дунай.*—Многія изъ указанныхъ здѣсь работъ говорятъ не только о самомъ Дунаѣ, но и объ его притокахъ, за исключеніемъ впрочемъ Прута (о немъ ниже). Какъ замѣтитъ читатель, большинство изслѣдованій было вызвано столкновеніями 1857 г. между Австріей и великими державами и 1883 г. между Румыніей и тѣми же державами. — А. d'Avril, *La question du Danube. Revue du monde latin. Vol. II. 1884, p. 5—26.*—*Annuaire des deux mondes. 1854—55; 1856—57; 1857—1858* (между прочимъ договоръ 57 г.). — И. С. Аксаковъ, *Передовыя статьи въ газетѣ Русь за 1882 г. (Собр. Соч., т. I).*—Arntz, *Régime international du Danube.*—D'Arvil, *Nedociations relatives au traité de Berlin.*—Bluntschli, *Le Congrès de Berlin et sa portée au point de vue du droit international. 4-me Article. Les nouveaux Etats indépendants. III. La Roumanie (Revue de droit int. XIII, 1881).*—Benoit Brunswik, *Le traité de Berlin.*—Bontoux, *Die Donau. Oesterr. Revue. 1866.*—Брунъ Ф., *О Килійскомъ устьѣ Дуная. Въ годовичномъ Актѣ Ришельевского Лицея 21 іюня 1853 г.*—Д. Бухаровъ, *Россія и Турція. О возникновеніи политическихъ между ними отношеній до Лонд. тракт. ^{13/25} марта 1871 г. Спб. 1878. (8°, 4, 236 и 2 с.).* — Th. von Bunsen, *Die Donau. Deutsche Zeit-und Streitfragen. Heft 198. Berlin. 1884.*—Idem, *La question du Danube. Revue de dr. intern. XVI, 1884, p. 551—567.*—Idem, *Die Nation. Wochenschrift für Politik, Volkswirthschaft und Litteratur. Berlin. 10 und 17 Mai 1884.*—Bulmerincq, *Völkerrecht, 293—295.*—Le pr. Georges Bibesco, *Histoire d'une frontière. Paris. 1883.*—Calvo, *Le droit international, t. I, 4 éd, p. 441—442.*—Carathéodory, *Du droit international, p. 124—135.*—Idem, *Das Stromgebietsrecht. S. 347 und f.*—Catellani, *La navigazione*

fluviale e la questione del Danubio secondo il diritto delle genti. 1884. Torino. — Callimaki-Catargi, Appendice au livre vert roumain. Paris. 1881.—Commission européenne. Protocole № 400. Annexe № 1. Statistique de la navigation à l'embouchure du Danube pour l'année 1882.—Commission européenne, Mémoire sur le régime administratif établi aux embouchures du Danube. Galatz. 1867. Of. — Commission européenne, Mémoire sur les travaux d'amélioration exécutés aux embouchures du Danube. Accompagné d'un Atlas de 40 planches. Of. — Cussy, Phases et causes célèbres, t. I, § 57.—Criscuolo, La sovranità degli Stati sulle acque. Napoli. 1886, p. 67. § 40. — Debrauz, Le traité de Paris du 30 Mars 1856. Paris. Amyot, 1856. — Drei oesterreichische Denkschriften. Leipzig. 1858.—Dahn, Eine Lanze für Rumänien. Leipzig. 1883. (Та ꙗке работа въ его сборникѣ, Bausteine. 5 Reihe, 1 Schrift. S. 252—334).—Le Danube devant la Conférence de Londres. Par un jeune diplomate. Bucharest. 1883.—Die Donauschiffahrtsfrage in ihrer Entwicklung von dem Wiener-Congresse bis zum Abschlusse der Donauschiffahrtsacte vom 9 November 1857. Stuttgart. 1858.—Die Donaufrage. Jahressupplement zu Meyer's Conversations-Lexicon. XX Band. 1882—1883. S. 246—257. — N. Eberhard, Consilia. Aug. Vind. 1603. V. I. Cons. IX.—Engelhardt, Histoire, p. 88 s. — Ed. Engelhardt, ministre plénipotentiaire, Du régime conventionnel des fleuves internationaux, p. 48—52.—Idem, Le droit d'intervention et la Turquie. Chap. VII, p. 385—388. Revue d. dr. internat., 1880, XII, p. 363—388.—Idem, Les embouchures du Danube et la Commission instituée par le Congrès de Paris. Revue des deux mondes, t. LXXXVII, de 1870. (Изъ офф. доклада). — Idem, L'Autriche-Hongrie et la question du Danube. Revue critique de législation et de jurisprudence. XXX année. T. X, № 1. Janvier 1881, p. 48—68.—Idem, Discussion des derniers actes conventionnels relatifs au régime des fleuves internationaux. Revue de droit international, 1881, t. 13, p. 187—193. — Idem, La question du Danube. Etude critique. Revue d. dr. intern. 1883, t. XV. 1—16 p.—

Idem, La question du Danube après la Conférence de Londres. *Revue de droit intern.* XV, 1883, p. 340—347.—Idem, Le droit fluvial conventionnel et le traité de Londres de 1883. *Revue d. dr. intern.*, t. XVI, 1884, p. 360—373.—Idem, Les portes de fer. Etude politique, technique et commerciale. *Revue française*, Juin 1885.—Dominé de Feret, Des traités de Vienne, de Paris et de Berlin. Paris. 1880.—F. H. Geffcken, La question du Danube. Berlin. 1883.—Gourdon, Histoire du congrès de Paris. 1857.—Das geographische Element im Welthandel mit besonderer Rücksicht auf die Donau. München. 1843.—Gonda, La régularisation des Portes de fer. Докладъ V конгрессу внутренняго судоходства.—Götz, Das Donauebiet. 1882.—Halleck, International law or rules regulating the intercourse of states in peace and war. Ch. VI, § 31.—Dr Franz v. Holtzendorff, Rumäniens Uferrechte an der Donau. Ein völkerrechtliches Gutachten. Leipzig. 1883, Verlag von Duncker u. Humblot.—Idem, Les droits de la Roumanie sur le Danube. Consultation d. dr. intern. 1884.—Heffter, Völkerrecht. Изд. Геффкена § 79.—Iellinek, Oesterreich-Ungarn und Rumänien in der Donau-Frage. 1884.—Indépendance roumaine. 1890. Juin. Статья: La police du Danube. Въ томъ же журналѣ ст. L'Autriche sur le Danube.—Itzeles, Die Regulirung-Kosten der Donau. 1880.—К. Краси́льниковъ, Русское Дѣло 1889 г., № 4, стр. 9, № 6, стр. 12—13, № 7, стр. 3.—Капустинъ, Обзорѣніе предметовъ, VIII в., стр. 54—55.—J. v. Király, Geschichte des Donau-Mauth- und Urfahr-Rechtes der kgl. Freistadt Pressbourg. Pressbourg (Rudolf Drodteleff). 1890.—Armand Levy, La Roumanie et la liberté du Danube.—Georges Lyon, La question danubienne. *Revue politique et littéraire*. 10 Février 1883, p. 187—189.—М. А. Лишинъ, Килійскій рукавъ Дуная въ политическомъ, международномъ и экономическомъ отношеніи. Журн. Минист. пут. сообщенія. 1887 г. Были отдѣльн. оттиски.—Idem, Очеркъ Килійскаго рукава Дуная въ отношеніи географическомъ, историческомъ и техническомъ. Журн. Минист. пут. сообщенія. 1888, № 10, стр. 45—63. Были

отдѣльн. оттиски. — Mémoire sur la liberté du Danube et sur l'acte de navigation du 7 Novembre. Paris. 1858. — Морской Сборникъ, L, 1860. № 12. Стр. 56 сл.—LIV, 1861. № 7. Неоф. 127 сл.—LIV, 1861. № 7. Неоф. 144 сл.—LIV, 1861. № 7. Неоф. 147 сл.—L, 1860. № 12. Стр. 56 сл.—LIV, № 7. Неоф. 151 сл. и т. д. и т. д. De Marini, Portulan de la mer Noire et de celle d'Azow. 1830 г. Одесса. — Московск. Вѣд. за 25 іюля 1893 г. О работахъ въ Килійскомъ рукавѣ.—J. Mynisinger, Resp. juris. Resp. XIX de libera navigatione Danubiae. — Neumann, Eléments du droit des gens moderne européen. Paris. 1886. § 22 (a), p. 78—86. — Idem, Grundriss des heutigen europäischen Völkerrechts. Dritte Auflage. Wien. 1855. W. Braumüller. § 22 (a). Von der Donauschiffahrt, S. 52—56.—M. Norsa, Rapport sur les faits intéressants de droit international. qui se sont passés en Italie de Mai 1882 à Juin 1883. Ann. de d. int., VII, 209.—Огородниковъ, Дунай (Правительственный Вѣстникъ 1885 г. № 94).—Oppenheim, System, III, § 18, S. 58.—Pradier-Fodéré, Les questions inter—les, la France № 5 и № 15 Janvier 1885 г. (О договорѣ 2 іюня 1882 г.).—Paleocapea, Considerazioni sulla scelta di quello fra i canali del Danubio, che convien preferire per regolare la foce nel Mar Nero, e sullo opere necessarie per conseguirne l'intento. Torino, stamperia reale. 1858, con una granda tavola, mappa d'avviso delle bocche del Danubio, pubblicata dal Ministero della marina. — Phillimore, Commentaries upon international law. V. I, § 167.—Rizzeto, La question danubienne et la conférence de Londres. Venise, Antonelli, 1884; p. 33. Extr. dei Atti del R. Istituto veneto di scienze etc.—La Roumanie devant la Conférence de Londres. Par un Paysan du Danube. Paris. 1883. — Русское дѣло, 1888 г., № 3, стр. 9. Еще о румынскихъ безобразіяхъ. — La Roumanie et la liberté du Danube.—La Roumanie sur la rive droite du Danube.—Журн. Минист. пут. сообщенія. 1888 г. № 32, стр. 198—200. Хроника, Регулирование Желѣзныхъ Воротъ на Дунаѣ. — Schiattarella, Propedeutica al diritto internazionale, 445—447.—Bernhard Singer, Die Donaufrage. Wien. 1882.—Idem, Neue

Freie Presse vom. 26 Mai 1882; vom 4 November 1883.—Idem, The Economist, 1882.—Anton von Steinbüchel, Neue Dampfschiffahrt von Wien nach Trapezzunt u. s. w. Wien. 1838.—Strisower, Die Donaufrage. Zeitschrift für das Privat-und öffentliche Recht. 1884.—Sclopis, Turazza, Torelli, Монографія, посвященная вопросу о судоходности устьевъ Дуная — Cher-er Léon de Thier, La question de la libre navigation des fleuves. Le Danube. Liège. 1882.—Travers Twiss, Acte public relatif à la navigation des embouchures du Danube. Galatz. 1876.—Ursiano Valerian, l'Autriche-Hongrie et la Roumanie dans la question du Danube. Jassy. 1882.—Vicq, De Donauquestie. Leiden. 1884.—Wheaton, Histoire du droit des gens. T. II, p. 188.—Wolfbauer, Die Donau. 1880.—Wurm, Vier Briefe über die freie Donauschiffahrt. 1855. Leipzig —Idem, Fünf Briefe über die Freiheit der Flussschiffahrt und über die Donau-Akte vom 7 November 1857. Leipzig. 1858.—Кн. В. А. Черкасскій, Парижскій Конгрессъ 1856 г. Протоколы, Русская Бесѣда. 1856. II.

Прутъ.—Caratheodory, нѣм. раб., S. 338.—Мартенсъ, Международное право, 2 изд., т. II, с. 242—243.—Bulmerincq, Völkerrecht, S. 296.

Дунай до Крымской войны. — Очеркъ развитія свободного судоходства по Дунаю начинаютъ обыкновенно съ заявленія, что великая рѣка была послѣдней въ Европѣ изъ числа международныхъ рѣкъ, въ которыхъ примѣнены новые принципы. Причемъ началомъ ея освобожденія считается 1856 г.¹⁾ Какъ мы вскорѣ увидимъ, это несовсѣмъ такъ.

Свобода судоходства для береговыхъ государствъ признавалась на Дунаѣ еще договорами *Турціи* и *Австріи* (1718 г., 1784 г. и т. д.,²⁾ *Австріи* и *Баваріи* и др. прибрежныхъ го-

¹⁾ Напр. En. Criscuolo: «Il Danubio è stato l'ultimo fiume d'Europa al quale s'è esteso il principio di libera navigazione» (La Sovranità degli Stati p. 67, § 40). — Bulmerincq: «Auf die Donau wurden die Prinzipien des Wiener Kongresses erst in Gemässheit der Art. 15 des Pariser Friedensvertrages vom 30 März 1856 angewandt» etc (Völkerrecht S. 293).

²⁾ См. ниже указатель трактатовъ о Дунаѣ. По свидѣтельству Каратеодори (фран. раб., p. 134), Турція заключала подобные договоры также съ Греціей и Пруссіей.

сударствъ. Такъ статья 5 Тешенскаго договора 1779 г. 13 мая постановляетъ: „Рѣки (именно Дунай, Иннъ, Зальца), поскольку онѣ касаются уступленныхъ земель, будутъ считаться общими между Австріей и Баваріей (*seront communes*). Ни одна сторона не будетъ имѣть права измѣнять ихъ естественное теченіе, устанавливать тамъ новые сборы и препятствовать свободному судоходству и свободному проходу подданныхъ, товаровъ, припасовъ и вещей другой стороны“. Въ болѣе позднѣе время подобные договоры заключались Россіей и Турціей.

Въ началѣ нынѣшняго столѣтія *русскія владѣнія быстро расширялись* на счетъ турецкихъ. Согласно трактату 1812 г. къ Россіи отошла Бессарабія по лѣвый берегъ Килійскаго рукава. Дельта была объявлена нейтральной и должна была оставаться незаселенной. Черезъ 14 лѣтъ по Аккерманскому миру граница Россіи простиралась по лѣвому берегу Сулины, а въ 1829 г. по Адрианопольскому договору во власти нашего отечества оказались уже оба берега Сулины и лѣвый берегъ св. Георгія. Причемъ верховныя права Турціи на правомъ берегу послѣдняго гирла были чрезвычайно ограничены. Именно, полоса берега шириною въ часъ ѣзды была объявлена нейтральной. Съ своей стороны Россія обязалась не строить на островахъ дунайскихъ устьевъ никакихъ зданій кромѣ карантинныхъ. Турецкимъ военнымъ судамъ разрешалось плавать по всѣмъ гирламъ Дуная.

Въ договорахъ 1812, 1826 и 1829 гг. находились также статьи и *относительно судоходства* по Дунаю. Эти-то статьи, по мнѣнію западныхъ ученыхъ, были виною тому, что Дунай былъ закрытъ для международнаго судоходства, и вызывали поэтому въ западномъ обществѣ сильное раздраженіе. Такъ въ общемъ столь почтенный изслѣдователь, какъ Вурмъ не находилъ никакого другаго средства для насажденія на Дунаѣ свободнаго судоходства, кромѣ изгнанія Россіи съ его береговъ (!?). Современные писатели вторятъ ему на разные голоса. Политическія цѣли, преслѣдуемыя Россіей на Дунаѣ со времени Петра I, были, говоритъ Catellani, „*avverso alla libera navigazione del Delta danubiono*“, а закрытіе Дуная „*un elemento necessario del successo agognato dalla sua politica in Oriente*“ ¹⁾. „*Les difficultés innombrables provenaient*

¹⁾ La navigazione p. 73; то же самое p. 52.

plutôt“, утверждаетъ Каратеодори, защищая Турцію и кивая въ нашу сторону, „d'une autre Puissance“ ¹⁾. Того же мнѣнія Кальво и др. ²⁾.

Въ чемъ же состояли эти гибельныя для дунайскаго судоходства статьи? По 4 ст. *Бухарестскаго трактата* установлено свободное судоходство по Дунаю для русскихъ и турецкихъ судовъ. Русскіе военные корабли могутъ подниматься до впаденія Прута. „Réserve significative“, восклицаетъ Каратеодори и почему-то видитъ въ ней гибель раниѣ, при турецкомъ владычествѣ, существовавшаго свободного плаванія по рѣкѣ. Можно-ли съ нимъ согласиться? Далѣе по *договору 1829 г.* указанныя торговые суда получили право свободного судоходства по всему теченію Дуная ³⁾. Этому можно было бы только радоваться, но, говоритъ тотъ же турецкій дипломатъ, „не переставая провозглашать принципъ свободного судоходства, Россія дѣйствовала совершенно другимъ образомъ“ ⁴⁾. Обвиненіе тяжелое, но гдѣ же доказательства ⁵⁾. Самымъ категорическимъ опроверженіемъ этихъ обвиненій и вмѣстѣ съ тѣмъ самымъ крупнымъ событіемъ въ исторіи развитія дунайскаго судоходства въ періодъ до 1856 г. является *договоръ Россіи и Австріи отъ 1840 г.* Въ 1851 г. подобная же конвенція была заключена между Баваріей и Австріей, въ 1853 г.—Россіей и Баваріей, а въ 1855 г. къ постановленіямъ ея присоединился и Вюртембергъ, послѣдняя изъ рѣчныхъ державъ (кромѣ Турціи) ⁶⁾. Постановленія этого акта чрезвычайно интересны. Мы остановимся на нихъ тѣмъ подробнѣе, что они дадутъ намъ право выразить то или

¹⁾ Фран. раб., р. 125.

²⁾ Къ удивленію эта точка зрѣнія раздѣляется иногда и русскими исследователями, даже официальными. «Владычество Россіи надъ всею дельтою Дуная», пишетъ г. Лишинъ, «... всецѣло служило помѣхою Западу для сбыта и обмѣна привозныхъ и мѣстныхъ произведеній».—Килійскій рукавъ, с. 4 (отдѣльнаго оттиска).

³⁾ Wheaton, Histoire, t. 2, p. 247.

⁴⁾ Франц. раб., р. 125.

⁵⁾ См. впрочемъ депешу лорда Абердина (Aberdeen) отъ 31 октября 1829 г. великобританскому посланнику въ Петербургѣ.

⁶⁾ Ср. Carathéodory, фран. раб., р. 126—127;—Капустинъ, Обзоръніе вып. VIII, с. 57;—Die Donauschiffahrtsfrage S. 54 f.;—Guillany, Diplomatisches Handbuch, t. II, S. 300 f.;—Calvo, droit int—l, 4 éd., t. I, p. 442.

другое сужденіе о политикѣ Россіи въ вопросахъ дунайскаго судоходства.

Итакъ, *судоходство* по всему теченію Дуная, какъ отъ мѣста прикосновенія его къ Россійскимъ областямъ до впаденія его въ Черное море, такъ и по всему сго теченію по владѣніямъ Е. И. и К. Апостолическаго Величества, будетъ совершенно свободно, какъ внизъ, такъ и вверхъ по оному; въ отношеніи къ торговлѣ, оно не будетъ подлежать никакому стѣсненію, ни платежу иныхъ пошлинъ, кромѣ постановленныхъ ниже сего“ (ст. I). „Австрійскія купеческія суда равно какъ и суда всякой другой земли, имѣющей право судоходства по Черному морю ¹⁾ и находящейся въ мирѣ съ Россіей, могутъ свободно входить въ судоходныя устья Дуная, ходить по сей рѣкѣ вверхъ и внизъ и выходить изъ оной, не подлежа за сіе никакимъ пошлинамъ, ни таможеннымъ, ниже платимымъ за проходъ по рѣкѣ, кромѣ нижеозначенныхъ“ (ст. II). „Плавающимъ по Дунаю австрійскимъ судамъ предоставляется тянуться бечевой вдоль по сей рѣкѣ“ (ст. III). „Требуемый карантинными предосторожностями надзоръ нисколько не долженъ стѣснять судоходство“ (ст. III). Далѣе „И. Россійское правительство соглашается считать въ отношеніи къ карантиннымъ предосторожностямъ австрійское паровое судоходство по Дунаю наравнѣ съ таковымъ же судоходствомъ по Черному морю черезъ Дарданеллы“ (ст. VIII). „Австрійскія суда не будутъ подлежать никакому досмотру ни при входѣ ихъ въ устье Дуная, ни при выходѣ ихъ изъ онаго. При входѣ ихъ въ устье Сулина не дозволяется задерживать ихъ далѣе времени нужнаго для представленія корабельныхъ бумагъ и по исполненію карантинныхъ узаконеній“ (ст. IV). „Императ. Россійское правительство обязывается приступить возможно скорѣе къ производству работъ нужныхъ для предупрежденія большаго засоренія устья Сулина отъ наноснаго песку и для сдѣланія сего прохода удобнымъ“ (ст. V), а равно „построить при устьѣ Сулина маякъ“ (ст. VI). Для покрытія расходовъ на упомяну-

¹⁾ Эта послѣдняя оговорка вызвала не разъ скептическіе комментаріи. Повидимому, ее слѣдуетъ ставить въ связь съ переговорами Турціи съ Россіей и западными государствами о проливахъ Дарданеллы и Босфоръ.

тыя работы Россія выговариваетъ себѣ право брать съ австрійскихъ судовъ небольшой налогъ, но лишь при выходѣ ихъ въ море, а не при входѣ, дабы „они могли, пользуясь попутнымъ вѣтромъ, безъ потери времени подниматься вверхъ по рѣкѣ“ (ст. VII). Конвенція была заключена на 10 лѣтъ, а въ 1850 г. снова возобновлена.

Изложенныя статьи совершенно опредѣленно стипулируютъ свободу судоходства по Дунаю для русскихъ и австрійскихъ судовъ. Но онѣ идутъ еще далѣе. Ст. I открываетъ доступъ на Дунай и для флаговъ небереговыхъ государствъ. Къ сожалѣнію трудно понять, какія именно государства считались въ то время имѣвшими право судоходства по Черному морю? Турція предоставляла обыкновенно его отдѣльнымъ флагамъ путемъ договора или односторонняго акта. Такъ въ 1799 г. 30 октября его получили англичане, 1827 г. 28 мая шведы и норвежцы и т. д. Во всякомъ случаѣ конвенція 1840 г. не обезпечила опредѣленно за этими „иностранными“ судами тѣхъ вольностей, которыми были надѣлены австрійскія суда. Она слѣдовала въ этомъ отношеніи той практикѣ, которая давно уже господствовала на Западѣ, и которая несомнѣнно покоилась на традиціяхъ 1815 г. Поэтому проф. Мартенсъ имѣлъ право сказать: „Австро-русскій трактатъ 1840 г. можетъ служить образцомъ послѣдовательнаго и добросовѣстнаго примѣненія началъ, утвержденныхъ Вѣнскимъ конгрессомъ“ ¹⁾. Послѣднее обстоятельство было признано даже въ Западной Европѣ. Но тамъ обвиняли Россію въ томъ, что она дѣйствуетъ діаметрально противоположно тому, что обѣщаетъ. „Эта конвенція“, заявляетъ Каратеодори, „столь богатая обѣщаніями, осталась мертвой буквой“ ²⁾. Какія же злоупотребленія допускала Россія на нижнемъ Дунаѣ?

¹⁾ Международное право, 2 изд., т. II, с. 242. — Idem, Собраніе трактатовъ, т. IV, ч. I, № 139, с. 487 сл.

²⁾ Франц. работа, р. 126. — Ср. Переписку англійскаго правительства съ русскимъ по поводу препятствій, встрѣчаемыхъ судоходствомъ въ Сулинскомъ каналѣ (Парламентскія бумаги за 1853 г.). — «Ces stipulations», добавляетъ съ своей стороны Calvo, «qui d'ailleurs ne furent pas observées n'empêchèrent points les Russes de perpétuer les abus, les gênes et les exactions». Droit international, 4 éd., t. I, p. 442.

Прежде всего, говоря́тъ намъ, она *не проявляла должной заботливости о поддержаніи судоходности устьевъ*. Все дѣло ограничивалось-де разыгрываніемъ несложной комедіи съ нѣкуда негодной землечерпалкой (*une mise en scène*) ¹⁾. Мало того, матросы этого судна нарочно засоряли устье, какъ выражается Catellani, „*con sacchi pieni di sabbia*“. Словомъ все, что дѣлала въ этомъ отношеніи Россія, „*era nè più, nè meno una canzonatura*“ ²⁾. Заявляя подобныя обвиненія, ни Catellani, ни его одномышленники не задаются вопросомъ, какъ могла команда одного судна, появлявшагося въ устьяхъ лишь „*di quando in quando*“, завалить устье великой рѣки? Съ совершенно безпристрастной точки зрѣнія нельзя отрицать, что Россія все же исполняла возложенныя на нее въ 1840 г. обязанности. Она выстроила два маяка (впрочемъ, по мнѣнію Catellani, „*per propria sicurezza*“), купила въ Англіи землечерпательную машину.... Что же еще? Сама наука не знала тогда другихъ средствъ. Опытъ Европейской комиссіи, которой впослѣдствіи было поручено очистить Сулинское устье, показалъ, какое это трудное, дорого стоящее и невѣрное дѣло. Не смотря на всѣ затраченные тамъ до сей поры силы ума и знанія, энергію и милліоны, не смотря на то, что за дѣло взялась вся Европа,—Сулинское гирло, какъ извѣстно, мелѣетъ за послѣдніе годы ³⁾. Надо сказать, что Дунай несетъ столь громадныя массы песка и глины, что еще древніе, современники Полибія, боялись, чтобы Черное море не было имъ совершенно занесено ⁴⁾. Въ извѣстные періоды наносы эти такъ увеличиваются, что даже современная техника не можетъ бороться съ ними.

Второе обвиненіе, выдвинутое западной наукой противъ Россіи, заключается въ томъ, что она будто бы *пользовалась* устроенными въ устьяхъ *карантинами* для того, *чтобы ста-*

¹⁾ Engelhardt, Les embouchures du Danube. Revue des deux Mondes. 1 Juillet, 1870 г.

²⁾ La navigazione fluviale p. 75, 76.

³⁾ Bunsen, Die Donau, S. 7, 11 f.—Форштетеръ, Дунай, с. 16.

⁴⁾ См. интересныя данныя на сей счетъ у Энгельгардта, Les embouchures du Danube.

вить преграды развитію дунайскаго судоходства ¹⁾. Карантинны были, говорятъ намъ, устроены такимъ образомъ, чтобы задерживать вмѣстѣ съ случайными больными и тѣхъ немногихъ здоровыхъ, которые рискнуть, не смотря на плачевное состояніе рѣки, пробраться внизъ или вверхъ по Дунаю“ ²⁾. Причиной появленія этого обвинительнаго пункта, служило, надо думать, то обстоятельство, что карантинныя правила въ Россіи были всегда болѣе строги, чѣмъ на Западѣ. Наше отечество лежитъ на одномъ изъ путей обычнаго распространенія эпидемій, приходящихъ въ Европу изъ Азіи, и скорѣе этимъ, чѣмъ какими либо другими мотивами объясняется сложное устройство русскихъ карантиновъ въ устьяхъ Дуная ³⁾. Надо же быть справедливыми!

Наконецъ Россія обвинялась въ завоевательныхъ планахъ по отношенію къ Турціи, въ томъ, что *судоходство и торговля на Дунаѣ поставлены подъ исключительный русскій контроль* ⁴⁾. Въ частности англійское правительство протестовало противъ задержки судовъ, принадлежащихъ его подданнымъ, для осмотра корабельныхъ бумагъ и уплаты рѣчныхъ пошлинъ. Лордъ Пальмерстонъ высказывалъ даже пожеланіе, чтобы англійскіе купцы прямо отказались уплачивать эти „поборы“. Стремилась или нѣтъ Россія господствовать на Балканскомъ полуостровѣ, это имѣетъ лишь косвенное отношеніе къ вопросамъ рѣчнаго судоходства. Во всякомъ случаѣ, пока не было заключено опредѣленныхъ договоровъ, или не установилось опредѣленнаго обычая, она могла и контроль свой развивать надъ иностранными судами, и пошлины съ нихъ брать. Тѣмъ болѣе, что это право признано за нею въ договорѣ 1840 г. Вѣдь въ это время и на другихъ рѣкахъ государства прибрежныя къ устьямъ дѣйствовали совершенно такимъ же образомъ, даже болѣе самостоятельно. Спраши-

¹⁾ «Anche le quarantene si prestavano mirabilmente a servire, esagerando le precauzioni volute dall'igiene, alle velleità del particolarismo territoriale».

²⁾ Catelleni, La navigazione p. 54.

³⁾ Графъ Нессельроде въ отвѣтъ на цитированную выше депешу лорда Абердина отъ 31 октября 1829 г. справедливо замѣчаетъ: «Осторожныя мѣры противъ одной изъ страшнѣйшихъ эпидемій (чумы), которая угрожаетъ Россіи, не могутъ оправдать опасенія и противодѣйствія державъ».

⁴⁾ Депеша лорда Абердина отъ 31 октября 1829 г.

вается наконецъ, подъ чьимъ же контролемъ должны были состоять судоходство и торговля въ устьяхъ Дуная, принадлежащихъ Россіи?

Въ страстныхъ нападкахъ иностранныхъ авторовъ ясно сквозитъ *предвзятое, недружелюбное отношеніе къ Россіи*. При всемъ желаніи быть безпристрастнымъ, русскій изслѣдователь международнаго права обязанъ, кажется намъ, во всѣхъ тѣхъ случаяхъ, когда его западные собратья выдвигаютъ впередъ одни темныя стороны политики Россіи, обращать особенное вниманіе на другія, болѣе свѣтлыя. Въ частности въ данномъ случаѣ мы должны подчеркнуть, что въ основаніи долготѣхъ переговоровъ относительно дунайскаго судоходства лежить не столько забота объ экономическихъ интересахъ народовъ, сколько желаніе Европы не допустить Россію утвердить свое вліяніе на Балканскомъ полуостровѣ. Только такимъ образомъ можемъ мы объяснить себѣ то чрезвычайное значеніе, которое всегда придавалось и до сей поры придается вопросамъ дунайскаго права, ту страстную борьбу, которая велась вокругъ нѣкоторыхъ изъ его институтовъ ¹⁾.

Можно вполне согласиться съ мнѣніемъ одного русскаго автора, что „позднее присоединеніе Дуная къ семьѣ международныхъ рѣкъ составляетъ *общую вину всѣхъ прибрежныхъ къ нему державъ*, если не всей Европы вообще никто не можетъ сказать, что Россія отказывалась распространить на Дунай принципы Вѣнскаго конгресса“ и ошибаются тѣ, которые думаютъ, что, не открывая рѣки для международнаго судоходства, она совершала нарушеніе нормъ 1815 г. (Мнѣніе Гефкена и друг.). Постановленія 1815 г.,

¹⁾ Никакъ впрочемъ нельзя согласиться съ г. Форштетеромъ, что, если бы даже обвиненія, вводимыя на Россію, и были справедливы, она все же не была бы виновна въ совершеніи какого либо правонарушенія. Никакъ нельзя думать, что «Россія имѣла юридическое право (?) поступать съ принадлежащей ей секціей Дуная, какъ уродно». Г. Форштетеръ забываетъ, что въ 40-хъ годахъ великая рѣка была уже «признана международной и регулирована общимъ соглашеніемъ прибрежныхъ къ ней державъ». Ошибается онъ и тогда, когда увѣряетъ, что свободнаго судоходства на Дунаѣ въ то время вовсе не могло существовать, такъ какъ оно «предполагаетъ извѣстное единообразіе нормъ, регулирующихъ судоходство по всему теченію рѣки». Современный режимъ Дуная лучшее опроверженіе этихъ словъ.

сами по себѣ, не открывали рѣкъ общихъ нѣсколькимъ государствамъ. Для этого требовалось заключеніе особаго договора между прибрежными странами. Подобнаго договора трудно было ожидать на Дунаѣ, такъ какъ статьи Вѣнскаго конгресса не были обязательны для Турціи, Россія была мало заинтересованна въ судоходствѣ по рѣкѣ, а тѣ государства, которыя наиболѣе пользовались ею, не брали на себя правообразовательной инициативы. Вотъ все, что можно сказать по поводу указанныхъ обвиненій. Источники относительно Дуная тѣхъ лѣтъ не богаты содержаніемъ.

Въ свое время *русское правительство не оставляло этихъ пунктовъ безъ вниманія* ¹⁾ Говоря о неблагопріятномъ отношеніи Европы къ положенію Россіи на Дунаѣ, Всеподданный отчетъ за 1840 г. прибавляетъ: „Въ особености въ Англіи и даже въ средѣ членовъ англійскаго кабинета это мнѣніе имѣетъ сторонниковъ. Посолъ Вашего Величества въ Лондонѣ поставилъ себѣ въ обязанность опровергать его, что онъ и сдѣлалъ конфиденціальнымъ объясненіемъ съ первымъ англійскимъ статсъ-секретаремъ“ ²⁾. Посланникъ Россіи Тенгоборскій заявлялъ въ Вѣнѣ съ 1845 г., что „Россія твердо рѣшилась приводить въ исполненіе конвенцію 1840 г.“ ³⁾. Въ одной нотѣ русскаго правительства отъ 1854 г. объявлялось, что свободное дунайское судоходство „*existe de droit*“, „*la Russie n'a jamais eu l'intention de l'entraver*“. Бывшій канцлеръ князь Горчаковъ торжественно заявлялъ на Вѣнскихъ конференціяхъ 1855 г., что „намѣреніе Россіи всегда было и теперь есть сдѣлать все возможное для того, чтобы уничтожить задержки дунайскому судоходству, насколько только позволяютъ естественныя условія мѣста“. Всѣ эти деклараціи были вполне согласны съ цѣлью заключенія конвенціи 1840 г. Она была вызвана, сказано во вступленіи, „желаніемъ болѣе и болѣе облегчать, распространять и усиливать торговые сношенія между обоюдными государствами, черезъ болѣе развитіе судоходства по Дунаю и чрезъ распространеніе на сію рѣку тѣхъ самыхъ правилъ, которыя постановлены Вѣнскимъ конгрессомъ“ ⁴⁾.

¹⁾ См. депешу графа Нессельроде отъ 11/23 октября 1851 г.

²⁾ Мартенсъ, Собраніе трактатовъ Россіи, т. IV, ч. I, с. 487 сл.

³⁾ Ibidem, с. 545 сл.

⁴⁾ Мартенсъ, т. IV, ч. I, с. 487 сл.

Добрыя нампренія Россіи признавались порою самими хулителями ея. „Россія всегда признавала“, говоритъ лордъ Пальмерстонъ 7 іюля 1853 г., „что ей, какъ обладательницѣ устьевъ Дуная, принадлежитъ обязанность поддерживать великій водный путь, чтобы онъ былъ доступенъ сношеніямъ всѣхъ народовъ. Россія употребила всѣ средства, чтобы исправить дурное состояніе рѣки“. Причина бѣдственнаго состоянія дунайскихъ устьевъ заключалась, по его мнѣнію, въ неряшливости нѣкоторыхъ русскихъ властей.

Паденіе дунайскаго судоходства вовсе не было въ интересахъ русскаго общества. Г. Форштетеръ приводитъ слѣдующее относящееся сюда мѣсто изъ одной русской газеты 1836 г.: „Россія рассчитываетъ на это судоходство, чтобы посредствомъ него установить правильныя коммерческія сношенія между центральной Европой и Азіей, независимо отъ Великобританіи; сношенія, которыя открыли бы Россіи доступъ на великій рынокъ Европы“. Словомъ, изъ всего этого мы можемъ заключить, „насколько ошибочно мнѣніе, по которому Россія, во время своего господства на устьяхъ Дуная, преднамѣренно старалась препятствовать свободному судоходству по этой рѣкѣ“¹⁾. Реформы, предпріятыя на Дунаѣ послѣ 1856 г. главными государствами Европы, служатъ только дальнѣйшимъ развитіемъ принциповъ, положенныхъ въ основаніе договора 1840 г.²⁾.

Однако, такъ или иначе, а мы все же должны сознаться, что положеніе устьевъ Дуная было въ 30—50 м. нашего столѣтія весьма плачевно, настолько плачевно, что главнымъ образомъ во избѣжаніе затрудненій, встрѣчавшихся на Сулинскомъ рукавѣ, Австрія пыталась то воспользоваться для своего судоходства нейтральнымъ устьемъ св. Георгія, то проложить сухопутное сообщеніе съ моремъ черезъ Добруджу, то наконецъ, въ 1855 г., прорыть къ нему особый каналъ³⁾. Какія же причины привели въ такое бѣдственное положеніе царя европейскихъ рѣкъ, какъ его называлъ Наполеонъ⁴⁾.

¹⁾ Мартенсъ, Собраніе трактатовъ, т. IV, ч. I, с. 486—487.

²⁾ Ср. Мартенсъ, *ibidem*.

³⁾ Engelhardt, Histoire ... р. 89—90.

⁴⁾ Относительную длину Дуная см. Carateodory, нѣм. раб., S. 351.

Большинство изъ нихъ мы уже назвали: естественныя условія Дуная, чрезвычайная трудность и дороговизна работъ способныхъ поддержать судоходность устьевъ, отсутствіе необходимыхъ познаній и, пожалуй, неисполнительность нисшихъ русскихъ властей, незначительность русскихъ интересовъ на рѣкѣ, которые никакъ не могли подвинуть наше правительство (какъ и всякое другое на его мѣстѣ) уложить милліоны на чужую пользу, обязанность прилагать незначительныя денежныя и иныя средства, которыя русская казна могла удѣлить на потребности южной Россіи, скорѣе для содѣйствія развитію русскихъ черноморскихъ городовъ и чисто русскихъ рѣкъ и т. п. Къ этому надо прибавить дурное управленіе и плачевное экономическое положеніе дунайскихъ вилайетовъ Турціи, а въ особенности то обстоятельство, что эта страна до 1856 г. стояла внѣ Европейскаго концерта. Послѣдняя причина считается нѣкоторыми даже главнымъ обстоятельствомъ, мѣшавшимъ примѣненію къ Дунаю началъ 1815 г.¹⁾ Положимъ, Турція, какъ справедливо напоминаетъ Каратеодори²⁾, въ цѣломъ рядѣ договоровъ разрѣшала иностраннымъ государствамъ плавать по Дунаю даже до Бѣлграда. Быть можетъ, эта практика стояла въ связи съ воззрѣніями мусульманъ на воду, какъ общее достояніе, но для Турціи не были обязательны договоры 1815 г., создавшіе новое международное рѣчное право и обязанность примѣнять его начала къ международнымъ рѣкамъ. Такимъ образомъ возможность заключить договоръ съ Турціей относительно дунайскаго судоходства обуславливалась политическими отношеніями съ этой державой въ то или другое время, а не правомъ. Это конечно не могло особенно благопріятствовать развитію дунайскаго права и судоходства³⁾. Наконецъ по-

¹⁾ Holtzendorff, Roumâniens Uferrechte S 17; — Neumann, Grundriss des heutigen europ Völkerrechtes, § 22, — Catellani, La navigazione . p 47; Engelhardt, Histoire p 89; — A Ott въ прим къ § 76 Völkerrecht Klüber'a и друг

²⁾ Франц раб, p 134; — Idem, нѣм раб, S 351

³⁾ Разказы о цвѣтущемъ яко бы состояннн послѣдняго во время турецкаго правительства совершенно не правдоподобны См напр разказъ о томъ, какъ одинъ мудрый паша очищалъ дунайскія устья, у Энгельгардта, Les embouchures p 112

слѣдняя причина—старинное отсутствіе искренности и взаимнаго довѣрія во взаимныхъ отношеніяхъ западной и восточной Европы ¹⁾).

Крымская война и мирный договоръ 1856 г.—Западные государства были недовольны положеніемъ Дуная и поэтому уже въ 1854 г. въ *нотахъ*, которыми обмѣнялись 8 августа союзныя державы и Австрія, въ числѣ 4 условій будущаго мира выставлялось требованіе: „чтобы судоходство по Дунаю въ его устьяхъ было освобождено отъ всякихъ задержекъ и подчинено дѣйствию правилъ, освященныхъ Вѣнскимъ конгрессомъ“ (пунктъ 2) ²⁾. Въ пояснительномъ memorandum'ѣ къ этимъ нотамъ отъ 28 декабря было сказано, что „для того чтобы дать свободѣ дунайскаго судоходства все развитіе, на которое она только способна, слѣдовало бы часть нижняго Дуная съ того пункта, гдѣ онъ становится общимъ для обоихъ береговыхъ государствъ, изъять изъ подъ территориальной юрисдикціи, установленной тамъ въ силу ст. III Адрианопольскаго трактата. Во всякомъ случаѣ свободное судоходство на Дунаѣ тогда только будетъ обезпечено, когда его поставятъ подъ контроль синдикальной власти, снабженной полномочіями необходимыми для того, чтобы уничтожить задержки, существующія нынѣ въ устьяхъ рѣки и тѣ, которыя тамъ образуются въ послѣдствіи“ (пунктъ 2) ³⁾.

Эти требованія объ ограниченіи верховныхъ правъ Россіи вызвали конечно горячій протестъ со стороны русскаго правительства. Однако тѣ же самые 4 пункта служили предметомъ долгихъ и тягостныхъ обсужденій въ засѣданіяхъ извѣстной Вѣнской конференціи 1855 г. ⁴⁾.

¹⁾ См. Форштетеръ, Дунай с. 7.

²⁾ Annuaire des deux mondes, 1854—55, p. 18 s — De Clercq, т. VI, p. 456—457.

³⁾ Catellani, La navigazione p. 54, 57, 76 s.; — Engelhardt, Le droit d'intervention etc . . p. 363, — idem, L'Autriche-Hongrie et la question du Danube, p. 49 s., 114 s.; — idem, Les embouchures ... p. 100 s.

⁴⁾ Вопросы о Дунаѣ были посвящены 4 и 5 засѣданіе. Впрочемъ уже въ первомъ князь Горчаковъ сдѣлалъ нѣкоторыя заявленія на этотъ счетъ. Annuaire des deux mondes, 1845—55, p. 623 s.

Въ 1855 г. не было еще рѣшено отрѣзать Бессарабію отъ нашего отечества. Цѣлью державъ было только елико возможно стѣснить свободу Россіи на Дунаѣ. Самое *дѣятельное участіе* въ преніяхъ объ этой рѣкѣ принимала Австрія, старавшаяся извлечь побольше выгодъ для себя изъ европейскаго замѣшательства. Австрійскій уполномоченный представилъ конференціи цѣлый проектъ о судоходствѣ въ устьяхъ Дуная. Получивъ нѣкоторыя измѣненія, въ особенности по настоянію русскихъ представителей, отстаивавшимъ честь и независимость своего отечества, онъ былъ принятъ въ слѣдующемъ видѣ.

Принципы Вѣнскаго конгресса примѣняются къ Дунаю отъ того пункта, гдѣ онъ становится общимъ для Австріи и Турціи, до моря (ст. I). Предпримутся работы для очищенія гирль и пространства рѣки до Галаца и Браилова. На pokrytie расходовъ будутъ вѣдаться съ проходящихъ судовъ равныя пошлины (ст. III). Эти пункты ничего особеннаго не представляютъ, но „il convenait de prendre des sûretés contre un mauvais vouloir évident“ ¹⁾ Въ виду этого договаривающіяся державы берутъ на себя *направленіе (direction)* и *гарантію работъ*, упомянутыхъ въ ст. 3, и *верховный контроль* за свободой дунайскаго судоходства. Особая Европейская коммиссія, которая будетъ состоять изъ делегатовъ договаривающихся сторонъ и будетъ распущена лишь по ихъ общему соглашенію, опредѣлитъ работы и средства для устраненія физическихъ и иныхъ препятствій судоходству ниже Галаца, выработаетъ основанія регламента дунайскаго судоходства и рѣчной и морской полиціи и преподаетъ руководящія начала для работъ Прибрежной коммиссіи, которая имѣетъ быть образована изъ делегатовъ Россіи, Австріи и Турціи (ст. IV) ²⁾. Рѣчная коммиссія будетъ постояннымъ учрежденіемъ (ст. 5) ³⁾. Далѣе Россія обязалась уничтожить

¹⁾ Энгельгардтъ, L'Autriche-Hongrie . . р. 49.

²⁾ Кромѣ того въ австрійскомъ проектѣ предлагалось еще выставить въ устьяхъ Дуная особые сторожевые суда, а представитель Англіи лордъ J. Russel желалъ, чтобы Европейская коммиссія была постояннымъ учрежденіемъ.

³⁾ Попытка Англіи получить представительство въ этой коммиссіи не удалась. Австрія воспротивилась также тому, чтобы дать право участія въ

карантинъ на Сулинскомъ гирлѣ и не строить укрѣпленій въ дельтѣ Дуная (ст. 6) ¹⁾.

Мы остановились на этихъ постановленіяхъ, практическаго значенія не имѣвшихъ, главнымъ образомъ потому, что *многія изъ высказанныхъ въ 1855 г. мыслей получили таки съ теченіемъ времени совершенно неожиданно свое прилѣженіе къ дунайскому судоходству*. Исторія въ этомъ пунктѣ какъ бы повернула назадъ и, когда Россія мало по малу оправилась отъ своего пораженія и затѣмъ снова стала твердой ногой на Дунаѣ, оказалось, что въ основѣ права нижняго Дуная лежатъ тѣ начала, которыя были намѣчены въ 1855 г. Причиной было впрочемъ не одно только то обстоятельство, что по истеченіи 20 лѣтъ со времени Парижскаго мира подозрительная Европа питала столь же малое довѣріе и дружелюбіе къ нашему отечеству, какъ и въ 1856 г., но главнымъ образомъ слѣдующее. Долголѣтній опытъ показалъ, что присутствуетъ или отсутствуетъ эта держава на нижнемъ Дунаѣ, а физическія, политическія и иныя условія его таковы, что одни мѣстныя, большею частью небольшія и плохо организованныя государства безъ международнаго содѣйствія при самомъ благопріятномъ къ судоходству отношеніи обезпечить послѣднее своими силами не могутъ. Поэтому тѣ учрежденія и начала, которыя должны были замѣнить самостоятельное распоряженіе Россіи на Дунаѣ, оказались пригодными и для другихъ цѣлей.

Между тѣмъ военныя дѣйствія продолжались еще цѣлый годъ. Продолжались и *переговоры* насчетъ условій будущаго мира, а въ томъ числѣ и *на счетъ дунайскаго судоходства* ²⁾,

неи Баварии, потому-де что въ данное время идетъ рѣчь только о нижнемъ Дунаѣ.

¹⁾ Австрійскій проектъ шелъ дальше и предлагалъ нейтрализовать дельту Дуная, причемъ Россія сохраняла за собой «la juridiction sur ses sujets y établis», но по настоянію русскихъ посланниковъ это ограниченіе было отклонено. Нельзя наконецъ не замѣтить, что, по свидѣтельству Энгельгардта, Турція боялась, что въ предполагаемой Рѣчной комиссіи она будетъ подавлена большинствомъ голосовъ Австріи и Россіи и поэтому избрала уже въ то время особыя европейскія синдикаты, исключительно и окончательно поставленные во главѣ управленія всѣмъ Дунаемъ. L'Autriche-Hongrie p. 49.

²⁾ См. австро-французскій memorandum отъ 14 октября 1855 года.

но мы на нихъ не будемъ больше останавливаться. Когда побѣдители рѣшили отрѣзать у Россіи Бессарабію и устья Дуная, упрядоченіе вопроса о свободномъ судоходствѣ по данной рѣкѣ значительно упростилось. Съ этихъ поръ оно касалось однихъ дружественныхъ и довѣрявшихъ другъ другу державъ. вмѣстѣ съ тѣмъ весь вопросъ измѣняетъ нѣсколько свою фізіономію. Отнынѣ западныя государства стремятся уже обезпечить свободу судоходства не только въ устьяхъ рѣки, но и на всемъ ея пространствѣ.

Такимъ-то образомъ мы и читаемъ въ *преиминарныхъ условіяхъ мира*, принятыхъ въ Вѣнѣ 1 февраля 1856 г.: „Пунктъ 2. Свобода Дуная и его устьевъ будетъ обезпечена дѣйствительными средствами при посредствѣ ~~европейскихъ~~ ^{европейскихъ} учреждений, въ которыхъ будутъ представлены ~~главнымъ~~ ^{главнымъ} образомъ договаривающіяся державы, не нарушая впрочемъ этимъ особыхъ правъ береговыхъ государствъ, положеніе которыхъ будетъ регулировано на основаніи принциповъ, установленныхъ актомъ Вѣнскаго конгресса.... Каждая изъ договаривающихся сторонъ будетъ имѣть право держать на посту въ устьяхъ рѣки одинъ или два легкихъ военныхъ корабля, назначенныхъ обезпечивать исполненіе регламентовъ, относящихся къ свободѣ Дуная“ ¹⁾.

Горячимъ *противникомъ* этихъ началъ явилась на Парижскомъ конгрессѣ Австрія. Оно и понятно. Если въ 1855 г. она стремилась стѣснить своего сильнаго сосѣда изданіемъ всевозможныхъ правилъ, гарантирующихъ свободу устьевъ Дуная (что было бы всего полезнѣе именно ей, Австріи), то въ ея расчеты вовсе не входило допускать иностранное вмѣшательство въ дѣла верхняго Дуная, гдѣ она вполнѣ господствовала.

Въ *пятомъ засѣданіи конгресса графъ Валевскій* предложилъ на разсмотрѣніе представителей державъ *рядъ статей*, распространявшихъ въ обычныхъ положеніяхъ свободу судоходства на весь Дунай и обезпечивавшихъ ее учрежденіями, въ которыхъ было отведено широкое *мѣсто вмѣшательству нерѣчныхъ державъ*. Послѣднее встрѣчалось не только во временной комиссіи, имѣвшей задачей изслѣдовать поло-

¹⁾ Protocole de la Conférence tenue à Vienne le 1-er février 1856, см. De Clercq, t. VII, p. 21.

женіе Дуная и выработать необходимыя мѣры для приведенія его въ порядокъ, но и въ постоянной, рѣчной. Рѣчная коммиссія должна состоять изъ представителей всѣхъ береговыхъ государствъ (въ томъ числѣ: Баваріи и Вюртемберга), а въ случаѣ несогласія при толкованіи установленныхъ регламентовъ имѣетъ подчиняться рѣшенію договаривающихся державъ. Такимъ образомъ рѣшающій голосъ предоставленъ Европѣ ¹⁾.

Семь §§ французскаго проекта касались всего Дуная. Австрія встревожилась. Въ 8-мъ засѣданіи графъ Буоль, представитель ея, настаивалъ на томъ, что въ виду установленія европейскаго контроля надъ дѣйствіями обѣихъ рѣчныхъ коммиссій, онѣ „devraient borner leurs travaux au bas Danube et à ses embouchures“.... Однако въ виду категорическаго отказа Франціи и Англіи обезпечить Австріи привилегированное положеніе съ правомъ судоходства по нижнему Дунаю и съ самостоятельнымъ распоряженіемъ на верхней части рѣки, а также въ виду болѣе точнаго выясненія французскихъ требованій и, какъ говорятъ нѣкоторые, въ виду внезапно перемѣнившагося отношенія вѣнскаго кабинета къ этому вопросу, въ 10-мъ собраніи конгресса графъ Буоль далъ наконецъ свое согласіе на примѣненіе началъ Вѣнскаго конгресса ко всему Дунаю „pourvu toutefois, que cette mesure soit combinée avec les engagements antérieurs pris, bona fide, par les Etats riverains“ ²⁾. Австрія пошла даже дальше. Въ этомъ же 10-мъ засѣданіи она предложила рядъ статей о дунайскомъ судоходствѣ, которыя и были приняты съ легкими измѣненіями и вставками. Предметомъ подробныхъ обсужденій на конгрессѣ онѣ вовсе не были. По крайней мѣрѣ въ протоколахъ засѣданій объ этомъ не упоминается ³⁾. Статьи эти образовали стст 15—19 окончательнаго акта отъ 30 марта 1856 г. Познакомимся же съ этими имѣющими чрезвычайно важное теоретическое и практическое значеніе постановленіями.

„Договаривающіяся державы обязуются примѣнять принципы.... Вѣнскаго конгресса къ Дунаю и его устьямъ. Онѣ

¹⁾ Protocole № 5, Debrauz ... p. 457.

²⁾ De Clercq, t. VII, p. 39—42.

³⁾ См. Protocole № 16 de la Conférence tenue à Paris le 27 Mars 1856.

заявляютъ, что это положеніе составляетъ отнынѣ часть публичнаго права Европы, и берутъ его подъ свою гарантію. Судоходство по Дунаю не можетъ подлежать *никакимъ задержкамъ* и *никакимъ сборамъ*, которые, т. е. сборы, не были бы опредѣленно предусмотрены въ постановленіяхъ, содержащихся въ нижеслѣдующихъ статьяхъ. Такимъ образомъ не будетъ взыматься *никакого налога*, основаннаго исключительно на фактѣ судоходства, и *никакихъ пошлинъ съ товаровъ*, находящихся на суднѣ. *Регламенты полиціи и карантина*, который имѣетъ быть учрежденъ для безопасности государствъ, раздѣляемыхъ или пересѣкаемыхъ рѣкой, будутъ составлены, насколько возможно, благопріятно для движенія судовъ. Кромѣ этихъ регламентовъ не можетъ быть создано *никакихъ препятствій* для *свободнаго судоходства*“ (ст. 15). Эти постановленія не содержатъ въ себѣ ничего новаго, по сравненію съ обычными началами международного рѣчнаго права. Быть можетъ, только пунктъ о карантинѣ въ устьѣ рѣки напоминаетъ особыя условія Дуная, какъ рѣки, текущей съ запада на востокъ. Другимъ характеромъ отличаются слѣдующія 4 статьи.

„Въ видахъ исполненія постановленій предшествующей статьи создается *особая коммиссія*, въ которой будутъ представлены Франція, Австрія, Великобританія, Пруссія, Россія, Сардинія и Турція, каждая однимъ делегатомъ. Эта коммиссія будетъ обязана опредѣлить и выполнить работы необходимыя на пространствѣ отъ Исакчи до моря для освобожденія устьевъ Дуная и прилегающихъ частей моря отъ песковъ и другихъ препятствій, которыя ихъ заграждаютъ, съ цѣлью сдѣлать эту часть рѣки и указанная части моря, елико только возможно, удобными для прохода судовъ. Для покрытія расходовъ на эти работы, а также на сооруженія, имѣющія предметомъ обезпечить и облегчить судоходство въ гирлахъ Дуная, могутъ быть взымаемы опредѣленные пошлины соотвѣтствующей высоты, установленныя коммиссіей по большинству голосовъ, впрочемъ подъ опредѣленнымъ условіемъ, что въ этомъ отношеніи, какъ и во всѣхъ остальныхъ, флаги всѣхъ націй будутъ поставлены на равной ногѣ“ (ст. 16).

Будетъ образована *и другая коммиссія* изъ делегатовъ Австріи, Баваріи, Блистательной Порты и Вюртемберга съ присоединеніемъ къ нимъ комиссаровъ трехъ дунайскихъ

княжествъ, выборъ коихъ будетъ одобренъ Блистательной Портой. Эта коммиссія, которая будетъ постоянной, 1) выработаетъ регламенты судоходства и рѣчной полиціи; 2) уничтожитъ препятствія, какой бы природы они ни были, препятствія, мѣшающія примѣненію къ Дунаю постановленій Вѣнскаго трактата; 3) укажетъ работы необходимыя на всемъ пространствѣ рѣки и озаботится ихъ исполненіемъ; 4) займется послѣ распушенія Европейской коммиссіи, поддержаніемъ судоходности устьевъ Дуная и сосѣдняго къ нимъ моря“ (ст. 17). „Было рѣшено, что Европейская коммиссія исполнить свою задачу, и что Рѣчная коммиссія выполнить работы, указанныя въ предшествующемъ параграфѣ подъ номерами 1 и 2, на пространствѣ 2 лѣтъ. Державы подписчицы, собравшись на конференцію и извѣстясь насчетъ всего этого, постановятъ, принявъ къ свѣдѣнію обстоятельства дѣла, о распушеніи Европейской коммиссіи и съ этого момента Рѣчная постоянная коммиссія вступитъ во всѣ тѣ права, которыми до сей поры пользовалась Европейская коммиссія“ (ст. 18).

Наконецъ „чтобы обезпечить исполненіе регламентовъ, которые будутъ установлены по общему соглашенію на основаніи принциповъ, указанныхъ выше, каждая изъ договаривающихся державъ будетъ имѣть право постоянно содержать *на посту въ устьяхъ Дуная легкія военныя суда*“ (ст. 19). Последняя статья наводитъ на большія размышленія. Какого рода значеніе могло имѣть пребываніе 7—14 легкихъ военныхъ судовъ въ устьяхъ Дуная? Какъ мы замѣтили выше, впервые подобнаго рода предложеніе было сдѣлано еще на Вѣнскихъ конференціяхъ, именно 23 марта представителемъ Австро-Венгріи барономъ Prokesch-Osten. Тогда русскіе уполномоченные возражали, что оно должно нарушить трактатъ 13 іюля 1841 г. о закрытіи проливовъ, и оно было отвергнуто. Но въ то время это правило могло еще имѣть значеніе въ глазахъ западныхъ государствъ, какъ постоянное напоминаніе Россіи о важности, которую придаетъ Европа свободѣ дунайскаго судоходства. Но послѣ того, какъ устья Дуная были отрѣзаны отъ этой державы въ пользу излюбленнаго дѣтища Европы—Турціи, спрашивается, чего ради фигурировало оно въ актѣ 1856 г.? Противъ кого должны были направляться пушки этихъ 14 кораблей? Напрасно въ засѣ-

даніи Парижскаго конгресса отъ 28 февраля графъ Орловъ къ прежнимъ заявленіямъ Россіи прибавилъ, что ст. 19 нарушаетъ только—что провозглашенный нейтралитетъ Чернаго моря ¹⁾, державы остались при своемъ мнѣніи. „In una forma tanto insolita e con garanzie tanto eccezionali“, говорить по этому поводу Catellani, были приложены освободительные принципы къ дунайскому судоходству ²⁾.

Такимъ образомъ въ Парижѣ были приняты *рѣшенія двухъ родовъ*. Одни касались только устьевъ Дуная. Здѣсь учреждалась на 2 года коммиссія, имѣвшая опредѣленную, техническую задачу: очистить устья. Другія относились ко всему Дунаю и устанавливали на немъ на самыхъ широкихъ началахъ, хотя и въ обыкновенныхъ положеніяхъ, свободу судоходства.

Главная особенность 1856 г. заключалась въ томъ, что державы подписчицы должны были „принять къ свѣдѣнію“ имѣющие быть выработанными Прибрежной коммиссіей рѣчные регламенты и сдѣлать особое распоряженіе о прекращеніи существованія Европейской, а также держать сторожевые суда въ устьяхъ Дуная. Послѣднія два обстоятельства, какъ они ни были мало опредѣленны, послужили основаніемъ для дальнѣйшаго вмѣшательства Европы въ дѣла дунайскаго судоходства. Благодаря этому, какъ было замѣчено выше, статьи 1856 г. были мало по малу совершенно передѣланы въ духѣ вѣнскаго проекта 1855 г. Европа взяла въ свои руки направление и гарантію работъ на нижнемъ Дунаѣ и верховный контроль за дунайскимъ судоходствомъ вообще. Европейская коммиссія стала учрежденіемъ постояннымъ, распространила свою дѣятельность до Браилова и стала въ тѣ самыя отношенія къ Прибрежной коммиссіи, которыя были предусмотрены ст. IV правилъ 1855 г. Обо всемъ этомъ мы будемъ еще толковать.

Главное достоинство договора 1856 г. по сравненію съ его предшественникомъ 1840 г. заключается въ томъ, что онъ не только провозгласилъ принципъ свободы Дуная, но нашелъ и средства способныя провести его на практикѣ, средства со-

¹⁾ Debrauz, p. 116 s.; protocole № 5, p. 459 s.—Catellani, La navigazione fluviale, p. 78.

²⁾ Ibid, p. 61.

гласныя съ мѣстными условіями ¹⁾. Со времени 1856 г. начинается *новая эра* дунайскаго судоходства. Въ этомъ его непосредственная, практическая важность. Но не менѣе велико его *теоретическое значеніе*. Въ Парижѣ и на собраніяхъ, слѣдовавшихъ засимъ, были найдены пути для гарантіи свободнаго судоходства тамъ, гдѣ мѣстныя правительства не могутъ обезпечить его самостоятельными усиліями. На Дунаѣ было впервые дано самое широкое толкованіе постановленіямъ 1815 г. о рѣчной свободѣ. Объявляя Дунай открытымъ для судовъ всѣхъ націй, державы все время ссылались на постановленія 1815 г., яко бы выдвинувшія это начало ²⁾. Это обстоятельство знаменуетъ собой рѣшительный поворотъ въ отношеніи великихъ державъ къ международному рѣчному судоходству вообще. Напрасно только думаютъ, что съ сего времени разъяснено въ практическомъ отношеніи, по крайней мѣрѣ, двусмысленное значеніе ст. 109 Вѣнскаго акта ³⁾. Толкованіе 1856 г. слишкомъ удалялось отъ дѣйствительнаго значенія и историческаго пониманія этой статьи, чтобы быть принятымъ всѣми державами, и оно ими не было принято. (Статья эта имѣла именно то значеніе, которое было разъяснено нами въ соотвѣтствующемъ мѣстѣ) ⁴⁾. Если же воззрѣнія большинства державъ на рѣчную свободу измѣнились во вторую половину XIX вѣка, то это уже другой вопросъ.

Верхній Дунай послѣ 1856 г.—Предусмотрѣнная ст. 17 *Рѣчная коммиссія* собралась „въ Вѣнѣ въ 1857 г.“ и на основаніи представленнаго ей австрійскаго проекта выработала 7 ноября этого года подробный актъ дунайскаго судоходства. Послѣдній былъ предметомъ обсужденія на Парижскихъ конференціяхъ 1858 года и, не смотря на свои основныя весьма либеральныя тенденціи, вызвалъ, благодаря нѣкоторымъ особенностямъ, крайнее недовольство въ средѣ небереговыхъ государствъ ⁵⁾.

¹⁾ Martens, Rapport p. 272.

²⁾ Martens, Rapport ... p. 280.

³⁾ См. Pradier-Fodéré § 743.

⁴⁾ См. Глава III, с. 157 сл.

⁵⁾ Calvo, Droit international, ibid., p. 446; — Engelhardt, Autriche-Hongrie et la question du Danube, p. 55 s., 62 s.—Бюльмеринкъ ошибается, думая,

Основные начала этого акта таковы. Товарное и пассажирское *судоходство* по Дунаю *совершенно свободно* (ст. I). Суда *всѣхъ націй* могутъ свободно плавать между открытымъ моремъ и тѣми или другими рѣчными портами и обратно (ст. V). *Исключительно рѣчное судоходство* предоставлено *судамъ береговыхъ государствъ* (ст. VIII). Таковыми считаются суда, принадлежащія въ собственность мѣстному жителю (*un indigène (?)*), или какой-либо компаніи, подчиненной законамъ той или другой территоріальной державы (ст. XVI). Между судами береговыхъ государствъ устанавливается полное равенство правъ (стст. IX—XVIII). Всякія привилегіи отдѣльныхъ лицъ и корпорацій, а равно права этаповъ, перегрузокъ и т. д. отмѣняются навсегда (стст. II и III). Проходящія суда подчиняются таможеннымъ правиламъ отдѣльныхъ странъ, которыя должны быть елико возможно упрощены, особенно, что касается осмотра груза (ст. XXII). Транзитныхъ пошлинъ за товары, проходящіе только по рѣкѣ, не полагается (ст. XX). Рѣчные пошлины должны идти исключительно на потребности судоходства (ст. XXI). Разрѣшается также взимать плату за пользованіе различными рѣчными сооружениями (ст. XX). „Что касается почтовыхъ правилъ, то перевозка писемъ и періодическихъ изданій будетъ подчинена въ каждой береговой странѣ предписаніямъ въ ней существующимъ“ (ст. IV). Особая постоянная коммиссія, организація и права которой будутъ опредѣлены впоследствии, имѣетъ наблюдать за исполненіемъ постановленій настоящаго акта (ст. XLIV). Береговые государства обязуются выполнять всѣ работы въ руслѣ рѣки, которыя укажетъ прибрежная коммиссія, или которыя они сами найдутъ необходимыми, наблюдать за бечевниками, мѣстами выгрузки и разгрузки товаровъ и т. д. (ст. XXXVI—XLIII). Карантинныя учрежденія не должны стѣснять судоходства (ст. XXVIII—XXXI). Наконецъ стст. XXXIV и XLV говорятъ о возможности дальнѣйшаго развитія правилъ судоходства и рѣчной полиціи путемъ соглашенія между прибрежными государствами и о при-

что актъ 7 ноября былъ заключенъ только въ 1875 г., и что раньше этого былъ подписанъ актъ судоходства по нижнему Дунаю отъ 2 ноября 1865 г. (Völkerrecht, S. 294).

мѣненіи въ не предусмотрѣнныхъ этими нормами случаяхъ дѣйствующихъ мѣстныхъ правилъ и существующихъ трактатовъ и конвенцій.

Таковъ актъ 17 ноября 1857 г. Нельзя не сказать, что онъ представляетъ собою нѣчто весьма выдержанное и стройное. Какіе же изъ его статей возбудили недружелюбное отношеніе Европы къ нему? Мотивы, по которымъ онъ отвергнутъ, любопытны особенно потому, что показываютъ намъ, въ какую сторону склонялось уже въ 50-хъ годахъ общественное мнѣніе въ вопросахъ судоходства. Актъ этотъ былъ представленъ по просьбѣ французскаго представителя графа Валевскаго Парижской конференціи 1858 г. въ 14 засѣданія ея (9 марта) посланникомъ Австріи барономъ Гюбнеромъ. Послѣдній просилъ „en prendre acte“ и такимъ образомъ засвидѣтельствовать, что задача, возложенная на Прибрежную комиссію договоромъ 1856 г., выполнена. Къ этому предложенію присоединился и посланникъ Турціи, но представители Франціи, Великобританіи, Пруссіи, Россіи и Сардиніи возразили, что комиссія должна первоначально ознакомиться съ его содержаніемъ. Съ точки зрѣнія буквы договора, это было совершенно излишне, такъ какъ ст. XVIII требовала только, чтобы державы приняли къ свѣдѣнію фактъ заключенія судоходной конвенціи между рѣчными государствами. Нельзя думать даже, чтобы статья эта должна была выразить нѣчто другое, чѣмъ, то, что вытекаетъ изъ ея буквального смысла. Текстъ ея составлялся Австріей. Державы приняли его, не измѣняя въ немъ ни слова ¹⁾. По мнѣнію Турціи и Австріи, контроль надъ ихъ соглашеніемъ нарушилъ бы ихъ независимость, ихъ достоинство и шелъ бы въ разрѣзъ со всѣми прецедентами. Конечно, если обратить вниманіе, по совѣту Каратеодори, на духъ, которымъ были проникнуты державы въ Вѣнѣ въ 1855 г.

¹⁾ Попытки доказать, что «le droit de prendre acte implique nécessairement le droit d'examen» (см. нота французскаго посланника Thouvenel'я Портѣ), не имѣли подъ собою юридической почвы. Но съ другой стороны державы могли конечно настаивать на полномъ примѣненіи принциповъ 1815 г. къ Дунаю. Право контроля и ревизіи со стороны иностранныхъ державъ было заранѣе признано баварскимъ делегатомъ въ дунайской комиссіи 1857 г.—Protocole № XXIII de la commission de 1857. Annexe A.—См. также инструкція старшему драгоману дивана отъ 29 декабря 1857 г.

и въ Парижѣ въ 1856., то можно будетъ, пожалуй, остановиться и на толкованіи, выдвинутомъ въ 1858 г. ¹⁾. Кромѣ того, если Австрія совершенно не раздѣляла мыслей Европы объ установленіи широкаго контроля надъ дунайскимъ судоходствомъ ²⁾, то послѣдняя слишкомъ уже привыкла видѣть себя госпожею въ этихъ вопросахъ для того, чтобы остановиться передъ неправильнымъ толкованіемъ двусмысленно формулированной статьи. Австрія уступила, и регламентъ дунайскаго судоходства 1857 г., не смотря на то, что онъ былъ уже приведенъ въ исполненіе въ Австріи и Баваріи, былъ подвергнутъ на засѣданіи 16 августа 1858 г. серьезному разбору представителей державъ. Запѣвалой былъ англійскій посланникъ графъ Cowley, но къ его заявленіямъ присоединились и уполномоченные Россіи, Пруссіи, Сардиніи и Франціи ³⁾.

Возраженія были сдѣланы противъ слѣдующихъ пунктовъ: 1) *Ст. VIII, ограничивавшая свободу судоходства* для рѣчныхъ державъ, казалась конференціи „несогласной съ предварительными условіями мира“. Это постановленіе вызывало горячія нападки и въ ученой литературѣ. „Коварство этой конвенціи“, заявляетъ Прадье-Фодере „бросается въ глаза“. При дѣйствіи ея „иностранныя суда будутъ имѣть право посѣщать Дунай только на столько, на сколько рѣчное плаваніе служить дополненіемъ къ морскому переѣзду... Это значитъ ограничить свободу судоходства частью рѣки достаточно глубокой для судовъ дальняго плаванія (*pour la grande navigation*)“. „Во время ихъ переѣзда по рѣкѣ (*leur navigation intérieure*) иностранныя суда не будутъ имѣть права прибѣгать ни къ большому, ни къ малому каботажу. Между тѣмъ, добавляетъ указанный авторъ, „этотъ частный родъ операцій

¹⁾ Carathéodory. франц. раб., p. 61.—Protocole de la conférence de Vienne, IV, V.—Congrès de Paris. Séances du 6 Mars et du 12 Mars 1856 г.—Mémoire autrichien du 21 Mars 1855.—Mémoire de M. de Prokesch du 23 Mars 1855.

²⁾ См. выше, с. 267 сл.—Congrès de Paris. Séance du 12 Mars 1856.—Jasmund. Aktenstücke, t. II, p. 398.

³⁾ Замѣчательно точно и логично формулированы желанія европейскихъ государствъ относительно дунайскаго судоходства также въ прусскомъ memorandum'ѣ 19 марта 1856 г.

не запрещенъ для иностранцевъ ни на одной международной рѣкѣ въ ея нижнемъ теченіи“¹⁾. „Эта конвенція“, пишетъ съ своей стороны Ангельгардтъ, „уничтожала ту договорную и основанную на вѣковомъ обычаѣ свободу судоходства, которая существовала на турецкой части Дуная“²⁾. Столь же, если не болѣе отрицательно смотритъ на нее Гольцендорфъ и др. писатели. 2) Конференція выразила желаніе, чтобы въ регламентъ были введены статьи о *судоходствѣ по притокамъ* Дуная, чего въ немъ было. 3) По мнѣнію великихъ державъ, *плата за услуги лоцмановъ* должна подлежать утвержденію и просмотру рѣчной коммиссіи,—а не предоставляться на благоусмотрѣніе береговыхъ государствъ. 4) Правила *относительно карантинныхъ* не отличаются достаточной опредѣленностью. 5) *Измѣненія и дополненія* дѣйствующихъ *регламентовъ* не могутъ происходить, по мнѣнію конференціи, „безъ согласія державъ, подписчицъ Парижскаго трактата“. Ранѣе существовавшіе договоры и конвенціи между береговыми государствами могутъ примѣняться къ непредусмотрѣннымъ въ регламентѣ случаямъ лишь настолько, насколько „они согласны съ принципами свободнаго судоходства установленными въ Вѣнѣ“. 6) *Подчиненіе* проходящихъ судовъ *таможеннымъ порядкамъ* береговыхъ государствъ не вяжется съ свободой судоходства. Кромѣ того въ *литературѣ* дѣлались возраженія *противъ статьи IV*, устанавливавшей, по мѣткому выраженію Гольцендорфа, карантинъ противъ писемъ³⁾.

Напрасно баронъ Гюбнеръ утверждалъ, что конференція должна только констатировать самый фактъ заключенія рѣчнаго регламента и съ большимъ умѣньемъ и фактами въ рукахъ доказывать, что актъ 1857 г. не только не противорѣчитъ постановленіямъ 1815 и 1856 гг., но напротивъ расширяетъ во многихъ пунктахъ ихъ узкія рамки⁴⁾. Великія державы настаивали на своемъ, и австрійскій посланникъ обѣщаль передать своему правительству высказанныя мнѣнія и представить отвѣтъ на нихъ черезъ нѣсколько мѣсяцевъ, ко

¹⁾ Traité de droit in-l public, §§ 746, 743.

²⁾ L' Autriche-Hongrie etc... p. 56.

³⁾ См. номера газеты Nord за Январь и Февраль 1858 г.

⁴⁾ Противное мнѣніе Ангельгардта, L'Autriche-Hongrie... p. 57.

времени истеченія двухлѣтнихъ полномочій Европейской комиссіи. Съ своей стороны турецкій делегатъ добавилъ, что, не смотря на предшествующее заявленіе и принимая во вниманіе всѣ высказанныя замѣчанія, Блистательная Порта соглашается подождать съ примѣненіемъ акта 1857 г. на принадлежащей Оттоманской имперіи части рѣки до рѣшенія поднятаго вопроса ¹⁾. Въ концѣ концовъ онъ *погибъ безвозвратно*. „L'entente, viennoise“, насмѣшливо замѣчаетъ Энгельгардтъ, „est constamment restée à l'état platonique“ ²⁾.

Изъ послѣдующей исторіи этого соглашения можно отмѣтить комиссію 1858 г. изъ представителей 4 береговыхъ государствъ, разрѣшившую морскимъ судамъ заниматься случайнымъ каботажемъ и предоставившую каждому изъ береговыхъ государствъ, по его усмотрѣнію, давать иностраннымъ судамъ тѣ льготы, которыя они найдутъ нужными, лишь бы этимъ не нарушался регламентъ 1857 г. ³⁾.

Въ 1866 г. на Парижскихъ конференціяхъ на вопросъ русскаго представителя, когда же Австрія отвѣтитъ на замѣчанія, сдѣланныя въ 1858 г., Меттернихъ отвѣчалъ, что возстановленію прибрежной комиссіи мѣшаетъ современное положеніе Молдавіи и Валахіи, что его отечество обсудитъ заявленіе конференціи и не замедлитъ войти на сей счетъ въ сношенія съ остальными державами.

Однако пять лѣтъ прошло безъ всякаго результата, и въ 1871 г. на конференціи въ Лондонѣ дѣло повидимому начало принимать новый оборотъ. „Условія новаго созванія прибрежной комиссіи“, читаемъ мы въ ст. V договора этого года, „будутъ предварительно установлены по соглашенію прибрежныхъ государствъ“, и далѣе: „поскольку будетъ идти рѣчь объ измѣненіяхъ ст. XVII названнаго трактата... 1856 г... это соглашеніе составитъ предметъ спеціальной конвенціи между державами подписчицами“. Въ 1871 г. стали убѣж-

¹⁾ Instructions adressées le 29 déc. 1857 au premier interprète du Divan, Jasmund, Aktenstücke, t. III, p. 174.—Циркулярная депеша отъ 16 января 1858 г. къ представителямъ Турціи заграницей, Jasmund, Aktenstücke., t. III, p. 176.

²⁾ L'Autriche-Hongrie et la question du Danube, p. 63.—Прим. къ § 77 (2 изд.) Völkerrecht Klübner'a, p. 119, мнѣніе г. Ott.

³⁾ Энгельгардтъ, *ibidem*, p. 56 s.

даться, что созваніе комиссіи на прежнихъ условіяхъ невозможно уже. Однако и этотъ договоръ не привелъ ни къ чему и Австрія, говоритъ г. Форштетеръ, „снова обманула Европу“ ¹⁾ Наконецъ послѣ того, какъ въ 1883 г. рѣшено было подчинить пространство Дуная между Желѣзными Воротами и Браиловомъ дѣйствию особой Смѣшанной комиссіи, тѣмъ самымъ были отмѣнены статьи 1856 и 1857 гг. объ установленіи на всемъ Дунаѣ однообразнаго режима. Подобный оборотъ дѣла былъ вполнѣ на руку Австріи, которая могла бояться вмѣшательства въ дунайскія дѣла сначала Венгріи, затѣмъ Пруссіи, или по крайней мѣрѣ Германіи (такъ какъ Баварія и Вюртембергъ вступили въ число членовъ послѣдней). Дунайскія государства съ своей стороны также требуютъ участія въ рѣчной комиссіи, если она будетъ когда либо возстановлена. При современномъ же положеніи дѣла верхній Дунай находится почти въ исключительномъ распоряженіи Австро-Венгріи ²⁾. Въ настоящее время область иностраннаго вмѣшательства ограничивается устьями рѣки, а, начиная съ семидесятыхъ годовъ, и среднимъ ея теченіемъ отъ Желѣзныхъ Воротъ и до моря. Въ послѣдующемъ изложеніи мы коснемся первоначально нижняго, а затѣмъ уже и средняго Дуная.

Нижній Дунай послѣ 1856 г.—Остановимъ наше вниманіе на учрежденной для очистки устьевъ Дуная *Европейской комиссіи* ³⁾. Делегаты державъ, подписавшихъ Парижскій актъ, собрались въ Галацѣ 4 ноября 1856 г.

Большія трудности выпали на долю европейскаго синдиката. Населеніе мѣстности, гдѣ ему приходилось дѣйствовать, состояло изъ разнаго сброда и было, (цитирую Catellani) „vario per la nazionalità, ma uniforme per indole: era tutta una disseminata banda di ladri“. Когда комиссія образовалась, Россія еще не очистила дельты, австрійская оккупация еще продолжалась, а Турція только что вступала въ свои права. Словомъ, правильной власти не существовало, и ря-

¹⁾ Дунай, с. 55

²⁾ Engelhardt, L'Autriche-Hongrie .. p. 63 s

³⁾ Engelhardt, Le droit d'intervention et la Turquie, Ch. VII, p. 385 s.;— Idem, Les embouchures du Danube... p. 97 s, 109 s.

домъ съ безпорядками и даже открытымъ разбоемъ и грабежомъ развивалъ свои темные стороны военный произволъ ¹⁾. При такихъ условіяхъ Европейская коммиссія не могла конечно рассчитывать на окончаніе своихъ работъ къ сроку. Поэтому же по ея просьбѣ правительства дали ей право выработать регламентъ для судоходства на морскомъ Дунаѣ, а особое соглашеніе съ Турціей поставило въ извѣстномъ отношеніи мѣстныя власти въ подчиненное къ ней положеніе ²⁾. Техническая задача была также весьма сложна и трудна. Не было ни карты Дуная, ни необходимыхъ учрежденій, ни машинъ, ни знающихъ людей. Пришлось все это заводить и создавать, оставляя безъ вниманія протесты иностранныхъ представителей ³⁾.

Не смотря на различныя препятствія, работы коммиссіи подвигались все-таки впередъ. Къ сожалѣнію, окончаніе ихъ чрезвычайно затягивалось. Поэтому въ 1858 г. въ отвѣтъ на предложеніе Австріи распустить Европейскую коммиссію Парижская конференція рѣшила въ засѣданіи 19 августа *продолжить срокъ ея существованія на неопредѣленное время: „до полного окончанія названныхъ работъ“*.

Результатомъ административныхъ работъ коммиссіи явился цѣлый рядъ распоряженій относительно судоходства въ устьяхъ Дуная. Эти распоряженія, будучи просмотрены и соединены въ одно цѣлое, образовали столь извѣстный *актъ 2 ноября 1865 г.* „Этотъ специальный актъ не допускаетъ анализа“, говоритъ Энгельгардтъ ⁴⁾, но нѣкоторыя изъ его постановленій весьма любопытны и мы остановимся на нихъ. Вызванъ онъ былъ, какъ сказано въ предисловіи, желаніемъ державъ „констатировать, что Европейская коммиссія, выполнивъ существенную часть своей задачи, дѣйствовала согласно ихъ намѣреніямъ, и.. опредѣлить публичнымъ актомъ права и обязанности, которыя создалъ новый порядокъ вещей на нижнемъ Дунаѣ“. Онъ обнимаетъ 21 стст., основное содержаніе которыхъ таково.

¹⁾ Revue des deux mondes 1 Juillet, 1870, p 93—117 (Энгельгардтъ).

²⁾ Catellani, La navigazione fluviale p 64

³⁾ Engelhardt, Les embouchures p 101

⁴⁾ De Clercq, t VII, p 50,

„Работы и учрежденія, созданныя во исполненіе ст 16 Парижскаго трактата 30 марта 1856 г., со всѣми ихъ принадлежностями и службами будутъ всегда служить исключительно потребностямъ дунайскаго судоходства; на этомъ основаніи они ставятся подъ гарангію и охрану международнаго права. Европейская коммиссія или власть, которая ей наследуетъ, одна будетъ имѣть право, устраняя всякое вмѣшательство, управлять ими .. поддерживать .. и увеличивать ихъ“ (ст. I), а также „опредѣлять и выполнять необходимыя работы въ Сулинскомъ гирлѣ“ (ст. II) „Блистательная Порта обязуется оказывать, какъ и раньше, Европейской коммиссіи или власти, которая ее замѣнитъ, всякую помощь и содѣйствіе“ (ст. IV). Тѣ же помощь и тѣ же уступки земель на берегахъ въ распоряженіе коммиссіи Порты обѣщаемъ въ случаѣ начала рѣшенныхъ уже въ принципѣ работъ на устьѣ Св. Георгія (ст. III и V). Вышеназванные „работы и учрежденія всякаго рода будутъ пользоваться нейтральностью.. и въ случаѣ войны будутъ уважаться всѣми воюющими Привилегія этой нейтральности съ обязанностями, вытекающими изъ нея, распространится на главную инспекцію судоходства, на администрацію порта Сулина, на служащихъ кассы судоходства и морскаго госпиталя, наконецъ на техническій персоналъ, обязанный наблюдать за работами“ (ст. XXI).

„Отправленіе судоходства на нижнемъ Дунаѣ поставлено подъ власть и наблюденіе *главнаго инспектора* нижняго Дуная и капитана порта Сулина“. Эти агенты назначаются Портой, дѣйствуютъ согласно регламенту, примѣняютъ который приносятъ присягу, приговоры произносятъ отъ имени султана, находятся подъ надзоромъ коммиссіи, получаютъ жалованье (равно какъ капитанъ города Тульчи и надзиратели, зависящіе отъ инспектора) отъ оттоманскаго правительства, наконецъ удаляются они съ ихъ мѣстъ или по ихъ просьбѣ, или по соглашенію между Блистательной Портой и Европейской коммиссіей, или, въ виду преступленія или проступка, констатированнаго коммиссіей, по требованію последней. Если Блистательная Порта пожелаетъ въ послѣднемъ случаѣ провѣрить изслѣдованіе (*procéder à une nouvelle enquête*) вины удаляемаго, коммиссія имѣетъ право присутствовать при этомъ черезъ посредство своего делегата и, если виновность подтвердится, Блистательная Порта озаботится его немедленнымъ удаленіемъ

(ст. VIII). „Власть главного инспектора и капитана порта Сулина простирается безразлично по отношенію ко всѣмъ флагамъ“ (ст. IX). „Исполненіе регламента судоходства и полиціи, равно какъ взиманіе пошлинъ обезпечивается... *содѣйствіемъ военныхъ кораблей*, стоящихъ въ устьяхъ Дуная“ (Ст. XI).

Планы вновь строящихся дебаркадеровъ, набережныхъ и т. п. въ рукавахъ Сулинскомъ и Георгіевскомъ представляются на одобреніе комиссіи (Ст. VI). Въ устьяхъ Дуная взимаются *пошлины* (Ст. XIII). Тарифъ этихъ пошлинъ просматривается черезъ каждыя пять лѣтъ (Ст. XV). Онѣ назначаются: „1) Прежде всего и главнымъ образомъ на покрытие долговъ, заключенныхъ комиссіей. 2) На покрытие расходовъ по управленію и поддержкѣ работъ и учрежденій. 3) На амортизацію авансовъ, сдѣланныхъ Блистательной Портой комиссіи“... (Ст. XIV). Управленіе, поддержку и *освѣщеніе маяковъ* беретъ на себя Турція, которой передается на это соответствующая часть пошлинъ (Ст. XVII). „*Санитарныя мѣры*, приложимыя къ устьямъ Дуная, будутъ продолжаться опредѣляться Верховнымъ совѣтомъ здравія, находящимся въ Константинополѣ“ (Ст. XVIII). „Суда, идущія внизъ по теченію Дуная, свободны отъ всякаго санитарнаго контроля: равно и суда, поднимающіяся отъ моря“, если на востокѣ нѣтъ эпидеміи (Ст. XIX). Если же на востокѣ, или на берегахъ рѣки развивается эпидемія, принимаются мѣры, указанные въ ст. XX. Наконецъ регламентъ полиціи и судоходства, приложенный къ излагаемому акту, долженъ имѣть силу закона до тѣхъ поръ, пока не будутъ выработаны общедунайскіе регламенты, предусмотрѣнные ст. 17 акта 1856 г. (ст. VII и IX).

Изъ упомянутого только что *регламента отъ 21 ноября 1864 г.* я останавлиюсь только на вопросѣ о *подсудности нарушеній* рѣчныхъ регламентовъ. Именно: „Главный инспекторъ и капитанъ порта Сулина разбираютъ въ предѣлахъ своей компетенціи въ первой инстанціи нарушенія постановленій *настоящаго* регламента и приговариваютъ къ штрафамъ за эти нарушенія“ (Ст. 108). „Апелляція противъ обвинительныхъ приговоровъ *прѣдлагается* въ трехмѣсячный срокъ со времени ихъ объявленія или Европейской комиссіи, или смѣшанному трибуналу, который можетъ быть учрежденъ въ Сулинѣ“ (Ст. 110).

Таковы тѣ громадныя *измѣненія*, которыя произошли за какія-нибудь 9 лѣтъ въ *задачахъ и правахъ Европейской коммисіи*. Изъ временнаго органа съ чисто технической цѣлью она превратилась въ учрежденіе съ извѣстной правообразующей, административной и судебной властью. Срокъ ея существованія удлинняется, независимость отъ территоріальной власти увеличивается. Мы знаемъ *причины*, которыя содѣйствовали этой перемѣнѣ. Интересъ, который проявляла Европа къ дунайскому судоходству, привычка распоряжаться его судьбами, общая политика вмѣшательства Европы въ восточныя дѣла, которой слѣдовали западныя государства съ 1856 г., неспособность мѣстныхъ властей обезпечить свободу Дуная, особенно неспособность Турціи, неудача соглашенія между всѣми прибрежными государствами ¹⁾, трудность выпавшей на долю коммисіи задачи и ея блестящее выполненіе, вотъ почему Европа, разъ вступивъ на путь расширенія полномочій своего органа, не остановилась даже на томъ, что было только что описано ²⁾. Развитіе же полномочій коммисіи не мало посодѣйствовало тому *дробленію Дуная* на отдѣльные куски, о которомъ вскорѣ будетъ рѣчь.

Вторая чрезвычайно важная особенность акта 1865 г. заключается въ статьяхъ, посвященныхъ работамъ и учрежденіямъ, существующимъ на нижнемъ Дунаѣ. Если всмотрѣться въ нихъ повнимательнѣе, то окажется, что онѣ въ сущности создаютъ весьма рѣдкій и любопытный *родъ международной собственности*. На самомъ дѣлѣ всѣ эти милльонныя сооруженія, созданныя международною коммиссіею на средства собранныя ею съ международного судоходства, ставятся подъ охрану международного права, должны служить исключительно потребностямъ дунайскаго судоходства и находиться, устраняя всякое вмѣшательство Турціи, въ завѣдываніи международными органами Дуная. Впослѣдствіи этотъ институтъ получилъ еще большее и болѣе стройное развитіе.

¹⁾ Les embouchures... p. 40.

²⁾ «Cosi avvenne», замѣчаетъ Catellani. «che essa si sviluppasse e si rafforzasse in ordine al tempo mercè le proroghe che aggiunsero successivamente nuovi periodi di vita ai due anni prima assegnati alla sua esistenza; in ordine allo spazio risalendo gradatamente per non breve tratto il corso del fiume; ed in ordine alla misura dell' autorità aggiungendosi a mano a mano nuovi poteri in parte per necessità et in parte per consuetudine». La Navigazione fluviale... p. 62.

Послѣдующая исторія нижняго Дуная развивается такимъ образомъ. *Конференція 1866 г.*, созванная для разсмотрѣнія различныхъ дѣлъ, относящихся къ дунайскимъ княжествамъ и судоходству по Дунаю, въ засѣданіи 28 марта постановила: 1) санкціонировать актъ 2 ноября и 2) продолжить „sous la réserve de l'approbation de leurs Gouvernements“, срокъ существованія коммиссіи на 5 лѣтъ. Продолженіе его на неопредѣленное время было отвергнуто по настоянію русскаго представителя. Благодаря категорическому заявленію делегата Турціи Safvet-Pasha, конференція отклонила также, не смотря на сочувствіе многихъ своихъ членовъ, распространеніе сферы дѣйствія Европейской коммиссіи до Браилова (предложеніе Англіи).

На слѣдующей *конференціи, собравшейся въ 1871 г.* для пересмотра постановленій Парижскаго конгресса о Черномъ морѣ и Дунаѣ, дѣятельность Европейской коммиссіи снова продолжена на 12 лѣтъ, начиная отъ 23 апрѣля 1871 г., т. е. до срока окончательной амортизаціи займа, заключеннаго ею подъ гарантіей Великобританіи, Германіи, Австро-Венгріи, Италіи и Турціи (Ст. IV)¹⁾. Всѣ работы и учрежденія, о которыхъ говорилось раньше, продолжаютъ и впредь пользоваться нейтральностью. Вытекающая изъ нея привилегія неприкосновенности (*le bénéfice des immunités*) простирается на весь административный и техническій персоналъ коммиссіи. „Понятно однако, что постановленія этой статьи не нарушаютъ ни въ чѣмъ права Блистательной Порты вводить, въ качествѣ территоріальной державы, какъ это было всегда, военныя суда на Дунай“ (Ст. VII). Остальныя распоряженія предшествующихъ договоровъ вновь подтверждаются (Ст. VIII)²⁾. Наконецъ въ этомъ актѣ встрѣчаемъ статью (V) относительно дальнѣйшей судьбы Прибрежной коммиссіи и первое постановленіе, относящееся до особыхъ условій судо-

¹⁾ Турція соглашалась даже, очевидно подъ вліяніемъ циркулярной депеши отъ 18/31 октября 1870 г. о правахъ Россіи на Черномъ морѣ,—превратить ее въ постоянное учрежденіе (*même de la perpétuer*).

²⁾ А. Ott въ прим. къ § 76 2 изд. *Völkerrecht Klüber'a* (с. 119) ошибочно думаетъ, что «le traité du 13 Mars 1871... a conservé la commission riveraine».

ходства по среднему Дунаю. О статьѣ II, касающейся послѣд-
няго вопроса, мы будемъ еще говорить нѣсколько позднѣе.

Война 1877—78 г. возбудила было опасенія на счетъ
свободы судоходства по Дунаю, но они были разсѣяны пере-
пиской австрійскаго правительства съ русскимъ и турецкимъ
и тѣми постановленіями, которыя содержалъ Санъ-Стефанскій
договоръ ³⁾.

Въ Санъ-Стефанскомъ актѣ мы находимъ двѣ слѣ-
дующія статьи: „Всѣ крѣпости на Дунаѣ будутъ срыты.
Впредь на его берегахъ не будетъ укрѣпленныхъ мѣстъ, ни
военныхъ судовъ въ водахъ княжествъ Румыніи, Сербіи и
Болгаріи, за исключеніемъ обычныхъ стаціонеровъ и легкихъ
судовъ, употребляемыхъ на службѣ рѣчной полиціи и тамо-
женнаго вѣдомства. Права и обязанности и прерогативы между-
народной комиссіи Дуная остаются неприкосновенными“
(Ст. XII). Турція обязывается возстановить судоходство въ
Сулинскомъ проходѣ и вознаградить частныхъ лицъ, имуще-
ство которыхъ понесло ущербъ вслѣдствіе войны и времен-
наго прекращенія судоходства по Дунаю (Ст. XIII).

На Берлинскомъ конгрессѣ вопросъ о Дунаѣ былъ пред-
метомъ оживленныхъ преній въ засѣданіяхъ 2 и 4 Іюля.
Въ это время дошла очередь до разсмотрѣнія XII и XIII
стст. Санъ-Стефанскаго договора. На обсужденіе были пред-
ставлены 2 проекта соглашенія: русскій и австрійскій. Осно-
ваніемъ для дебатовъ послужилъ второй. Мы остановимся
только на окончательныхъ рѣшеніяхъ 1878 г. „Въ видахъ
увеличенія гарантій свободнаго судоходства по Дунаю, при-
знаннаго имѣющимъ европейскій интересъ, великія договари-
вающіяся стороны рѣшаютъ, что всѣ *крѣпости и укрѣпле-
нія*, которыя находятся вдоль теченія рѣки отъ Желѣзныхъ

³⁾ См. Safvet-Pasha—графу Zichy, посланнику Австро-Венгріи въ Кон-
стантинополѣ отъ 31 Мая 1870 г. (Успокоительный отвѣтъ на запросъ А.-В.).—
Письмо графа Андраши гр. Зичи отъ 22 Мая 1877 г. (Тѣ же запросы, но въ
болѣе настойчивой формѣ).—Отвѣтъ кн. Горчакова Новикову, представителю
Россіи въ Вѣнѣ, отъ 30 Апрѣля 1877 г. (Русское правительство стоитъ на
точкѣ зрѣнія вѣнскаго кабинета).—Письмо гр. Андраши бар. Ламенау, по-
сланнику въ С.-Петербургѣ, отъ 6 мая 1877 г. (Увѣренность въ удачномъ
исходѣ затрудненій, созданныхъ военнымъ временемъ для дунайскаго судо-
ходства). См. также часть теоретическую, гл. III, послѣдній §.

Воротъ до устьевъ, будутъ *скрыты* и новыхъ не будетъ воздвигаться. *Никакое военное судно* не будетъ имѣть *права плавать* по Дунаю ниже Желѣзныхъ Воротъ, за исключеніемъ легкихъ судовъ, назначенныхъ для потребностей рѣчной полиціи и таможенной службы. Станціонеры державъ въ устьяхъ Дуная получаютъ однако право подниматься до Галаца^а (Ст. LII). Такимъ образомъ дополнена и развита была статья XII Санъ-Стефанскаго договора. Постановленія ея оправдываются не столько общими потребностями судоходства, сколько политическими видами и интересами государствъ. Заботы о безопасности судоходства отдають слишкомъ большимъ преувеличеніемъ. Въ нихъ справедливо видятъ желаніе подставить ножку дальнѣйшему развитію могущества Россіи на Дунаѣ. Эта цѣль въ особенности имѣлась въ виду Австріей, что до очевидности ясно изъ ея предложенія замѣнить вышеизложенную статью слѣдующей редакціей: „Для обезпеченія новыми гарантіями свободы судоходства по Дунаю, вся часть рѣки, начиная отъ Желѣзныхъ Воротъ до впаденія въ Черное море, объявляется нейтральной. Острова, расположенныя на этомъ пространствѣ рѣки и въ устьяхъ (Змѣиные острова), также какъ и берега рѣки участвуютъ въ этомъ нейтралитетѣ“. Чтеніе австрійскихъ пунктовъ вызвало многочисленныя возраженія. Такъ второй нашъ уполномоченный графъ Шуваловъ спрашивалъ, что слѣдуетъ понимать подъ нейтрализаціей Дуная, каковъ долженъ быть ея объемъ и цѣль, ради которой она устанавливается? Князь Горчаковъ съ своей стороны находилъ ихъ ненужными послѣ того, какъ Парижскій конгрессъ примѣнилъ вѣнскія начала къ Дунаю, а русскіе уполномоченные въ одномъ изъ предшествующихъ засѣданій заявили, что уступка Бессарабіи не будетъ имѣть никакого вліянія на вопросъ о дунайскомъ судоходствѣ.

Еще болѣе важны *статьи, относящіяся къ Европейской комисси*. Въ составѣ ея будетъ участвовать делегатъ Румыніи. Ея дѣятельность распространяется до Галаца въ полной независимости отъ территоріальной власти („dans une complète indépendance de l'autorité territoriale“). Всѣ трактаты, соглашенія, акты и рѣшенія, относящіеся къ ея правамъ, привилегіямъ и прерогативамъ, подтверждаются (Ст. LIII). За годъ до истеченія ея полномочій державы согласят-

ся о дальнѣйшемъ продленіи ихъ или о тѣхъ измѣненіяхъ, которыя будетъ необходимо произвести въ нихъ (Ст. LIV). Наконецъ Европейская коммиссія вступитъ въ соглашеніе, съ кѣмъ слѣдуетъ, для поддержанія маяка на островѣ Змѣй (ст. LVI). Читатель замѣтилъ, какъ этими немногими словами рѣшительно двинуты впередъ привилегіи коммиссіи. Большую роль сыгралъ въ этомъ отношеніи грозный образъ Россіи, снова ставшей твердой ногою на берегу Дуная. Въ актѣ 1878 г. содержатся также статьи, относящіяся къ среднему Дунаю, но къ нимъ мы еще вернемся.

Послѣднее международное *соглашеніе* относительно устьевъ имѣло мѣсто въ 1883 г. 8 февраля этого года была созвана въ Лондонѣ специальная конференція о дунайскихъ дѣлахъ. Въ это время снова истекалъ срокъ существованія Европейской коммиссіи, возникалъ рядъ вопросовъ объ ея дальнѣйшей судьбѣ и наконецъ на разсмотрѣніе державъ долженъ былъ поступить проектъ соглашенія о судоходствѣ по среднему Дунаю. Остановимся на первыхъ двухъ пунктахъ.

Юрисдикція Европейской коммиссіи Дуная распространяется до Браилова (ст. I). Ея полномочія продлены на 21 годъ, начиная съ 24 апрѣля 1883 г. По истеченіи этого срока они будутъ молчаливо возобновляться черезъ каждые 3 года, за исключеніемъ того случая, когда одна изъ высокихъ договаривающихся сторонъ дастъ знать за годъ до окончанія такого трехгодичнаго періода о своемъ намѣреніи предложить измѣненія въ ея устройствѣ или полномочіяхъ (ст. II). Содержаніе послѣдней статьи вызвало долгіе дебаты въ средѣ конференціи. Представители Англіи, Франціи, Италіи и Турціи высказались въ пользу превращенія Европейской коммиссіи въ учрежденіе постоянное, т. к., говоря словами французскаго посланника: „работы, которыя возложены на Европейскую коммиссію имѣютъ характеръ постепенныхъ“, а коммиссія „оказала уже слишкомъ много драгоцѣнныхъ услугъ“. Представители Германіи и Австріи были того мнѣнія, что чѣмъ длиннѣе будетъ срокъ, на который будетъ продлено существованіе ея, тѣмъ лучше. Наоборотъ бар. Маренгеймъ не только категорически отклонилъ мысль о постоянномъ характерѣ коммиссіи, „который нигдѣ не былъ подтвержденъ, начиная съ Парижскаго трактата“, но и оставилъ дальнѣйшее существованіе ея весьма важными условіями.

Въ пространной и блестящей рѣчи баронъ Моренгеймъ ссылаясь на то, что ст. LIV Берлинскаго трактата предвидѣла возможность измѣненія полномочій Дунайской комиссіи при измѣнившихся обстоятельствахъ на рѣкѣ, и напоминалъ историческія событія, совершившіяся въ устьяхъ Дуная. Признавая заслуги Европейской комиссіи, онъ утверждалъ однако, что свобода рѣчнаго судоходства можетъ существовать и помимо подобнаго учрежденія. Затѣмъ ссылаясь 1) на то, что протоколомъ 2 ноября 1865 г., театромъ окончательныхъ работъ комиссіи избрано Сулинское гирло¹⁾; 2) на то, что несправедливо лишать мѣстное населеніе и всемірную торговлю выгодъ, которыя можетъ представить Килійское устье, и наконецъ 3) на то, что суверенныя права территоріальной власти могутъ быть ограничиваемы лишь постольку, поскольку это дѣйствительно требуется интересами судоходства, заявилъ, что *рукава и устья Килійскаго гирла, протекающіе исключительно по русской территоріи, отнынѣ же возвращаются въ полномъ составѣ подъ исключительную территоріальную власть Россіи*, а пограничные съ Румыніей—по тальвегъ. Въ смѣшанныхъ частяхъ этого русла будетъ примѣняться мѣстными правительствами регламентъ судоходства и полиціи, имѣющій въ своемъ основаніи уставъ нижняго Дуная. Въ случаѣ столкновеній между русскими властями и Европейской комиссіей по поводу работъ, которыя будутъ производиться въ русскихъ водахъ, вопросъ долженъ передаваться на непосредственное обсужденіе державъ подписчицъ, „*gardiennes des intérêts du cours international*“, съ цѣлью доказать, что эти работы не могутъ принести вреда совершеннымъ уже въ Сулинскомъ гирлѣ. По вопросу о рѣчныхъ сборахъ Россія обязуется принимать въ свѣдѣнію мнѣнія Европейской комиссіи. Въ случаѣ разногласія дѣло опять-таки переносится на обсужденіе тѣхъ же державъ. Только на этихъ условіяхъ русское правительство давало свое согласіе на дальнѣйшую дѣятельность комиссіи²⁾. Къ частямъ рѣки, принадлежащимъ Рос-

¹⁾ Делегатъ Австро-Венгріи замѣтилъ на это, что такимъ образомъ ст. 3 акта 1865 г. «*devenait sans objet*».

²⁾ Или, какъ сказалъ баронъ Моренгеймъ: «*Si elle ne prétend pas l'étendre au delà des points ou jusqu'ici elle a été réellement appelée à l'exercer d'une façon pratique, justifiée par une nécessité démontrée*».

сіи исключительно, будутъ примѣняться „регламенты, согласныя съ принципами публичнаго рѣчнаго права, устанавливающими обращеніе съ флагами всѣхъ націй на совершенно равной ногѣ“ ¹⁾).

По поводу этого заявленія надо напомнить, что уже въ 1878 г. у Европейской комиссіи явилась мысль обратить серьезное вниманіе на Килійское гирло. Оказалось, что послѣднее, даже въ своемъ естественномъ состояніи, имѣетъ нѣкоторыя преимущества передъ искусственно регулируемымъ Сулинскимъ, глубина котораго, по мнѣнію нѣкоторыхъ, начала будто-бы за послѣдніе годы уменьшаться ²⁾. Въ 1882 г. Европейская комиссія рѣшила и на дѣлѣ приступить къ улучшенію судоходности Киліи, но встрѣтила отпоръ со стороны Россіи. Правительство наше высказало намѣреніе само заняться этимъ дѣломъ. Однако первоначально притязанія его не имѣли успѣха. На самомъ дѣлѣ дѣйствующее право ³⁾ было противъ него. Конференція 1883 г. измѣнила послѣднее, принявъ слѣдующія рѣшенія:

„Европейская комиссія не будетъ развивать дѣйствительнаго контроля (*n'exercera pas de contrôle effectif*) надъ тѣми частями рукава Киліи, оба берега которыхъ принадлежатъ одному изъ береговыхъ государствъ этого гирла“ (ст. III). Въ частяхъ рѣки общихъ Румыніи и Россіи будутъ примѣняться регламенты Сулинскаго гирла подъ надзоромъ делегатовъ этихъ державъ въ Европейской комиссіи (ст. IV). Планы работъ, которыя могутъ быть предпринимаемы въ Килійскомъ рукавѣ, должны быть доводимы до свѣдѣнія ком-

¹⁾ См. Protocole № 4. Séance du 20 Février 1883.

²⁾ См. заявленія французскаго представителя г. Barrère въ 7 засѣданіи Лондонской конференціи (7 марта 1883 г.). По словамъ Энгельгардта, болѣе слабое русло было въ свое время сознательно предпочтено, именно по техническимъ и финансовымъ условіямъ, при которыхъ Европейская комиссія открывала свою дѣятельность. Но въ то же время всегда предполагалось, что права комиссіи на другіе рукава остаются неприкосновенными.—La question du Danube apres la Conférence de Londres... p. 341s).

³⁾ 16 ст. акта 1856 г., не только не отмѣненная, но и подтвержденная въ цѣломъ рядѣ актовъ (напр. ст. 53 акта 1878 г., регламентъ 2 н. 1865 г., 4 ст. договора 1871 г., актъ 18 мая 1881 г., регламентъ 19 мая того же года; protocole de la Commission européenne, № 345).

миссии „dans le seul but de constater qu'ils ne portent aucune atteinte à l'état de navigabilité des autres bras“. Сооружения, исполненные въ Чаталъ-Измаилѣ, остаются въ вѣдѣніи комиссії. Въ случаѣ несогласій между властями Россіи и Румыніи и Европейской комиссії относительно первыхъ работъ и въ средѣ самой комиссії относительно дальнѣйшаго развитія вторыхъ, — дѣло передается на непосредственное обсужденіе державъ (Ст. V). Сборы, которые могутъ быть установлены Россіей въ Килійскомъ рукавѣ, доводятся до свѣдѣнія правительствъ, представленныхъ въ Европейской комиссії, именно „для того, чтобы обезпечить соглашеніе между ними по этому вопросу“ (ст. VI) ¹⁾.

Словомъ, за исключеніемъ немногихъ оговорокъ, имѣющихъ въ виду усилить международное вмѣшательство въ управленіе Килійскимъ гирломъ (стст. IV, V, VI), *предложенія Россіи* были *приняты въ полномъ составѣ* и такимъ образомъ дальнѣйшее существованіе комиссії обезпечено. Несомнѣнно также, что только этой цѣной Австрія получила согласіе Россіи на ст 7, стипулирующую принятіе регламента судоходства для средняго Дуная ²⁾. Этотъ фактъ былъ конечно крупнымъ успѣхомъ нашей дипломатіи. Трудно только *рѣшить, какого рода мотивы побудили русское правительство* такъ настойчиво стремиться возложить на себя новую тягость, тягость, отъ которой его столь удачно освобождала Европейская комиссія. Практическихъ экономическихъ результатовъ эта дипломатическая *побѣда* пока не принесла. По крайней мѣрѣ, сколько намъ извѣстно, на Килійскомъ рукавѣ поднесъ серьезныхъ работъ не производилось. Очевидно, Россія имѣла при этомъ главнымъ образомъ политическія цѣли, но о нихъ можно только догадываться.

Съ теоретической точки зрѣнія эти статьи *противорѣчатъ общимъ началамъ международнаго рѣчнаго права* объ единствѣ дѣйствующаго режима договорныхъ рѣкъ. Впрочемъ

¹⁾ Энгельгардтъ (Le droit fluvial conventionnel et le traité de Londres, p. 362) добавляетъ: Европейскіе делегаты могутъ циркулировать въ Килии и «y déployer librement leur pavillon».

²⁾ См. ниже.—Ср. Engelhardt, La question du Danube après la Conférence de Londres, p. 344.

онѣ вполнѣ согласны съ установившимся дробленіемъ Дуная на опредѣленные отрѣзки съ различнымъ управленіемъ. Кромѣ того они страдаютъ нѣкоторою *неясностью*. Напр. изъ протокола № 6 слѣдуетъ, что рѣчные сборы могутъ быть примѣняемы на Килійскомъ рукавѣ только по соглашенію съ остальными государствами ¹⁾. Между тѣмъ изъ статьи 6 этого непосредственно не вытекаетъ. Наконецъ какое положеніе вещей наступитъ на этомъ рукавѣ въ томъ случаѣ, если договаривающіяся стороны не прійдутъ къ соглашенію? Должна-ли будетъ Россія отказаться отъ эксплуатаціи Килійскаго рукава? Это конечно немыслимо. Но въ такомъ случаѣ что же?

Въ общемъ онѣ вызвали къ себѣ чрезвычайно *недружелюбное отношеніе писателей* по международному праву, напр. Бунзена, Гефкена, Кателани, Энгельгардта и др. Всѣ они предполагаютъ, что Россія непременно воспользуется своимъ привилегированнымъ положеніемъ на Дунаѣ ко вреду международного судоходства и международныхъ учрежденій его опекающихъ. Мы избавляемъ себя отъ труда критиковать ихъ догадки и аналогіи съ прошлымъ ²⁾.

Въ виду того, что вышеизложенные международные акты существенно измѣнили устройство и функціи Европейской комиссіи, явилась *необходимость въ пересмотрѣ акта судоходства отъ 2 ноября 1865 г.* Вслѣдствіе этого 28 мая 1881 г. былъ подписанъ такъ называемый: „*acte additionnel à l'acte public du 2 Novembre 1865 pour la navigation des embouchures du Danube*“. Мы остановимся только на тѣхъ изъ его статей, которыя вносятъ что-либо новое.

¹⁾ N. R. G. 2 Série. t. IX, p. 379.—Livres jaunes de 1883, p. 54.—Ср. Engelhard. La question du Danube après la conférence de Londres, p. 342.

²⁾ Даже такой сдержанный и основательный писатель, какъ Энгельгардтъ, позволяетъ себѣ утверждать, что только контроль Европы, что касается сборовъ на Килійскомъ рукавѣ, можетъ предохранить отъ того, чтобы «эта страна» не пыталась путемъ дифференціальнаго пошлинъ обобрать (*frustrer*) кассу Европейской комиссіи и тѣмъ сдѣлать невозможнымъ ея дальнѣйшее существованіе. При этомъ онъ напоминаетъ, что Россія не давала формальнаго обѣщанія не нарушать принциповъ свободы и равенства всѣхъ флаговъ на принадлежащихъ ей частяхъ рѣки, и дѣлаетъ предположеніе, что въ устьяхъ Дуная можетъ повториться нѣчто похожее на безконечныя столкновенія Голландіи съ береговыми государствами Рейна(?¹⁾).

„Агентъ, спеціально постановленный во главѣ полиціи ниже Галаца, за исключеніемъ порта Сулина, будетъ называться *инспекторомъ судоходства нижняго Дуная*; его помощниками явятся секретарь (*un chancelier*) и надзиратели, распределенные на отдѣльныхъ частяхъ подвѣдомственной ему рѣки; всѣ эти лица находятся въ прямомъ подчиненіи ему. Инспекторъ судоходства, секретарь инспекціи и надзиратели рѣчныхъ участковъ, капитанъ порта Сулина и весь персоналъ, находящійся въ вѣдѣніи этого послѣдняго, назначаются комиссіей при помощи простой подачи голосовъ, безъ различія національности. Коммиссія можетъ также смѣщать ихъ. Инспекторъ судоходства и капитанъ порта Сулина исполняютъ свои обязанности подъ непосредственнымъ начальствомъ комиссіи, которая даетъ имъ жалованіе и передъ лицомъ которой они, какъ и ихъ подчиненные, приносятъ присягу въ исполненіи своихъ обязанностей. Они постановляютъ приговоры, въ качествѣ судей первой инстанціи, относительно нарушеній, совершенныхъ въ предѣлахъ ихъ компетенціи по дѣламъ рѣчнаго судоходства и полиціи. Ихъ приговоры произносятся во имя Европейской комиссіи Дуная“ (ст. 2) „Для того, чтобы обезпечить за персоналомъ, а равно имуществомъ и сооружениями Европейской комиссіи привилегію нейтральности, гарантированную за ними стст. 21 публичнаго акта 2 ноября 1865 г. и 7 трактата, заключеннаго въ Лондонѣ отъ 13 марта 1871 г., инженеры, служащіе и рабочіе комиссіи могутъ носить перевязь синяго цвѣта съ бѣлыми буквами С. Е. Д. Кромѣ того комиссія обязана поднимать на своихъ учрежденіяхъ всякаго рода и на принадлежащихъ ей судахъ свой собственный флагъ; онъ состоитъ изъ пяти полосъ перпендикулярныхъ къ древку слѣдующихъ цвѣтовъ: красный, бѣлый, синій, бѣлый и красный, причемъ синяя полоса имѣетъ двойную ширину по сравненію съ каждой изъ остальныхъ и украшена буквами С. Е. Д.“ (ст. 8). Контроль надъ операціями судоходной кассы въ Сулинѣ производится исключительно Европейской комиссіей или властью, которая ее замѣнитъ, согласно правиламъ, ими же самими выработаннымъ. „Способъ взиманія сборовъ и управленіе судоходной кассой въ Сулинѣ могутъ быть измѣняемы рѣшеніемъ, принятымъ большинствомъ голосовъ въ общемъ

собраніи комиссіи“ (ст. 3). Содержаніе маяковъ въ устьяхъ Дуная возлагается на комиссію (ст. 5)

„Санитарные регламенты, приложимые къ устьямъ Дуная, въ томъ числѣ тарифъ санитарныхъ сборовъ, будутъ выработываться и измѣнягся по соглашенію Европейской комиссіей съ Санитарнымъ международнымъ совѣтомъ, имѣющимъ быть учрежденнымъ въ Бухарестѣ Въ виду болѣе точнаго опредѣленія содержанія постановленій, относящихся къ мѣрамъ карантина въ собственномъ смыслѣ слова, применяемымъ во время эпидемій, опредѣленно постановляется и опредѣляется, что эти мѣры исключительно приложимы въ кораблямъ и путешественникамъ, приѣзжающимъ изъ портовъ, лежащихъ внѣ Дуная (*de provenance brute*), и въ портахъ эпидеміей не пораженныхъ, и что всякія исключительныя и ограничительныя мѣры должны прекращаться, какъ только эпидемія станетъ общей на берегахъ Дуная. Кромѣ того въ видахъ наблюденія за исполненіемъ правилъ рѣчной полиціи, постановлено, что инспекторъ судоходства, секретарь инспекціи и надзиратели участковъ будутъ имѣть право, какъ и въ обыкновенное время, свободно циркулировать по рѣкѣ, подъ однимъ условіемъ: соблюдать въ сомнительныхъ случаяхъ правила, которымъ подчинены санитарные агенты. Тѣ же самыя права будутъ предоставлены, въ случаяхъ необходимости, инженерамъ, служащимъ и рабочимъ Европейской комиссіи“ (ст. 6).

Къ публичному акту, главныя начала котораго мы только что изложили, приложенъ подробно разработанный *регламентъ судоходства и полиціи*. Большинство содержащихся здѣсь статей имѣетъ совершенно специальное значеніе, но нѣкоторыя постановленія болѣе общаго характера интересныя и оригинальныя слѣдуетъ отмѣтить. Ст. 2 регулируетъ болѣе подробно *дѣятельность военныхъ судовъ*, стоящихъ въ устьяхъ Дуная и имѣющихъ цѣлью обезпечить исполненіе регламентовъ. „Каждая военная морская станція (*station navale*) простираетъ свое дѣйствіе на суда своей національности и на тѣ, флагъ которыхъ стоитъ подъ ея покровительствомъ или въ силу договоровъ и обычаевъ, или въ силу общей и специальной делегации. За недостаткомъ военного судна имѣющаго право вступиться въ дѣло, власти, стоящія во главѣ рѣчной комиссіи, могутъ обращаться за помощью къ воен-

нымъ судамъ территоріальнаго государства“ (ст. 2). Нельзя не сказать, что подобнаго рода постановка дѣла вполне отвѣчаетъ основнымъ началамъ международнаго права.

Въ случаѣ споровъ между капитанами и ихъ экипажемъ стороны имѣютъ право, если отсутствуетъ другая компетентная власть, просить инспектора и капитана порта Сулина произвести сокращенное разслѣдованіе. Въ этихъ случаяхъ послѣдніе приглашаютъ къ себѣ ассистентами двухъ капитановъ, по возможности національности спорящихъ сторонъ (ст. 6). Эти же лица постановляютъ въ качествѣ судей первой инстанціи приговоры по дѣламъ о нарушеніи регламентовъ полиціи и судоходства. Въ случаѣ отсутствія судьи первой инстанціи, дѣло можетъ принять къ своему разбору сама коммиссія (ст. 151). Второй и окончательной инстанціей является Европейская коммиссія или особый смѣшанный трибуналъ, который можетъ быть учрежденъ на сей конецъ (ст. 153).

Чрезвычайно важна также одна изъ заключительныхъ статей акта. „Настоящій регламентъ можетъ быть измѣненъ, если понадобится, Европейской коммиссіей, или властью, которая ее замѣнитъ“ (ст. 145).

Подведемъ же *итоги* тому, что намъ пришлось говорить относительно положенія международнаго судоходства въ устьяхъ Дуная. Несомнѣнно, что небереговые государства всего болѣе заинтересованы въ свободѣ судоходства и въ правильной его организаціи именно въ этой части рѣки. Поэтому съ первыхъ годовъ *европейскаго вмѣшательства* на Дунаѣ на устья было обращено особое вниманіе державъ. Техническая коммиссія дунайскихъ гирлъ мало по малу превратилась въ европейскій органъ управленія нижнимъ Дунаемъ. И, если вообще постановка дѣла въ этой части рѣки можетъ справедливо считаться образцовой, то это дѣло рукъ Европейской коммиссіи. Организациа и дѣятельность ея представляютъ собой одно изъ самыхъ оригинальныхъ, имѣющихъ высокій теоретическій и практический интересъ явленій международнаго рѣчнаго права. Коммиссія состоитъ изъ делегатовъ прибрежныхъ государствъ къ этой части рѣки—Россіи и Румыніи и небереговыхъ—Австро-Венгріи, Англіи, Германіи, Италіи, Франціи и Турціи. Такая необычная комбинація членовъ является, какъ извѣстно, плодомъ историческихъ обстоя-

тельствъ. Турція была ранѣе самою крупною береговою державою этой рѣки (теперь она только сюзеренъ Болгаріи). Остальныя, принимавшія участіе въ выработкѣ мирнаго договора 1856 г., получили это право съ согласія береговыхъ государствъ. Обнимая всѣ великія государства Европы, управляющія международными дѣлами нашей части свѣта, она *de facto* является *представительницей общеевропейскихъ интересовъ* и поэтому совершенно справедливо носитъ названіе: Европейской. Въ основаніи принадлежащихъ ей правъ и привилегій лежатъ опредѣленные соглашенія береговыхъ государствъ и тѣхъ небереговыхъ, за которыми было признано право вмѣшательства въ вопросы дунайскаго судоходства. Фактъ признанія ея со стороны территоріальныхъ государствъ *высшимъ органомъ управленія* судоходствомъ по нижнему Дунаю достаточное основаніе для признанія ея таковымъ со стороны всякой другой страны. *Сфера ея дѣятельности* постепенно расширялась отъ Тульчи до Галаца и Браилова (за исключеніемъ Килійскаго рукава), а *срокъ существованія* все удлинялся и въ настоящее время въ сущности продолженъ на неопредѣленное время. По крайней мѣрѣ ст. II Лондонскаго договора не предусматриваетъ случая ея распушенія. Она допускаетъ только возможность измѣненій въ ея организаціи и правахъ и то не ранѣе 1901 года. Это не осталось незамѣченнымъ и Энгельгардтомъ, который говоритъ, что въ 1883 г. Европейская коммиссія получила „*un mandat quasi perpétuel*“ ¹⁾ Въ вѣдѣніи коммиссіи находится все, что касается судоходства по этой части Дуная. Причемъ она дѣйствуетъ вполнѣ *независимо отъ территоріальныхъ властей* и свои рѣшенія принимаетъ или по простому большинству голосовъ, или въ извѣстныхъ случаяхъ единогласно, и сама черезъ своихъ агентовъ приводитъ ихъ въ исполненіе. Однако основныя начала дунайскаго права устанавливаются на особыхъ конференціяхъ управомоченныхъ державъ. Авторитетъ ея рѣшеній поддерживается по отношенію къ плавающимъ по Дунаю судамъ пушками военныхъ кораблей и содѣйствіемъ территоріальныхъ властей, по отношенію къ отдѣльнымъ государствамъ могуществомъ представленныхъ въ ней

¹⁾ Le droit fluvial conventionnel et le traité de Londres, p. 361.

державъ. Всѣ *лица*, находящіяся у нея на службѣ, и все принадлежащее ей *имущество*, пользуются правомъ неприкосновенности и нейтральности. Необходимыя *средства* для своей дѣятельности коммиссія почерпаетъ изъ рѣчныхъ пошлинъ, займовъ, которые она заключаетъ непосредственно или черезъ извѣстныя финансовыя учрежденія, и изъ выпускаемыхъ отъ собственнаго имени облигацій. Такимъ путемъ она реализована всего болѣе 10 милльоновъ франковъ. Она располагаетъ для своихъ работъ пространствомъ около 150,000 кв. метровъ. Зданія и сооруженія, принадлежащія ей въ частную собственность, оцѣниваются свыше 1 мил. рублей. Ей принадлежатъ нѣсколько пароходовъ и другихъ рѣчныхъ судовъ. Послѣднія полнимаютъ свой собственный флагъ, а ихъ бумаги выдаются коммиссіей ¹⁾. Коммиссіи принадлежитъ право издавать всякаго рода *распоряженія* относительно судоходства по нижнему Дунаю. Регламенты судоходства и полиціи, тарифы рѣчныхъ пошлинъ и планы работъ, которыя она имѣетъ произвести, вырабатываются, публикуются и приводятся въ исполненіе непосредственно ею самою. „Въ этомъ отношеніи“, говоритъ Энгельгардтъ „державы признали за ней часть правъ суверенной администраціи“ ²⁾. Въ ея распоряженіи состоитъ цѣлый штатъ лицъ непосредственно и исключительно ей подчиненныхъ, отъ нея получающихъ жалованье, передъ нею присягающихъ. *Судебные приговоры* по дѣламъ о нарушеніи изданныхъ ею регламентовъ произносятся отъ ея имени. Эти приговоры, какъ признавали нѣкоторыя государства, напр. Франція, имѣютъ обязательную силу въ предѣлахъ международнаго общенія ³⁾. Выше коммиссіи стоитъ только конференція державъ, издающая основныя законы дунайскаго судоходства. Наконецъ коммиссія выступаетъ, когда понадобится, *самостоятельнымъ цѣлымъ въ сферѣ международныхъ отношеній*. Такъ она заключала договоры съ Турціей (отношеніе къ мѣстнымъ властямъ и т. п.), съ Румыніей (телеграфныя конвенціи) и т. д. Причемъ она обыкновенно уполномочиваетъ кого-либо изъ своихъ членовъ для веденія соотвѣтствующихъ переговоровъ отъ ея имени. Не

¹⁾ Engelhardt, Les embouchures p. 116.

²⁾ Ibid., p. 116.

³⁾ Ibid., p. 115.

будучи подсудна ни одному мѣстному суду, Европейская коммиссія въ случаѣ споровъ съ отдѣльными лицами прибѣгаетъ къ третейскому разбирательству. По свидѣтельству Энгельгардта, въ 3 ст. соглашенія, заключеннаго ею съ Турціей, постановлялось: „Консулы въ городахъ нижняго Дуная не будутъ имѣть права вмѣшиваться ни въ дѣла, которыя непосредственно относятся къ исполненію публичныхъ регламентовъ, изданныхъ ею, ни въ отношенія ея къ ея подчиненнымъ. Соотвѣтствующія оговорки будутъ сдѣланы въ экзекватурахъ, выдаваемыхъ имъ Блистательной Портой“ ¹⁾.

Немудрено поэтому, что мы встрѣчаемъ въ литературѣ *уподобленіе ея самостоятельному государству*. „A certains égards“, говоритъ Энгельгардтъ, „la commission a quelques unes des attributions d'un gouvernement autonome“ ²⁾. Кальво признаетъ за ней „une sorte de souveraineté dans le domaine de sa compétence“ ³⁾, а Гольцендорфъ называетъ ее независимымъ международнымъ рѣчнымъ государствомъ. Наконецъ даже въ докладѣ рѣчной коммиссіи Берлинской конференціи 1884—85 г. общему собранію послѣдней мы читаемъ: „Эта Европейская коммиссія суверенна на водахъ нижняго теченія рѣки (souveraine sur les eaux de la section inférieure du fleuve) и этотъ суверенитетъ былъ утвержденъ Берлинскимъ конгрессомъ 1878 г.“. Русскій представитель графъ Капнистъ на это заявленіе совершенно резонно замѣтилъ: „Я хорошо знаю статью Берлинскаго трактата, говорящую о независимости коммиссіи отъ мѣстныхъ властей, но отсюда еще далеко до суверенитета“ ⁴⁾. На самомъ дѣлѣ, если уподобленіе коммиссіи рѣчному государству совершенно невѣрно, то и признавать за нею суверенитетъ—значить употреблять этотъ терминъ въ его несобственномъ смыслѣ. Онъ признается только за тѣми международноправовыми лицами, которыя сами опредѣляютъ свое публичное положеніе въ средѣ другихъ имъ подобныхъ. Между тѣмъ Европейская дунайская коммиссія есть съ точки зрѣнія права только органъ пред-

¹⁾ Les embouchures p. 117.

²⁾ Ibid., p. 116.

³⁾ Le droit in—I, 4 éd., t. I, p. 445.

⁴⁾ Protocole № 5, Séance du 18 Décembre 1884.—N. R. G. 2 Sér., t. X p. 260.

ставленныхъ въ ней государствъ, юридическое положеніе котораго опредѣляется по взаимному соглашенію между ними, а существованіе зависитъ при исполненіи извѣстныхъ условій, указанныхъ статьей LIV Берлинскаго акта, отъ ихъ усмотрѣнія. Но этотъ органъ обладаетъ чрезвычайно широкими правами, независимостью отъ территоріальной власти. Онъ есть юридическое лицо и одинъ изъ любопытнѣйшихъ субъектовъ международнаго публичнаго права. Я не буду здѣсь снова перечислять всѣ заслуги Европейской комиссіи. Все это очень извѣстно. „Европейская комиссія“, говорилъ нашъ представитель баронъ Моренгеймъ на Лондонской конференціи 1883 г., „приобрѣла въ прошломъ серьезныя основанія на общую признательность усердіемъ, умомъ и духомъ умиротворенія, которые она умѣла показать, и результатами своей дѣятельности, служащей счастливымъ доказательствомъ и примѣромъ того, что можетъ осуществить духъ согласія, приложенный къ политическимъ проблемамъ“.

Въ заключеніе спросимъ себя, насколько обезпечено *дальнѣйшее существованіе* этого учрежденія? Многіе пророчатъ ему постоянное существованіе. Европейская комиссія, утверждаетъ Кальво ¹⁾ „est sans doute destinée à devenir une institution permanente“. Думается, что это большее заблужденіе. По дѣйствующему международному праву существованіе чисто международныхъ учрежденій въ особенности съ исполнительною властью оправдывается только постольку, поскольку извѣстные общіе государствамъ интересы не могутъ найти себѣ охраны путемъ дѣятельности каждаго изъ нихъ въ отдѣльности. Во всякомъ случаѣ образованіе подобныхъ учрежденій лежитъ прежде всего на обязанности тѣхъ государствъ, въ предѣлахъ которыхъ они призваны дѣйствовать. Отклоненія возможны главнымъ образомъ тогда, когда территоріальныя правительства не хотятъ или не могутъ слѣдовать въ своей дѣятельности принятымъ началамъ права. Поэтому существованіе Европейской комиссіи вполне понятно при безпорядочномъ состояніи Дуная во время господства тамъ Турціи, пожалуй, также при недовѣрчивомъ отношеніи западной Европы къ дореформенной Россіи. Но теперь на мѣстѣ пресловутаго инвалида стоятъ молодые жизнеспособныя, ревниво оберегающія

¹⁾ Ibid., p. 445.

свои права ¹⁾ государства: Румынія и Болгарія, а также вновь Россія. Недовѣрчивое отношеніе къ международной политикѣ этого послѣдняго великаго государства должно же когда-нибудь исчезнуть. И тогда-то, не ранѣе, исчезнетъ и Европейская коммиссія нижняго Дуная, уступивъ мѣсто нормальнымъ учрежденіямъ международнаго рѣчнаго права. Въ этомъ именно смыслѣ слѣдуетъ понимать блестящую тираду барона Моренгейма въ 4-мъ засѣданіи Лондонской конференціи (20 февраля 1883 г.): „Свобода рѣчнаго судоходства этотъ великій цивилизаторскій принципъ отнынѣ не можетъ быть предметомъ сомнѣній: ни теперь, ни послѣ, ни здѣсь, ни въ другомъ мѣстѣ. Россія исповѣдуетъ и провозглашаетъ его такъ же высоко, какъ и всѣ другія державы, и онъ столь же и въ томъ же смыслѣ ея принципъ, какъ и всѣхъ остальныхъ. Именно становясь на такую высокую точку зрѣнія, недоступная подозрѣніямъ, она не можетъ согласиться на то, чтобы его смѣшивали съ какимъ либо учрежденіемъ и еще менѣе съ учрежденіемъ чисто преходящимъ, за которымъ съ момента его возникновенія до сего дня, постоянно признавалось лишь временное существованіе, вопросъ о которомъ периодически подвергался обсужденію“. Съ этой точки зрѣнія можно объяснить и возвращеніе Килійскаго рукава подъ управленіе Россіи. Не было-ли это своего рода протестомъ цивилизованнаго и увѣреннаго въ своей правотѣ государства протівъ лишенія его принадлежащихъ каждому такому государству правъ ²⁾. Такова исторія нижняго Дуная. *Среднее и верхнее теченіе* его послѣ неудачи договора 1857 г. было какъ-будто предоставлено на благоусмотрѣніе береговыхъ государствъ. Подобное положеніе дѣла не согласовалось конечно съ общими интересами, и вотъ въ силу присвоеннаго себѣ великими государствами контроля надъ всѣмъ Дунаемъ, они начинаютъ съ 1871 г. проявлять нѣкоторое вниманіе къ среднему теченію этой рѣки.

¹⁾ См. ниже исторію средняго Дуная.

²⁾ Въ одномъ своемъ очеркѣ (La question du Danube après la conférence de Londres, p. 340—347). Энгельгардтъ думаетъ, что по существу своему актъ 1883 г. есть рядъ взаимныхъ уступокъ между Австріей, которая желала сохраненія Европейской коммиссіи, избавляющей ее отъ возникновенія Прибрежной коммиссіи, и Россіей, то, что называется на юридическомъ языкѣ, «prestation consentie moyennant réciprocité». Protocole № 2. Livre jaune. 1883. P. 10, 36, 42.—Martens. N. R. G., 2 série, t. IX, p. 347.

Средній Дунай по договорамъ 1871, 1878 и 1883 гг.—
Ст. VI договора 1871 г. дала право береговымъ государствамъ той части рѣки, гдѣ находятся Желѣзные Ворота, взимать нѣкоторую пошлину съ судовъ, проходящихъ черезъ этотъ участокъ, на покрытіе долговъ, которые будутъ сдѣланы для устраненія названныхъ препятствій. Береговя государства съ своей стороны выразили желаніе договориться между собой насчетъ имѣющихъ быть произведенными работъ.

Въ 1878 г. право произвести эти работы и взимать пошлины было передано *Австріи*. Береговя же государства обязались оказывать ей всякую помощь (ст. LVII)¹⁾. Далѣе рѣшено было создать *регламентъ* для судоходства по Дунаю *отъ Желѣзныхъ Воротъ до Галаца*. Сюда относится слѣдующая чрезвычайно важная, вызвавшая массу недоразумѣній и споровъ ст. LV: „Регламенты судоходства, рѣчной полиціи и надзора для пространства отъ Желѣзныхъ Воротъ до Галаца будутъ выработаны Европейской комиссіей съ помощью делегатовъ береговыхъ государствъ и гармонично согласованы (*mis en harmonie*) съ тѣми, которые изданы уже или впредь будутъ изданы для теченія ниже Галаца“²⁾.

Смыслъ этой 55 ст. вполне ясенъ. Европа не желала предоставить участъ средняго Дуная на благоусмотрѣніе береговыхъ государствъ. На немъ не было общаго права. Комиссіи было поручено создать его и конечно во всемъ объемѣ, т. е. основныя начала свободнаго судоходства и регламентъ полицейскихъ правилъ. Во всякомъ случаѣ задача ея не ограничивалась редакціей „*d'une sorte de manuel ou de guide pratique à l'usage des pilotes et des capitaines marchands*“³⁾. Для Европы было интересно установить преимущественно общія начала судоходства въ этой части рѣки. Само выра-

¹⁾ 8 іюля 1878 г. Австро-Венгрія по договору съ Сербіей получила право на единоличное производство этихъ работъ.

²⁾ Этой статьей державы еще на одинъ шагъ удалились отъ осуществленія своего стариннаго желанія видѣть на Дунаѣ одинъ общій режимъ. Новый порядокъ вещей во всякомъ случаѣ согласенъ со всегдашними стремленіями Австріи. Энгельгардтъ называетъ его «*importante concession faite à l'Autriche-Hongrie*». *L'Autriche-Hongrie et la question du Danube*, p. 51—53, 58—61.

³⁾ Энгельгардтъ, *L'Autriche-Hongrie*, p. 64 и 65.

женіе: „регламенты судоходства, полиціи и надзора“ показываетъ, что имѣлось въ виду общее рѣчное законодательство. Такъ всегда понимались эти выраженія въ практикѣ нижняго Дуная ¹⁾, съ законодательствомъ котораго должно было быть согласовано новое право. Регламенты эти должны были согласованы съ дѣйствующими на нижнемъ Дунаѣ. Отсюда однако не слѣдуетъ, что срокъ ихъ примѣненія такимъ образомъ ограничивался срокомъ существованія этихъ послѣднихъ, а въ частности существованіемъ Европейской комиссіи ²⁾. Они должны были конечно, какъ это мы находимъ во всѣхъ рѣчныхъ регламентахъ, опредѣлить также власть, которой поручается примѣненіе рѣчнаго права. Вообще выраженія ст. 55 надо понимать въ ихъ широкомъ, а не узкомъ смыслѣ, такъ какъ именно въ засѣданіи 4 іюня было рѣшено не заниматься безчисленными мелочами.

Задача, данная этой статьей, оказалась *не изъ легкихъ*. Для ея исполненія Европейская комиссія назначила особый предварительный комитетъ изъ представителей Австро-Венгріи, Германіи и Италіи. 5 августа 1880 г. выработанный имъ проектъ разсматривался уже въ Европейской комиссіи при участіи береговыхъ государствъ. Проектъ этотъ за исключеніемъ постановленій объ особой Смѣшанной комиссіи и ея агентахъ, всѣ 124 стст. посвящаетъ мелкимъ полицейскимъ правиламъ. Между тѣмъ уже въ виду прецедентовъ 1857 г. нельзя было думать, чтобы одни мѣстныя соглашенія могли вполне обезпечить общіе интересы ³⁾.

Смѣшанная комиссія должна была состоять *изъ делегатовъ Румыніи, Сербіи, Бомаріи и Австріи*; послѣдней принадлежало президентство и право рѣшающаго голоса въ случаѣ раздѣленія мнѣній. Это обстоятельство сильно взволновало Румынію. Бухарестское правительство доказывало, что ни о какой Смѣшанной комиссіи въ ст. 55 не говорится, что рѣчныя государства, согласно началамъ международнаго права, имѣютъ право сами примѣнять рѣчные регламенты, что Австро-Венгрія не береговое государство, что президентство съ рѣшающимъ голосомъ поставить „à sa merci“ осталь-

¹⁾ См. регламентъ 2 ноября 1865 г., 13 марта 1881 г.

²⁾ Ibid., p. 65.

³⁾ La question du Danube, p. 10—11.

ныхъ членовъ комиссіи. Австро-Венгрія наоборотъ поддерживала этотъ проектъ и въ печати, и въ засѣданіяхъ Европейской комиссіи ¹⁾). Причемъ въ пользу него указывались слѣдующія соображенія: Смѣшанная комиссія только исполнительный органъ, такъ какъ свобода судоходства признана полной и такъ какъ рѣчные регламенты не могутъ быть измѣняемы безъ согласія Европейской комиссіи. Она согласна съ духомъ Берлинскаго трактата, такъ какъ представители прибрежныхъ государствъ были приглашены къ совмѣстной выработкѣ рѣчныхъ уставовъ и такъ какъ рѣчной режимъ средняго Дуная согласованъ съ режимомъ нижняго. Въ засѣданіи 7-го іюня 1880 г. делегаты Франціи и Англіи предлагали уже учрежденіе комиссіи для средняго Дуная, а уполномоченные Румыніи и Турціи были съ этимъ вполне согласны. Въ пользу участія Австріи въ комиссіи приводились географическое положеніе, важность и разнообразіе интересовъ ея на среднемъ Дунаѣ и обязанности, возложенныя на нее ст. 57 Берлинскаго акта.

Всѣ эти заявленія Австріи были поддержаны Германіей и Франціей. Въ принципъ съ ними согласилась и Россія. Румынія, Болгарія, а отчасти и Италія были противъ нихъ. Делегатъ Англіи настаивалъ на томъ, что для образованія Смѣшанной комиссіи необходимо особое соглашеніе государствъ, такъ какъ изъ ст. 55 она сама собою не вытекаетъ, и что уставы, вырабатываемые Европейской комиссіей, никакъ не могутъ имѣть равной силы съ постановленіями Берлинскаго акта, относящимися къ тѣмъ же вопросамъ. Впрочемъ онъ соглашался на предложенія Австро-Венгріи съ указанными оговорками и съ условіемъ, что свобода судоходства будетъ совершенно обезпечена, что срокъ существованія Смѣшанной комиссіи будетъ зависѣть отъ существованія Европейской и что на рѣшенія первой можно апеллировать во вторую. Наконецъ делегатъ Турціи заявилъ, что его отечество, какъ сюзеренная страна Болгаріи, сохраняетъ за собой право высказаться въ будущемъ по поводу со-

¹⁾ Holtzendorff, Droits de la Roumanie p. 47 s., — а также Résumé de l'étude préparatoire faite par la Commission dans sa deuxième session de 1880, avec l'assistance des délégués de Serbie et de Bulgarie.

става Смѣшанной комиссіи. Въ концѣ концовъ *большинство членовъ*, не смотря на заявленія русскаго представителя, что равное значеніе каждаго голоса болѣе согласно съ постановленіями 1815 г., что оно встрѣчается во всѣхъ рѣчныхъ конвенціяхъ и согласно съ процедурой, принятой 12 ст. внутренняго регламента Европейской комиссіи, — *согласилось на председательство Австріи съ рѣшающимъ голосомъ*¹⁾. 21 іюня 1881 г. происходило послѣднее и 20-е засѣданіе. Члены его *разстались, не прійдя ни къ какому рѣшенію*²⁾.

Почти годъ прошелъ, прежде чѣмъ прямое соглашеніе между великими державами сдѣлало снова возможной работу комиссіи надъ этимъ вопросомъ. Первое засѣданіе *послѣ перерыва* было 15 мая 1882 г. Регламенты судоходства и рѣчной полиціи были приняты безъ большихъ затрудненій. Только Румынія, опираясь на Болгарію, противилась редакціи слѣдующихъ статей: 6 (таможенные правила), 8 (бумаги рѣчныхъ судовъ), 67 (лоцманская организація), 72—95 (штрафы за нарушенія регламентовъ), 96 (рѣчная полиція между Браиловымъ и Галацемъ), 104 (дѣленіе рѣки въ цѣляхъ полицейскаго управленія).

Наоборотъ *дебаты о Смѣшанной комиссіи*, ея обязанностяхъ и правахъ, образѣ ея дѣйствія, отношеніи къ Европейской комиссіи были такъ продолжительны, что уже начинали отчаяваться въ заключеніи соглашенія. Необходимости особой комиссіи для средняго Дуная отнынѣ никто не отрицалъ, равно какъ и солидарности ея съ Европейскою. Дальше мнѣнія расходились. Румынія допускала европейскій контроль, но ничего не хотѣла знать объ *commission Austro-riveraine*, какъ она ее называла. Она предлагала въ засѣданіи отъ 27 мая 1882 г. комиссію *изъ береговыхъ государствъ* съ участіемъ въ алфавитномъ порядкѣ державъ (за исключеніемъ

¹⁾ Впрочемъ споровъ было не мало какъ по этому пункту, такъ и по вопросу, считать-ли комиссію за *création*, *émanation* или *délégation* Европейской и можетъ ли быть послѣдняя апелляціонной инстанціей по отношенію къ первой. При этомъ англійскій посланникъ замѣтилъ, что коммерческіе интересы Англіи на Дунаѣ не менѣе заслуживаютъ уваженія, чѣмъ австрійскіе.

²⁾ По поводу первой половины работъ Европейской комиссіи см. Holtzendorff, *Les droits riverains de la Roumanie*, p. 47—52.

Румыніи) двухъ делегатовъ Европейской, назначаемыхъ на 6 мѣсяцевъ на равныхъ правахъ съ представителями береговыхъ странъ. Одному изъ нихъ, выбранному по большинству голосовъ, принадлежитъ президентство. За мѣсяць до открытія сессіи Смѣшанной комиссіи программа ея работъ представляется въ Европейскую для того, чтобы послѣдняя имѣла время дать инструкцію своимъ делегатамъ. Европейская комиссія можетъ требовать отъ Смѣшанной свѣдѣній относительно тѣхъ ея рѣшеній, которыя касаются свободы судоходства ¹⁾).

Германія настаивала на томъ, чтобы Европейская комиссія произносила послѣднее слово въ принципиальныхъ вопросахъ, не соединившихъ всѣхъ голосовъ въ Смѣшанной. Вопросы чисто административнаго характера, подробности исполненія рѣшаются самой Смѣшанной комиссіей. Голосъ президента даетъ перевѣсъ въ случаѣ раздѣленія мнѣній. Среди многихъ другихъ безплодныхъ варіантовъ отмѣчу еще одинъ. Англія требовала, чтобы каждое правительство по каждому данному вопросу, а равно каждая сторона въ судебныхъ дѣлахъ, уже рѣшенныхъ во второй инстанціи Смѣшанной комиссіей, имѣли право апеллировать въ Европейскую. Роль Смѣшанной комиссіи была бы такимъ образомъ вполнѣ подчиненной, или какъ вѣрно замѣчаетъ г. Энгельгардтъ, „il y aurait eu, en réalité, sur le Danube moyen concomitance de deux syndicats internationaux ²⁾).

Примиричь всѣ мнѣнія, за исключеніемъ впрочемъ желаній Румыніи, удалось предложенію г. Barrère, делегата Франціи ³⁾. Одинъ изъ членовъ Европейской комиссіи назначается въ алфавитномъ порядкѣ державъ на 6 мѣсяцевъ въ составъ Смѣшанной на равныхъ правахъ со всѣми остальными ея членами, представителями береговыхъ государствъ и Австріи ⁴⁾. Далѣе шло требованіе о представленіи

¹⁾ Энгельгардтъ ошибается думая, что этотъ проектъ былъ обнародованъ 20 іюня 1882 г., послѣ закрытія засѣданій комиссіи. La question du Danube, p. 14.

²⁾ La question du Danube p. 13.

³⁾ Протоколъ № 23, засѣданіе 27 мая 1882 г.

⁴⁾ Проектъ этотъ былъ въ первый разъ обнародованъ въ Temps, 3 мая 1882.—Ср. Engelhardt, ibid.

программъ работъ Смѣшанной комиссіи и о сношеніяхъ ея съ Европейскою въ томъ видѣ, какъ предлагала Румынія. Этотъ проектъ облегчалъ контроль за дѣйствіями Смѣшанной комиссіи, дѣлалъ ненужнымъ двойной голосъ президента, оставлялъ мѣсто послѣдняго за Австріей и въ то же время уравнивалъ положеніе послѣдней съ положеніемъ Румыніи. Однако Румынія нашла, что это предложеніе еще болѣе невыгодно для нея, чѣмъ проектъ 1880 г. ¹⁾. Въ протоколѣ послѣдняго засѣданія 2 іюня 1882 г. (№ 24) Румынія протестовала противъ нарушенія принципа единогласнаго рѣшенія вопросовъ ²⁾, а русскій уполномоченный просилъ отмѣнить, что *статьи проекта „С.“* (о надзорѣ за судоходствомъ) *приняты не единогласно* и что поэтому „ихъ нельзя считать за окончательныя“ ³⁾. Я оставляю разборъ этого акта впредь до ближайшихъ страницъ. Отмѣчу лишь слѣд. отзывъ почтеннаго изслѣдователя, на труды котораго мнѣ приходится такъ часто ссылаться; договоръ 2 іюня 1882 г., говоритъ онъ, — „является наиболѣе полнымъ выраженіемъ принциповъ свободы и равенства въ ихъ приложеніи къ рѣкамъ общимъ нѣсколькимъ государствамъ“ ⁴⁾.

Между тѣмъ Румынія стояла на своемъ. Король Карлъ I въ декабрѣ 1881 г. взывалъ даже по этому поводу въ бухарестскомъ парламентѣ къ національному патріотизму. Тогда было рѣшено *передать все дѣло* на разсмотрѣніе имѣющей собраться въ Лондонѣ въ 1883 г. *конференціи* о различныхъ нами уже отмѣченныхъ вопросахъ дунайскаго судоходства.

Румынія начала склоняться къ уступкамъ Въ нотѣ отъ 30 января 1883 г., адресованной румынскому посланнику въ Лондонѣ, бухарестское правительство предложило, чтобы одинъ изъ двухъ делегатовъ Европейской комиссіи, предусмотрѣнныхъ въ проектѣ отъ 27 мая 1882 г., назначался по выбору ея постояннымъ президентомъ Смѣшанной комиссіи, а

¹⁾ См. протоколъ засѣданій румынской палаты депутатовъ отъ 12 мая 1882 г.

²⁾ Ср. депешу румынскаго министра г. Stourdza отъ 24 мая 1883 г.

³⁾ Обо всемъ этомъ см. Holtzendorff, *ibid.*, p. 55 сл., и Engelhardt, *ibid.*, p. 13 сл.

⁴⁾ Engelhardt, *Le droit fluv. et le traité de Londres*, 1883, *Revue d.d. int.*, XVI, p. 373.

другой согласно указанному тамъ правилу въ алфавитномъ порядкѣ державъ за исключеніемъ тѣхъ, которыя въ ней уже представлены, на шесть мѣсяцевъ и проч. Такимъ образомъ Австрія получала возможность, по выбору Европейской комисіи, занять въ Смѣшанной предсѣдательское мѣсто. Все это предвѣщало удачный исходъ для предстоящихъ переговоровъ.

Къ сожалѣнію, *Румынія* по инициативѣ Германіи не была допущена къ участію въ работахъ конференціи 1883 г. на равныхъ правахъ съ остальными державами. Мотивомъ было выставлено опасеніе противодѣйствія съ ея стороны общему соглашенію, желаніе сохранить за конференціей „son caractère Européen“ и не ставить Румынію „au pair des Grandes Puissances“. Румыніи и Сербіи былъ предложенъ только совѣщательный голосъ. Румынія отказалась принять его ¹⁾. Правительство короля Карла ссылалось въ подтвержденіе своихъ правъ на извѣстный § 14 Аахенскаго протокола 15 ноября 1818 г. Кромѣ того въ его пользу говорили прецеденты, относящіеся къ исторіи самого Дуная. Такъ Австрія отказывалась признать компетенцію конференціи 1858 г. въ дѣлѣ измѣненій регламента 1857 г. именно въ виду того, что на ней не участвовали Баварія и Вюртембергъ, согласіе которыхъ по ст. 19 договора 1856 г. было необходимо для выработки акта дунайскаго судоходства ²⁾. Наконецъ сама конференція 1883 г. признала права береговыхъ государствъ на самостоятельное сужденіе въ этомъ вопросѣ, отказавшись отъ мысли привести свои рѣшенія въ исполненіе насильственнымъ путемъ и ограничившись только выраженіемъ пожеланія, что береговья государства согласятся присоединиться къ ея единогласно принятымъ постановленіямъ ³⁾. Во всякомъ

¹⁾ N. Recueil Général, 2 série, t. IX, p. 354 s.; p. 356.

²⁾ Engelhardt, La question du Danube après la Conférence de Londres, p. 345.

³⁾ Livre jaune, 1883, p. 22—23. Извѣстный нѣмецкій ученый Бунзенъ старается оправдать исключеніе Румыніи политическими обстоятельствами того времени. Съ одной стороны, сдѣлавъ уступку претензіямъ Австріи, Россія получила ея поддержку въ вопросахъ о судоходствѣ по Килійскому рукаву. Съ другой политическіе дѣятели тѣхъ лѣтъ могли опасаться, что неудача, «une rupture sur la question du Danube serait le premier pas vers une

случаѣ г. Д. Стурдза былъ вполнѣ правъ, когда въ цитированной выше депешѣ напоминалъ, что Румынія имѣла право участвовать на равныхъ правахъ съ другими въ конференціи 1883 г., какъ береговое государство, какъ членъ Европейской комиссіи и какъ подписчица акта 1881 г., что послѣдній договоръ не можетъ быть отмѣненъ безъ ея согласія, и что постановленія 1883 г. не имѣютъ для нея обязательной силы ¹⁾.

Между тѣмъ, повторяю, будь Румынія допущена на конференцію на равныхъ правахъ съ другими, *можно было бы ожидать вполнѣ удовлетворительныхъ результатовъ*. Съ этимъ всѣ согласны ²⁾. Къ такому заключенію приводитъ въ особенности то положеніе, которое Австрія заняла въ 1883 г. На 2-мъ засѣданіи Лондонской конференціи, 10 февраля 1883 г., она домогалась принятія цѣликомъ регламента 2 іюня, „съ такимъ трудолюбіемъ и общепризнанной компетентностью составленнаго“. Участіе Австро-Венгріи въ Смѣшанной комиссіи, говорили ея представители, не могло вызывать какихъ-либо опасеній, такъ такъ оно объясняется желаніемъ покровительствовать не только своимъ законнымъ интересамъ, но и международнымъ, и такъ какъ существованіе Смѣшанной комиссіи обусловлено существованіемъ Европейской („l'existence de la Commission Mixte est formellement subordonnée à celle de la Commission Européenne“). Съ другой стороны исполнительный характеръ комиссіи средняго Дуная необходимъ для обезпеченія правильнаго соблюденія регламентовъ, выработанныхъ Европейскою, вытекаетъ изъ началъ, принятыхъ на нижнемъ Дунаѣ, распространяется равномерно на всѣхъ („tout le monde y est soumis“), наконецъ не наноситъ никакого ущерба суверенитету заинтересованныхъ государствъ, который остается вполнѣ

guerre (?)! Ни разу послѣ 1871 г. (кромѣ развѣ 1875 г.) положеніе не было, утверждаетъ онъ, такъ серьезно, какъ въ 1883 г.

¹⁾ Bunsen, La question du Danube, p. 532 s.—Engelhardt, La question du Danube après la Conférence de Londres, p. 344 s.—Вопросъ о конфликтѣ съ Румыніей изложенъ, хотя и весьма запутанно, у г. Форштетера, это главная часть его брошюры. При чтеніи послѣдней надо впрочемъ всегда имѣть въ виду чрезъ мѣру усердное поклоненіе автора великимъ державамъ и не всегда правильное толкованіе имъ дѣйствующаго международного права.

²⁾ См. Форштетеръ, Энгельгардтъ и др. — Ср. рѣчь Гладстона отъ 27 іюня 1884 г.

неприкосновеннымъ внѣ сферы примѣненія нѣкоторыхъ рѣчныхъ правилъ, точно указанныхъ трактатами. Но уже на слѣдующемъ собраніи, 2 февраля, ея представитель графъ Károly, подъ условіемъ заключенія окончательнаго соглашения, отказался отъ двойнаго голоса съ тѣмъ, чтобы отъ него отказалась и Румынія, и отъ поперечнаго дѣленія Дуная въ цѣляхъ полицейскаго надзора и далъ согласіе на назначеніе субъ-инспекторовъ или путемъ предложенія со стороны береговыхъ государствъ, назначенія Смѣшанной комиссіей и утвержденія со стороны первыхъ, или путемъ предложенія ихъ со стороны комиссіи и назначенія государствами. Если мы сравнимъ эти уступки съ тѣмъ, чего домогалась Румынія передъ самымъ открытіемъ конференціи 1883 г., то увидимъ (на это не было обращено достаточно вниманія), что *споръ* отнынѣ долженъ былъ быть *лишь* о формѣ *въ которой*, или, пожалуй, на титулѣ, при помощи котораго *Австро-Венгрія* могла *занять въ Европейской комиссіи* то *мѣсто*, котораго она желала. Оно было за нею обезпечено или путемъ особаго договорнаго постановленія, или путемъ спеціальнаго распоряженія Европейской комиссіи. И все это дѣло рухнуло, благодаря тому, что великія державы нарушили одну изъ основныхъ нормъ международнаго права.

Итакъ, *практическаго значенія актъ 1883 г. не имѣетъ*, но теоретическая важность его, какъ одного изъ образцовыхъ кодексовъ международнаго рѣчнаго права, чрезвычайно велика и мы остановимся поэтому съ возможной полнотой по крайней мѣрѣ на основныхъ его положеніяхъ.

Судоходство на всемъ пространствѣ отъ Браилова до Желѣзныхъ Воротъ объявляется совершенно *свободнымъ* „sous les conditions d'une parfaite égalité“ (ст. I). Какъ для морскихъ, такъ и для рѣчныхъ судовъ всѣхъ флаговъ доступенъ и малый, и большой каботажъ (ст. VIII), операціи аллежа (allège, ст. XLVIII) и буксира (ст. XLIX). Морскія суда могутъ ограничиваться тѣми бумагами, которыми они снабжены для морскаго переѣзда. Рѣчныя должны имѣть ихъ отъ тѣхъ властей, отъ которыхъ они сами зависятъ (ст. VIII). На Дунаѣ не будетъ *взиматься никакихъ налоговъ*, основанныхъ исключительно на фактѣ судоходства (ст. II). Сборъ за пользованіе набережными, магазинами и т. п. идетъ спеціально на содержаніе этихъ учрежденій (ст. III). *Таможенные кордоны* будутъ

расположены вдоль береговъ рѣки, нигдѣ не пересѣкая ее (ст. VI). Транзитъ товаровъ совершенно свободенъ (ст. VII). *Карантинныя правила* должны по возможности примирять потребности торговли съ санитарными предосторожностями (ст. X). Мосты, мельницы, ирригаціонныя сооруженія и проч. не должны мѣшать судоходству и портить бечевники (ст. IV, V, IX). Суда не имѣютъ права бросать свой баластъ въ рѣку.

Таковы матеріальныя распоряженія этого акта. Всякій согласится, что *идти далѣе почти невозможно*. Современная теорія по крайней мѣрѣ не требуетъ большаго. На самомъ дѣлѣ свобода судоходства поставлена такъ широко, какъ только возможно. Всякаго рода ограниченія, какъ прямыя, такъ и косвенныя, которыми богаты регламенты нѣмецкихъ рѣкъ, отброшены прочь. Правила о рѣчныхъ сборахъ и таможенномъ надзорѣ и вообще устройствѣ такъ подробно выработаны, какъ это только допускается суверенными правами береговыхъ государствъ. „Рѣка“, говоритъ Энгельгардтъ, „становится такимъ образомъ нейтральной территоріей, на которой торговля временно пользуется большинствомъ вольностей, присущихъ портофранко“ ¹⁾. Приняты мѣры противъ повторенія тѣхъ карантинныхъ затрудненій, которыя такъ долго на обоихъ берегахъ рѣки „были для судоходства, причиной задержекъ и стѣсненій безъ конца“ ²⁾. Нельзя не пожелать, что въ актѣ не говорится ничего относительно работъ по поддержанію и улучшенію судоходности русла и состоянія бечевниковъ. Можно думать, что забота о нихъ предоставлена на усмотрѣніе береговыхъ государствъ. Въ пользу этого толкованія служить и то обстоятельство, что 15 мая 1882 г. Европейская коммиссія при обсужденіи проекта регламента отклонила по настоянію румынскаго делегата предложеніе подвергать планы устройства постоянныхъ мостовъ предварительному одобренію Смѣшанной коммиссіи (протоколъ № 21). Это опущеніе въ регламентъ идетъ въ разрѣзъ съ требованіями общаго блага и можетъ угрожать, какъ показалъ опытъ, различными столкновеніями между прирѣчными государства. Наконецъ въ актѣ

¹⁾ La plupart des immunités inhérentes aux ports francs ou entrepôts libres.—Le droit fluvial conventionnel et le traité de Londres.

²⁾ Enhelhardt, *ibid.*

не имѣется также постановленій относительно свободы судоходства по среднему Дунаю во время войны. Въ этомъ отношеніи продолжаютъ дѣйствовать стст. 52 и 54 акта 1878 г., изъ которыхъ впрочемъ первая, какъ говорятъ, не приведена еще вполне въ исполненіе, а вторая имѣетъ лишь косвенное отношеніе къ этой части рѣки.

Нѣчто другое, гораздо болѣе спорное и менѣе состоятельное, представляютъ *постановленія формальнаго характера*, или статьи, опредѣляющія рѣчныя власти, ихъ организацію и функціи. „Исполненіе настоящаго регламента поставлено подъ надзоръ (*sous l'autorité*) особою комиссію, называемою *Смѣшанной комиссіею* Дуная, въ которой Австро-Венгрія, Болгарія, Румынія и Сербія каждая представлены однимъ делегатомъ ¹⁾. Предсѣдательство принадлежитъ делегату Австро-Венгріи. Одинъ изъ членовъ Европейской комиссіи Дуная, назначенный на срокъ 6 мѣсяцевъ въ алфавитномъ порядкѣ державъ, будетъ участвовать въ работахъ Смѣшанной комиссіи и пользоваться въ это время всѣми правами, принадлежащими другимъ членамъ. Государства, уже представленныя въ Смѣшанной комиссіи, не будутъ имѣть очереди въ этомъ алфавитномъ спискѣ.... Европейская комиссія, когда она найдетъ нужнымъ, будетъ имѣть право черезъ посредство своего делегата просить у Смѣшанной комиссіи разъясненій (*renseignements*), въ которыхъ явится надобность по отношенію къ тѣмъ рѣшеніямъ Смѣшанной комиссіи, которыя касаются свободы судоходства“ (ст. ХСVI). „Смѣшанная комиссія будетъ собираться ежегодно на 2 очередныя сессіи.... Она сама установитъ внутренніе регламенты для своихъ работъ, а равно и спеціальныя инструкціи своимъ агентамъ въ виду приложенія настоящаго регламента.... Во всякомъ случаѣ внутренній регламентъ и инструкціи общаго и регламентарнаго (*réglementaire*) характера будутъ предварительно сообщаться Европейской комиссіи и тогда только найдутъ свое примѣненіе, когда эта послѣдняя сочтетъ ихъ согласными съ принципами, положенными въ основаніе настоящаго акта“ (ст. ХСVIII).

¹⁾ Здѣсь можно вспомнить, что въ прежнее время вассальныя государства Турціи представлялись делегатомъ этой послѣдней.

Подъ начальствомъ комиссіи будутъ дѣйствовать: *инспекторъ, субъ-инспектора, капитаны портовъ* (поскольку ихъ функціи будутъ распространяться на рѣчную дорогу), *секретарь, подчиненные агенты* (ст. С). „Инспекторъ будетъ назначаться Смѣшанной комиссіей и получать жалованье изъ ея рукъ, также и секретарь и подчиненные агенты. Субъ-инспектора и капитаны портовъ имѣютъ назначаться соотвѣтственными береговыми государствами и получать отъ нихъ свое жалованіе“ (ст. CI). „Въ обязанности инспектора входитъ наблюдать административнымъ порядкомъ за точнымъ исполненіемъ постановленій настоящаго регламента и вносить единство въ дѣйствія нисшихъ властей. Въ этомъ отношеніи онъ непосредственный начальникъ субъ-инспекторовъ и капитановъ портовъ“ (ст. CII). „Береговые государства имѣютъ оказывать Смѣшанной комиссіи и ея агентамъ всякое содѣйствіе, въ которомъ она будетъ нуждаться при исполненіи своихъ обязанностей“ (ст. CIV). „Инспекторъ, субъ-инспектора и капитаны портовъ произносятъ приговоры въ спорахъ между капитанами судовъ и ихъ экипажами, приглашая ассистентами двухъ другихъ капитановъ судовъ по возможности одной національности со спорящими, но только въ такихъ случаяхъ, если по крайней мѣрѣ одна изъ сторонъ обратится къ ихъ содѣйствію, и если въ мѣстѣ спора не будетъ другой компетентной власти“ (ст. CV). „Субъ-инспектора и капитаны портовъ, каждый въ границахъ своего участка, будутъ произносить приговоры по столкновеніямъ, происшедшимъ между лоцманами и капитанами, если ихъ вмѣшательство будетъ испрошено спорящими“ (ст. LXIX). Тѣ же самыя лица „разбираютъ нарушенія правилъ настоящаго регламента, происшедшія въ ихъ участкѣ и постановляютъ, въ качествѣ судей первой инстанціи, приговоры о штрафахъ, вызванныхъ этими нарушеніями“ (ст. XCIII). „Стороны имѣютъ право въ теченіе трехъ мѣсяцевъ со времени объявленія приговора апеллировать въ Смѣшанную комиссію“ (ст. XCV). „Статьи 1, 2, 3, 6, 7, 8, 9 и 10, равно какъ и статьи отъ 96 до 108 (т. е. общія начала судоходства по среднему Дунаю и организація рѣчныхъ властей) могутъ быть измѣнены только по соглашенію между заинтересованными государствами. Другія могутъ быть измѣняемы Смѣшанной комиссіей, но лишь съ содѣйствія Европейской комиссіи Дуная“ (ст. CVIII).

Читатель видитъ, какую стройную, оригинальную и интересную систему представляютъ эти статьи. Остановимся на нѣкоторыхъ наиболѣе характерныхъ чертахъ. Прежде всего бросается въ глаза *искусственность новаго режима*. „Il est le résultat d'une entente transactionnelle dans le sens étroit du mot“ ¹⁾. Его ставятъ обыкновенно въ прямую связь съ расширеніемъ компетенціи Европейской комиссіи и измѣненіями въ положеніи Килійскаго рукава. Почему, спросимъ вмѣстѣ съ нѣкоторыми другими изслѣдователями, въ Смѣшанной комиссіи получила мѣсто Австро-Венгрія, а не получила Россія, или Германія, которая черезъ посредство Бадена, Баваріи и Вюртемберга имѣетъ ту же самую „*dépendance naturelle vis-à-vis du consortium sebro-bulgaro-roumain*“, какъ и Австро-Венгрія? ²⁾ Въ пользу права Австро-Венгріи Энгельгардтъ и др. лица приводятъ слѣдующія соображенія: преобладаніе австрійскихъ судовъ на нижнемъ Дунаѣ, порученіе Австро-Венгріи работъ у Желѣзныхъ Воротъ, малое развитіе судоходства подъ флагомъ дунайскихъ государствъ, политическая неустойчивость ихъ и вассальная зависимость одного изъ нихъ отъ Турціи ³⁾. Но почему же не представить его и Англіи, судоходство которой такъ сильно развито на Дунаѣ? Если ужъ на то пошло, то гарантію свободнаго судоходства должна была бы взять на себя вся Европа и не передавать свои права именно тому государству, благодаря стараніямъ котораго до сей поры не получилъ примѣненія на Дунаѣ общій режимъ, предусмотрѣнный договоромъ 1856 г.

Вторая особенность состава Смѣшанной комиссіи—*присутствіе делегата отъ Европейской комиссіи*. Этотъ делегатъ долженъ быть представителемъ европейскаго начала, защитникомъ общихъ интересовъ въ средѣ береговыхъ государствъ,

¹⁾ Engelhardt, Le droit fluvial conventionnel et le traité de Londres, p. 362.

²⁾ Подобнаго рода претензіи высказывались въ Германіи. См. Engelhardt, ibd., p. 363.—Годичный докладъ торговой палаты Верхней-Баваріи за 1881 г. S. XX. Мюнхень. 1882.

³⁾ Основываясь на этихъ данныхъ, Энгельгардтъ послѣ долгихъ колебаній пришелъ къ заключенію, что Австро-Венгріи можетъ быть предоставлено право участія въ Европейской комиссіи.—I'Autriche-Hongrie et la question du Danube, p. 66 s.;—La question du Danube... p. 7 s.

блюстителемъ гармоніи между регламентами нижняго Дуная и тѣми, которые будутъ вырабатываться на среднемъ теченіи этой рѣки. Это, выражаясь словами Энгельгардта, „un agent revêtu d'un mandat européen“, нѣчто подобное инспектору судоходства на нижнемъ Дунаѣ, международный магистратъ по преимуществу. Европейская коммиссія, предполагается, даетъ инструкцію своему делегату ¹⁾. Но спрашивается, какъ можетъ одно лицо быть представителемъ и своего отечества, и общеевропейскихъ интересовъ? Турецкій паша будетъ-ли хорошимъ представителемъ Европы? Впрочемъ, почему же и нѣтъ! Но особенно важно и въ то же самое время затруднительно было бы положеніе представителя Россіи, когда онъ, будучи назначенъ въ Смѣшанную коммиссію, оказался бы членомъ трехъ синдикатовъ: Смѣшаннаго, Европейскаго и Килійскаго. Но съ другой стороны кто можетъ быть болѣе знакомъ съ дѣломъ, чѣмъ именно онъ? ²⁾

Въ такомъ составѣ членовъ Смѣшанная коммиссія надѣлена, по примѣру нѣкоторыхъ другихъ регламентовъ, исполнительною властью и судебными функціями. Впрочемъ Европейская коммиссія имѣетъ право требовать у нея объясненій по поводу мѣръ, затрагивающихъ свободу судоходства. Въ регламентѣ однако не сказано, какія послѣдствія можетъ имѣть неодобреніе этихъ мѣръ со стороны Европейской коммиссіи. Гораздо болѣе ограничена самостоятельность ея въ правообразующей дѣятельности. Издавать новыя правила и измѣнять старыя она можетъ только съ согласія Европейской коммиссіи, а по нѣкоторымъ основнымъ вопросамъ и великихъ державъ. Въ результатѣ получается *отношеніе* нѣкотораго рода *подчиненія и начальства между двумя международными синдикатами*. И это оставляетъ третью характерную черту организаціи средне-дунайскихъ рѣчныхъ властей.

Таково содержаніе акта 1883 г. Возраженія, которыя онъ вызываетъ противъ себя, касаются нѣкоторыхъ пропус-

¹⁾ Это обстоятельство еще разъ подтверждаетъ то, что коммиссія «est à plus d'un égard un Etat dans l'Etat». Engelhardt, Le droit fluvial conventionnel et le traité de Londres, p. 364.

²⁾ «Nul ne sera plus qualifié pour cette tâche d'examen comparatif et de contrôle», замѣчаетъ Энгельгардтъ. Ibid., p. 364.

ковъ въ матеріальныхъ постановленіяхъ и нѣкоторой искусственности въ организаціи и правахъ Смѣшанной комиссіи. Нѣтъ сомнѣнія, если когда-либо онъ подвергнется пересмотру, измѣненія коснутся именно этихъ пунктовъ. Въ остальномъ онъ является наиболѣе полнымъ выраженіемъ современныхъ принциповъ свободы и равенства въ ихъ приложеніи на рѣкахъ общихъ нѣсколькимъ государствамъ ¹⁾).

Заключеніе.—Въ заключеніе сдѣлаемъ же общій обзоръ современнаго положенія Дуная въ отношеніи свободнаго судоходства.

Исторія Дуная, особенно за новѣйшее время, болѣе богата фактами и идеями, чѣмъ исторія какой-либо другой договорной рѣки. Къ сожалѣнію недостатокъ мѣста не позволилъ намъ развернуть во всѣхъ деталяхъ интересную картину его постепеннаго освобожденія. Она вполне заслуживаетъ быть предметомъ серьезнаго монографическаго труда, котораго до сей поры все еще нѣтъ. Она отличается многими теоретически и практически важными особенностями. Если Филлиморъ былъ правъ, утверждая, что конгрессъ 1856 г. хотѣлъ примѣнить къ Дунаю только „the same public law“, которое уже дѣйствовало на другихъ рѣкахъ, то нельзя не согласиться съ пр. Мартенсомъ, что дальнѣйшее развитіе этого права пошло совершенно самобытнымъ путемъ ²⁾).

Одна изъ любопытнѣйшихъ сторонъ рѣчнаго права Дуная—широкое *вмѣшательство небереговыхъ государствъ*. За дунайскимъ судоходствомъ признанъ въ опредѣленныхъ международныхъ соглашеніяхъ международный интересъ и рядъ небереговыхъ державъ получилъ право въ силу договора съ береговыми участвовать вмѣстѣ съ ними въ дунайскихъ дѣлахъ. Причины этого вмѣшательства разсмотрѣны нами раньше. Главная изъ нихъ, утверждаютъ, то обстоятельство, „что всякій разъ, какъ на долю прибрежныхъ выпадало полное или преимущественное право управленія, они этимъ правомъ или не пользовались, или, что еще хуже, злоупотребляли

¹⁾ Engelhardt, Le droit fluvial conventionnel et le traité de Londres, in fine;—Histoire .. p. 96.

²⁾ Phillimore, Commentaries upon int—l Law, t. I, p. 198.—Ср. Мартенсъ, Международное право, т. II, с. 244 (изд. 2).

имъ“¹⁾. Но намъ кажется, что еще больше значеніе имѣли въ этомъ отношеніи различныя политическія цѣли, которыя преслѣдовались подъ видомъ заботъ о судоходствѣ береговыми и небереговыми государствами, боровшимися изъ за вліянія на Балканскомъ полуостровѣ²⁾. Не даромъ же проф. Мартенсъ считаетъ, что если Парижскій конгрессъ, подобно всѣмъ соглашеніямъ (начиная съ Вѣнскаго) первой половины нашего столѣтія, имѣлъ въ виду лишь интересы промышленности и торговли, то въ позднѣйшихъ договорахъ о Дунаѣ „политическіе интересы или тенденціи замѣнили въ большей степени эти коммерческіе интересы“³⁾. На почвѣ этого вмѣшательства выросъ рядъ оригинальныхъ международныхъ учрежденій. Нельзя не сказать, что ово принесло благіе результаты. Ему именно судоходство обязано образцовыми регламентами средняго и нижняго Дуная. Вмѣшательство небереговыхъ государствъ проявлялось однако не только формально и юридически, но и неформально и фактически. Слѣдуетъ отмѣнить, что только благодаря тому, что общественное мнѣніе міра было въ 1883 году на сторонѣ Румыніи, эта маленькая страна вышла побѣдительницей изъ столкновенія съ великими державами. „Нельзя не одобрить“, говоритъ Энгельгардтъ, „счастливой мысли, которую возымѣло румынское правительство апеллировать къ германскимъ юристамъ и передать свое дѣло на ихъ разсмотрѣніе“⁴⁾. Многознаменательный фактъ! Мысли, высказанныя Гольцендорфами, Гефкенами, Кателлани и др. интернаціоналистами въ брошюрахъ и статьяхъ, написанныхъ въ отвѣтъ

¹⁾ Форштетеръ, Дунай, с. 138.

²⁾ Г. Бунзенъ совершенно откровенно спрашиваетъ, что лучше гегемонія Австріи или господство Россіи на Балканскомъ полуостровѣ. Ibid., p. 561.

³⁾ Никакъ только нельзя согласиться съ нашимъ петербургскимъ профессоромъ, что организація судоходства на Дунаѣ «s'est développée... dans une direction tout à fait opposée aux principes fondamentaux qu' avait proclamés le congrès de Vienne et qu' a reconnus le traité de Paris»; равно какъ и съ тѣмъ, что исторія рѣчнаго права народовъ распадается на 2 половины, изъ которыхъ вторая характеризуется господствомъ политическихъ интересовъ надъ дѣйствовавшими въ первую торговыми. См. Revue, t. 15, 1883 г., стр. 626—627.

⁴⁾ Le droit fluvial conventionnel etc., p. 373.

на воззваніе Румыніи поддержать ея правое дѣло, оказались могущественнѣе, чѣмъ намѣренія тайныя и явныя государственныхъ людей, засѣдавшихъ въ Лондонѣ. Договоръ 1883 года не былъ объявленъ ехécutoire, подлежащимъ приведенію въ исполненія. Не даромъ, значитъ, современное международное право выставяетъ въ качествѣ одного изъ способовъ мирнаго рѣшенія международныхъ споровъ формальное обращеніе къ общественному мнѣнію земли.

Однако, какъ ни утѣшительно все, только что объясненное, не надо преувеличивать блестящаго положенія дѣлъ на Дунаѣ. *Три обстоятельства* составляютъ главнымъ образомъ *обратную сторону этой свѣтлой медали*: разнообразіе режимовъ, отсутствіе общепризнаннаго порядка на среднемъ Дунаѣ и неопредѣленное положеніе свободного судоходства на верхней части рѣки.

Карты, приложенныя въ брошюрѣ г. Гефкена: „La question du Danube“ (Berlin, 1883), представляютъ намъ цѣлый калейдоскопъ цвѣтовъ, соотвѣтствующихъ различнымъ режимамъ Дуная. Дунай ниже Браилова вмѣстѣ съ гирлами св. Георгія и Сулинскимъ находится въ завѣдованіи Европейской комиссіи. Гирло Килійское подлежитъ управленіямъ по частямъ русскому, румынскому, русско-румынскому и снова режиму Европейской комиссіи. Это смѣшеніе властей увеличивается еще тѣмъ обстоятельствомъ, что Берлинскій конгрессъ не установилъ русско-румынской границы между устьемъ Прута и началомъ Килійскаго рукава ¹⁾. Между Браиловомъ и Желѣзными Воротами долженъ былъ бы дѣйствовать регламентъ 1883 г. Надъ Желѣзными Воротами, согласно договору 1878 г., распоряжается Австро-Венгрія. Выше ихъ, не доходя до венгерской границы, имѣется нѣкоторое пространство берега, зависящее одновременно отъ Румыніи и отъ Сербіи. Режимъ неизвѣстенъ. Такая же неизвѣстность для сербо-венгерской, баварской и вюртембергской части рѣки. Итакъ, 10 режимовъ, какъ насчитываетъ Феликсъ Данъ, или 8—9, какъ находитъ Энгельгардтъ. Прадье-Фодере справедливо замѣчаетъ, что надо вернуться въ глубину среднихъ вѣковъ для того, чтобы найти

¹⁾ Ср. у Энгельгардта, Le droit fluvial conventionnel etc, p. 362;—Annales de la société de géographie. Докладъ барона Aril въ засѣданіи 6 апр. 1883 г.—Procès-verbal de la commission de délimitation. Berlin. 5 décemb. 1878.

что-либо подобное ¹⁾. Единство режима, рекомендуемое для всѣхъ рѣкъ, какъ важное условіе правильной эксплуатаціи рѣки, особенно необходимо для Дуная. Нѣкоторыя изъ береговыхъ государствъ его не представляютъ вполне и прочно сложившихся организмовъ, другія мало солидарны между собою. Между всѣми существуютъ чрезвычайно запутанныя политическія отношенія, между тѣмъ рѣка представляетъ торговый, и именно международный путь громадной важности. Но,—и здѣсь есть необходимое но,—вредныя послѣдствія дробленія рѣки смягчаются во первыхъ тѣмъ, что извѣстное вліяніе Европейской комиссіи распространяется и на Килійскій рукавъ и *de jure* на средній Дунай, а регламентъ этого послѣдняго согласованъ съ дѣйствующимъ на нижнемъ, а во вторыхъ тѣмъ, что основныя начала свободы судоходства признаются по всему Дунаю, съ нѣкоторыми только различіями. Ниже Желѣзныхъ Воротъ господствуетъ полная свобода и равенство. Выше—малый *шарботажъ* предоставленъ подданнымъ отдѣльныхъ государствъ, а большой только флагамъ прибрежныхъ странъ верхняго теченія. Впрочемъ случайное занятіе первымъ предоставлено судамъ всѣхъ трехъ верхнихъ государствъ, а вторыхъ—и судамъ, приходящимъ снизу.

Многаго сказать о *верхнемъ Дунаѣ* нельзя. Выполнить обязанность, возложенную на Австро-Венгрію 57 ст. Берлинскаго договора относительно Желѣзныхъ Воротъ, обязалась Венгрія. На этотъ счетъ состоялось особое соглашеніе между правительствами обѣихъ половинъ монархіи. Въ силу

¹⁾ *Traité de droit int-l public*, § 709. Однако не всѣ относятся отрицательно къ современному дробленію Дуная. Engelhardt въ одномъ изъ своихъ этюдовъ находитъ подобное явленіе допустимымъ, а на морской части даже оправдываемымъ (*Le droit international fluvial etc.*, p. 366), хотя къ сожалѣнію, не поясняетъ, какимъ образомъ можно примирить эту мысль съ открытымъ порицаніемъ существующему порядку, высказываемымъ имъ же въ другихъ работахъ. Вернеско увѣряетъ, что «этотъ режимъ далъ прекрасные результаты» и что можно только желать сохраненія настоящаго порядка вещей. «*Car d'une part il assure en fait la liberté de navigation et d'une autre part il sauvegarde les droits de propriété et de souveraineté des puissances riveraines*».—*Des fleuves en droit in-l*, p. 275.—Наконецъ г. Avril рѣшается писать: «*La division du Danube en zones maritimes est une idée vraiment lumineuse*». *Question du Danube*, p. 17.

статьи XXVI правилъ, выработанныхъ Венгріей 9 Іюля 1888 г., всѣ работы должны быть кончены къ 1895 г. Право взимать судоходныя пошлины передано опять таки Венгріи.

Что касается *средняго Дуная*, то онъ находится, если такъ можно сказать, въ дикомъ состояніи. О руслѣ не заботятся. Полиціи нѣтъ. Пошлины не взимаются. Судоходство совершенно свободно, хотя столкновенія торговыхъ судовъ съ румынскими властями не прекращаются. Нельзя однако думать, что верхній Дунай вполне предоставленъ на усмотрѣніе береговыхъ странъ „Подобнаго рода заключеніе, при всемъ стараніи, не можетъ быть выведено изъ ст. 55 Берлинскаго трактата“ ¹⁾).

Наконецъ на нижнемъ Дунаѣ *постановленія 1883 г. частью соблюдаются, частью нѣтъ*. Коммиссія производитъ работы до Браилова. Румыны протестуютъ, но не мѣшаютъ, заявляя, что отъ своихъ притязаній они не отказываются. Правила о Килійскомъ рукавѣ считаются дѣйствующими. Въ 1891 г. собиралась въ Петербургѣ особая коммиссія изъ русскихъ чиновниковъ по поводу урегулированія этого гирла.

Неудивительно поэтому, что большинство писателей, занимавшихся темой о международномъ положеніи Дуная, ставили себѣ вопросъ, *какимъ образомъ было-бы возможно выйти изъ современнаго положенія вещей?* Мнѣнія на сей счетъ весьма разнообразятся. По убѣжденію Каратеодори, дѣлу могъ бы помочь „договоръ на счетъ возстановленія на Дунаѣ однообразнаго режима, предусмотрѣннаго постановленіями Парижскаго конгресса“. Бульмеринкъ видитъ все спасеніе въ установленіи коммиссіи для всей рѣки изъ делегатовъ береговыхъ государствъ, съ исключеніемъ всѣхъ нерѣчныхъ ²⁾. Наоборотъ Энгельгардтъ, Форштетеръ и др. думаютъ пособить горю распространеніемъ компетенціи Европейской коммиссіи и на средній Дунай. При этомъ г. Форштетеръ ссылается на тучи, омрачающія будущность Востока, на громадныя торговые интересы неприбрежныхъ государствъ, на возникновеніе Европейской коммиссіи съ согласія береговыхъ странъ. Энгельгардтъ съ своей стороны напоминаетъ инструкціи, которыя имѣлъ предста-

¹⁾ Engelhardt, L'Autriche-Hongrie et la question du Danube, p. 66.

²⁾ Völkerrecht, S. 295.

витель Румыніи на совѣщаніяхъ 1880—82 гг., заявленія румынской прессы, предложеніе, сдѣланное австрійскимъ уполномоченнымъ въ Берлинѣ, чтобы за примѣненіемъ новыхъ регламентовъ наблюдалъ одинъ изъ членовъ Европейской комиссіи, а равно и то обстоятельство, что вліяніе Европейской комиссіи и тамъ распространяется до Желѣзныхъ Воротъ. Во всякомъ случаѣ онъ предлагаетъ ввести въ комиссію Сербію, а на извѣстныхъ условіяхъ и Болгарію ¹⁾. Бунзенъ предлагаетъ на выборъ: 1) управленіе всей рѣкой изъ делегатовъ береговыхъ государствъ, 2) надзоръ (*surveillance*) одного изъ членовъ Европейской комиссіи надъ Дунаемъ между Браиловомъ и венгерской границей, 3) принятіе регламента 1882—83 года съ тѣмъ, чтобы Румыніи было предоставлено участіе въ уничтоженіи препятствій для судоходства на верхнемъ Дунаѣ и 4) наконецъ распространеніе на все нижнее теченіе рѣки до Бѣлграда дѣйствія одной комиссіи (Смѣшанной или Европейской) ²⁾.

Что касается автора предлагаемаго трактата, то онъ думаетъ, что въ болѣе или менѣе отдаленномъ *будущемъ* на Дунаѣ выработается тотъ *однообразный режимъ* съ комиссіей изъ делегатовъ береговыхъ государствъ во главѣ, который составляетъ нормальную постановку дѣла. Но въ настоящее время *небереговымъ государствамъ* не только не слѣдуетъ *отказываться отъ права вмѣшательства* въ дунайское правобразованіе и управленіе, но, въ виду скорого окончанія работъ у Желѣзныхъ Воротъ, формально напомнимъ о своихъ правахъ надъ верхнимъ Дунаемъ. Тогда сдѣлается возможнымъ *осуществить слѣдующую реформу*. Компетенція Европейской комиссіи можетъ быть распространена до Желѣзныхъ Воротъ именно на тѣхъ условіяхъ, которыя предложилъ Энгельгардтъ. Пространство рѣки, начиная отъ границъ Австро-Венгріи, передается въ завѣдываніе Прибрежной комиссіи. Регламенты обѣихъ частей рѣки выработаются соотвѣтственными комиссіями, но получаютъ утвержденія на международной конференціи. Наконецъ для дѣлъ общихъ всему Дунаю обѣ комиссіи соединяются по временамъ *вмѣстѣ* и образуютъ одну Смѣшанную, гдѣ каждое государство обладаетъ только однимъ голосомъ и постановленія

¹⁾ Форштетеръ, Дунай, с. 115.—Engelhardt, La question du Danube.

²⁾ R. d. d. int. t. XVI. 1884, p. 560 сл.

которой обязательны для всей рѣки. Такая комбинація, приближаясь къ тому, что считается нормальнымъ порядкомъ. въ то же время вытекаетъ изъ всей предшествующей исторіи Дуная, примиряетъ многоразличные замѣшанные на немъ интересы и пользуется въ извѣстномъ размѣрѣ плодами теоретическихъ изысканій различныхъ авторовъ и опытомъ договоровъ 1882 и 1883 гг. Румыніа приметъ ее, какъ почетное отступленіе. Австро-Венгрія не будетъ противиться, желая сохранить за собою господство на верхнемъ Дунаѣ. Великія державы и общіе интересы не окажутся также въ проигрышѣ.

Указатель трактатовъ, конвенцій, регламентовъ и другихъ актовъ относительно Дуная. — Акты, относящіеся къ Дунаю, можно найти въ слѣдующихъ изданіяхъ, *Actes relatifs au Danube. Traités, conventions, protocoles et réglemens. Bukharest. 1882.*—*Cestiunea Dunarei. Acte si documente. Bucuresci. 1883.* *La question Danubienne. Actes et documents.* Изд. Румынскаго правительства. „Собраніе документовъ, касающихся свободы рѣчнаго судоходства, начиная съ декрета Національнаго Конвента 20 ноября 1792 г., относительно плаванія по Шельдѣ и Маасу и кончая Лондонскою конференціею 1883 г. Специально по отношенію къ Дунаю, здѣсь помѣщено все, начиная съ 1854 г.“ (Обзоръ современной литературы по международному праву проф. гр. Л. А. Камаровскаго).—*Die Donauschiff-fahrtsfrage Stuttgart. 1858 (Sammlung der völkerrechtl. Acten).* — *Dr. I. v. Iasmund, Aktenstücke zur orientalischen Frage. II, III Band.* — Юзефовичъ, Договоры Россіи съ Востокомъ.—*Danube. № 1. 1883. Correspondence respecting the navigation of the Danube. Parl. Pap. London. Of.* — *Danube. № 2 1883. Protocols of Conferences held in London respecting the navigation of the Danube. Parl. Pap. London. Of.*—*Danube. № 3. 1883. Despatch to Her Majesty's representatives abroad respecting the navigation of the Danube and the conferences relating thereto. Parl. Pap. 14 March 1883. London. Of.*—*Libro verde italiano. Documenti diplomatici sulla questione del Danubio. Roma. 1883.*—*Protocolle der Europäischen Donaucommission. № I—XXIV. Vom 4*

December 1880—2 Juni 1882. Of.—Commission européenne du Danube. Extraits des dernières délibérations sur les règlements prévus par l'art. 55 du Traité de Berlin, pour la partie du fleuve comprise entre les Portes de Fer et Galatz. Session du printemps 1881, avec l'assistance des délégués de Serbie et de Bulgarie. Of.—Annexe au Protocole № XXIV. Règlement de navigation, de police fluviale et de surveillance, applicable à la partie du Danube, située entre les Portes de Fer et Galatz, élaboré en exécution de l'art. 55 du Traité de Berlin du 13 Juillet 1878. 2 Juni 1882. Of.—См. также *Annuaire des deux mondes за разные года*;—*Mittheilungen der k. und k. öster.-ungar. Consularbehörden. Jahresberichte des österreich. Handelsministeriums*; приложения въ работамъ Гольцендорфа, Форштетера и иныхъ.

1634. Traité entre le prince Basile Lopul et le sultan Mohomet IV (Ports-francs, liberté de navigation).

1718. Juillet 21. Traité de Passarowitz entre l'empereur Charles VI et le Sultan. Art. I, § III. — Ghillany, *Diplomatisches Handbuch*, II, 210.—Hauterive et Cussy. 2-e p., t. I, p. 113.

1718. Juillet 27. Traité de Passarowitz. Autriche, Turquie. Art. II.—Schmauss, *Corpus Jur. Gentium. Acad*, II, 1716. Haut. et C.. 2-e p., t. I, p. 113.

1718. Juillet 27. Traité de commerce et de navigation de Passarowitz entre la république de Venise et le Sultan. Art. 2.—Ghillany, II, 217.

1776. Février 9. Convention de limites entre Marie-Thérèse et le roi de Pologne. Art. 5.—Martens, R. I, 479 —Neumann, I, 196.

1779. Mai 13. Convention de Teschen entre l'impératrice-reine et S. A. S. Electorale Palatine. Art. 5.—Martens, R. II, 671.—Neumann, I, 244.—R. M., I, 170.

1784. Février 24. Autriche-Turquie. Sened de la Porte. Art. III, IV, VI.—Martens, R., III, 723.—Neumann, I. 332.

1784. Août 31. Autriche, Bavière. Art. IV et ss.—Martens, R., III, 755.

1812. Mai 28. Paix de Bukharest. Russie-Turquie.—Martens et Cussy, II, 393.—Martens, N. R., t. III, p. 397.—State papers, 1825—26, p. 908.

1815. Mars 24, Traité de Vienne. Articles concernant la libre navigation des rivières.—De Clercq, T. II, p. 472.—Martens, N. R., t. II, p. 434.

1815. Mai 30. Firman de la Porte, pour assurer à l'Autriche la navigation sur le Danube.—Neumann et Plason, N. S., VI. 476.

1816. Avril 14. Autriche, Bavière Convention pour fixer les limites de leurs Etats respectifs. Art. IX.—Martens, N. R., III, 15 —Neumann, III, 130.

1817. Russie, Turquie. Traité de délimitation.

1827. Juin 16. Rivières de l'Autriche et du Brésil. Traité de commerce et de navigation, signé à Vienne entre l'Autr. et le Brés Art. 2.—Neumann, IV, 121.

1828. Janvier 18. Traité fondamental de douanes, conclu à Munich entre la Bavière et le Wurtemberg. Art. 29.—Texte allem. dans Martens, N. R., VII. p-ie 2, p. 529.

1829. Septembre 14. Paix d'Andrinople. Art. III.—Martens, R. M. IV, 222 —N. R. VIII. 143.

1838. Juillet 3. Autriche, Angleterre.—Martens et Cussy, IV, 525.—N. R. XV 626, 821.

1840. Juillet $13/_{25}$. Autriche, Russie.—Convention concernant la navigation du Danube, signée à S-t Pétersbourg. Art. 1 à 9 inclus.—Θ. Мартенсъ, Собрание трактатовъ Россіи, т. IV, ч. I, № 139, стр. 487 и слѣд.—Neumann, t. IV, p. 460.—Martens-Murhardt, t. I, p. 208.—Martens et Cussy, V, 52.—Wiener Zeitung, 22 Octob. 1840.

1840. Septembre 5. Convention entre la Russie et l'Autriche sur la navigation du Danube.—Texte allem. dans Neumann. IV, p. 460.

1850. Novembre $1/_{13}$. Autriche-Russie. Protocole sur la prolongation de la Convention de 1840 relative à la navigation du Danube, signé à Vienne. Art. IX.—Martens, R. M., VI, 433.—Neumann, V, 265.—Journal de St. Pétersbourg, 10 Oct. 1851.

1851. Octobre 18. Autriche, Sardaigne. Traité de commerce et de navigation, signé à Vienne. Art. 12.— Texte italien dans Neumann, V, p. 406.—Martens, N. R. G., t. XVI, I, 189.

1851. Décembre 2. Autriche, Bavière. Traité relatif à la navigation du Danube et de ses affluents, signé à Vienne, suivi d'articles séparés et de l'acte d'accession de Wurtemberg.—Martens, N. R. G., XVI, p-ié 2, p. 63.—Texte allem. dans Neumann, V, 449.

1853 Juin ¹⁸/₃₀. Bavière, Russie. Déclaration faite à Munich par la Russie et la Bavière, touchant la navigation du Danube.—Neumann et Plason, N. S., VI, p. 516.—Martens et Cussy, R. M., VII, 245.

1854. Mai 2. Traité de commerce et de navigation de Bruxelles entre l'Autriche et la Belgique. Art. 2.—Neumann, VI, 174.

1854. Août 8. Autriche-puissances alliées. Conditions de la paix avec la Russie.—De Clercq, VI, 456 s.

1854. Décembre 28. Memorandum.—De Clercq, VI, 487.

1855. Mars 15—Juin 4. Conférences de Vienne, Protocole N° 4 del a Conférence tenue le 21 Mars pour le rétablissement de la paix en Orient. De Clercq, Traités de France, VI, 515—519.—Protocole N° 5 de la Conférence, tenue le 23 Mars pour le rétablissement de la paix en Orient. De Clercq, Traités de France, VI, 520.—Martens, N. R. G., XV, 633.—Annuaire des deux mondes. 1854—55.

1855. Juin 5. Autriche, Bavière, Wurtemberg. Protocole concernant l'accession du Wurtemberg au traité du 2 Déc. 1851, pour la navigation du Danube et de ses affluents, signé à Vienne.—Martens, N. R. G., XVI, p-ié 2, p. 71.

1855. Octobre 14. Memorandum des puissances alliées.

1855. Décembre 29. Traité de commerce et de navigation de la Haye entre l'Autriche et les Pays-Bas. Art. II.—Neumann, VI, 257.

1856. Février 1. Protocole de la Conférence, tenue à Vienne pour fixer les préliminaires de paix entre la Russie, la Turquie et ses alliés.—De Clercq, VII, 21.

1856.—Conférences tenues à Paris pour le rétablissement de la paix en Orient. Février 2. Protocole № 1. De Clercq, VII, 22—24 —Mars 6 Protocole № 5. De Clercq, VII, 29—31.—Mars 12. Protocole № 8. De Clercq, VII, 36—37.— Mars 18. Protocole № 10. De Clercq, VII, 39—42.—Таже N. R. G., XV. 770.

1856. Mars 30. Paix de Paris. Art. XV—XX.—Martens, R. M. VII, 497.—Idem, N. R. G., t. XV, 770.—De Clercq, t. VIII, p. 59.—Neumann, t. VI, p. 274.—Engelhardt, Du régime.... Appendice IV, 252—255.

1857. Janvier 6. Protocole de Paris concernant les îles et les bras formant le Delta du Danube.—Martens, N. R. G., XV, 794.

1857. Avril 11. Acte définitif entre l'Autriche, la France, la Grande-Bretagne, la Russie et la Turquie, établissant la nouvelle frontière entre la Russie et la Turquie, signé à Kischeneff. Art. 6.—Martens, N. R. G., XX, p. 4.

1857. Novembre 7. Convention entre les riverains, suivie de plusieurs annexes. Annuaire des deux mondes de 1858. — Martens, N. R. G., XVI, p-ie 2, p. 75.—Neumann et Plason, N. S., VIII, p. 390.—Carathéodory, Du droit.... Appendice V, p. 176—195.

— 1858. Janvier 29. Ordonnance du Ministère Autrichien de commerce, concernant l'exécution de l'Acte de navigation du Danube.—Neumann et Plason, N. S., II, 4 (texte allemand)

1858. Janvier 29. Ordonnance du Ministère Autrichien du commerce, réglant les conditions auxquelles sont soumises les légitimations Autrichiennes, pour les conducteurs de bâtiments ou de radeaux sur le Danube. Texte allemand dans Neumann et Plason, N. S., II, 138.

1858. Janvier 30. Commission européenne. Votum seperatif du délégué de la Turquie.—Neumann et Plason, N. S., VIII, p. 411.

1858. Mars . Ordonnances ministérielles de la Bavière à l'égard de la mise en exécution de l'Acte du 7 Novembre 1857 pour la navigation du Danube.—Texte allemand dans Neumann et Plason, N. S., II, 138.

1858. Mai 22—Août 19. Protocoles des conférences, tenues à Paris pour l'organisation de la Moldavie et de la Valachie.—Martens, N. R. G., t. XVI, p-ie 2, p. 14.—Protocole № 14. Séance du 9 Août.—Ibidem, p. 34—36.—Protocole № 18. Séance du 16 Août.—Ibidem, p. 40—50.—Neumann et Plason, N. S., VI, 717—726.—Das Rumänische Grünbuch. S. 335—342.

1858. Juillet 12. Ordonnance du Ministère Impérial-Royal du commerce et du commandement suprême de l'armée concernant la compétence dans les demandes de concession pour exercer la navigation à vapeur sur les eaux de l'intérieur du pays.—Texte allem. dans Neumann et Plason, N. S., II, 92.

1859, Mars 1. Articles additionnels à l'acte du 7 Novembre 1857 pour la navigation du Danube.—Neumann et Plason, N. S., VI, 682.

1860. Juin 27. Commission européenne. Règlement provisoire pour la police de la navigation sur le Bas-Danube entre Isaktcha et Soulina, arrêté à Galatz.—Martens, N. R. G., XVI, p-ie 2, p. 622.—Neumann et Plason, N. S., II, 403.

1860. Juillet 9. Commission européenne. Règlement provisoire pour la police du port et de la rade de Soulina.—Martens, N. R. G., XVII, p-ie 2, p. 118.

1860. Juillet 9. Règlement provisoire pour le pilotage sur le Bas-Danube. Art. 53—70 inclus.—Neumann et Plason, N. S., VIII, 441.

1860. Juillet 25. Arrêté de la Commission européenne du Danube, relatif au tarif provisoire des droits de navigation, applicable à l'embouchure de Soulina, signé à Galatz.—Neumann et Plason, N. S., II, 411.—Martens, N. R. G. t. XVI, p-ie 2, p. 632—639.

1860. Juillet 26. Règlement provisoire pour le service des allèges sur le Bas-Danube.—Neumann et Plason, N. S., VIII, 452.

1861. Mai 1. Règlement sur la création d'un inspectat général de navigation sur la partie du Danube en aval d'Isaktcha.—Neumann et Plason, N. S., VIII, 471.

1861. Octobre 2. Règlement amendé sur la création d'une inspection générale de navigation pour la partie du Danube, située en aval d'Isaktcha.—Neumann et Plason, N. S., VIII, 478.

1863. Mars 7. Revision du Tarif provisoire des droits de navigation applicable à l'embouchure du Danube.

1864. Novembre 21. Commission européenne. Règlement de navigation et de police, applicable au Bas-Danube.—Martens, N. R. G., XVIII, 118.

1865. Novembre 2. Acte public de la Commission européenne du Danube, relatif à la navigation des embouchures du Danube.—Martens, N. R. G., XVIII, 144.—Neumann et Plason, N. S., IV, 304—337. — О. Мартенсъ. Собрание трактатовъ Россіи. Т. IV, ч. 2, № 160, стр. 751 и слѣд.—De Clercq, IX, 371.—Собрание дѣйствующихъ трактатовъ Россіи, II, 16.

1865. Novembre 2. Commission européenne. Protocole relatif aux dispositions sur la navigation du Danube. signé à Galatz —Martens, N. R. G., XVIII, 143.

1865. Novembre 2. Commission européenne. Tarif des droits de navigation à prélever à l'embouchure du Danube, suivi d'un tableau —Martens, N. R. G., XX, 19.

1866. Mars 10, Juin 4. Autriche, France, Gr.-Bretagne, Italie, Prusse, Russie, Turquie. Protocoles des conférences, tenues à Paris relativement aux affaires des Principautés Danubiennes et à la navigation du Danube.—Martens, N. R. G., XVIII, 166—221.

1866. Mai 8. Arrêté de la Commission européenne du Danube à l'égard de la mise en vigueur de l'Acte public du 2 Novembre 1865.—Neumann et Plason, N. S., IV, 433.

1866. Mai 12. Dispositions réglementaires de la Commission européenne du Danube pour la navigation des radeaux et trains de bois dans le bras de Soulina. Dispositions additionnelles.—Neumann et Plason, IV, 435.

1866. Décembre 11. Traité de commerce et de navigation, conclu à Vienne entre la France et l'Autriche. Art. 10.—Neumann et Plason, N. S., IV, 631.

1866. Décembre 11. Protocole final ajouté au traité de commerce et de navigation, conclu le même jour à

Vienne entre la France et l'Autriche. Art. 9, § 2.—
Neumann et Plason, N. S., IV, 634.

1867. Avril 23. Traité de commerce et de navigation, conclu à Florence, entre l'Autriche et l'Italie. Art. 21.—Texte italien dans Neumann et Plason, N. S., V, 100.

1867. Avril 23. Protocole final du traité de commerce et de navigation, conclu à Florence entre l'Autriche et l'Italie. Art. 21 du traité.—Texte italien dans Neumann et Plason, N. S., V, 162.

1867. Avril 26. Dispositions de la Commission européenne du Danube, modifiant les taxes imposées aux bateaux à vapeur par le tarif du 2 Novembre 1865.—Neumann et Plason, N. S., V, 166.

1867. Avril 30. Règlement fixant l'ordre des travaux de la Commission européenne du Danube.—Neumann et Plason, N. S., V, 171.

1867. Mai 20. Ordonnance du Ministère Imp.—Royal des Finances, concernant l'exécution de l'art. 9 du protocole final du Traité Austro-français du 11 Décembre 1866 à l'égard du transit du tabac et du sel à travers le territoire Autrichien.—Texte all. dans Neumann et Plason, N. S., V, 184.

1867. Novembre 2. Règlement de procédure pour le jugement des contestations civiles dans le cas d'avaries, où la Commission européenne du Danube agit comme partie intéressée.—Neumann et Plason, N. S., V, 282.

1868. Avril 16. Nouvelles dispositions de la Commission européenne du Danube sur le service des allèges.—Neumann et Plason, N. S., V, 444.

1868. Avril 16. Commission européenne. Nouvelles dispositions relatives au pilotage.—Martens, N. R. G., XX, 29.

1868. Avril 21. Dispositions de police de la Commission européenne du Danube pour les travaux d'amélioration du Bas-Danube.—Neumann et Plason, N. S., V, 451.

1868. Avril 30. Allemagne du Nord, Autriche, France, Grande-Bretagne, Italie, Turquie. Convention pour la

garantie d'un emprunt à contracter par la Commission européenne, signée à Galatz. — Martens. N. R. G., XVIII, 153.

1868. Avril 30. Autriche-Hongrie, Gr-Bretagne. Traité de navigation.—N. R. G., 2 série, II, 361.

1868. Octobre 29. Commission européenne. Protocole relatif au contrat d'emprunt, signé à Londres.—Martens, N. R. G., XX, 32.

1869. Avril 17. Extrait du protocole de la séance de la Commission européenne du Danube, concernant les règlements applicables au Bas-Danube en matière de quarantaine. Le règlement arrêté par la Commission sanitaire de Constantinople, adopté par la Commission européenne du Danube.—Neumann et Plason, N. S., VI, 313.

1869. Avril 22. Règlements de divers arrêtés par la Commission européenne du Danube.—Neumann et Plason, N. S., VI, 323.

1869. Novembre 2. Commission européenne, Turquie. Arrangement pour le remboursement des avances faites par le Gouvernement Ottoman, signé à Galatz.—Martens, N. R. G., XX, 32.

1870. Mars 24. Traité de commerce et de navigation entre l'Autriche et l'Espagne. — Neuman et Plason. N. S., VII, 24.

1870. Avril 20. Note de l'ambassadeur de Turquie à Vienne au comte de Beust, à l'égard de la déclaration de Sulina comme port franc.—Neumann et Plason, N. S., VII, 70.

1870. Novembre 8. Disposition de la Commission européenne du Danube, abrogeant le règlement du 20 Avril 1869 sur l'enregistrement des allèges.—Neumann et Plason, N. S., VII, 154.

1870. Novembre 8. Commission européenne. Nouveau règlement de navigation et de police, applicable au Bas-Danube.—Martens, N. R. G., XX, 40.—Neumann et Plason. N. S., VII, 117—153.

1871. Protocoles des conférences de Londres.—Angeberg, Traité de Paris et conférence de Londres.

1871. Mars 13. Allemagne, Autriche, France, Gr.-Bretagne, Italie, Russie, Turquie.—Traité pour la revision des stipulations du Traité conclu à Paris, le 30 Mars 1856, relatives à la navigation de la Mer Noire et du Danube, signé à Londres.—Martens, N. R. G., XVIII, 303.—Neumann et Plason, N. S., VII, 258.—De Clercq, t. X, p. 461.—Archives de droit international et de législation comparée. 1874.—Сборникъ дѣйствующихъ договоровъ Р., II, 107.

1871. Mai 15. Ratifications du traité de 13 Mars, échangées à Londres.

1871. Juillet 5. Danube. Instructions de la Commission européenne du Danube, arrêtées en vertu de l'art. 9 de l'Acte public du 2 Novembre 1865, suivies des instructions au capitaine de port de Soulina.—Neumann et Plason, N. S., VII, 258.

1871. Novembre 2. Disposition de la Commission européenne du Danube, modifiant l'art. XI du tarif des droits de navigation du 9 Novembre 1870.—Neumann et Plason, N. S., VII, 353.

1872. Mai 1. Règlement fixant l'ordre des travaux de la Commission européenne du Danube.—Neumann et Plason, N. S., VII, 456.

1875. Novembre 10. Commission européenne. Allemagne, Autriche-Hongrie, France, Gr.-Bretagne, Italie, Russie, Turquie. Règlement de navigation et de police applicable au Bas-Danube — Martens, N. R. G., 2-de série. T. III, 572.

1875. Novembre 10. Commission européenne. Allemagne, Autriche, France, Gr.-Bretagne, Italie, Russie, Turquie. Tarif des droits de navigation à prélever à l'embouchure de Soulina. — Martens, N. R. G., 2-de série, III, 604.

1876. Mars 1. Revision de l'acte du 2 Novembre 1868.

1877. Mars 31. Protocole de Londres.—N. R. G., III (2 série). 173.

1877. Avril 29. Turquie. Instructions, données aux commandants en chef des troupes turques, touchant les mesures à prendre sur le Danube, suivies d'une proclamation.—Martens, N. R. G., 2-e série, t. III, p. 199.

1877. Mai 6—31. Autriche-Hongrie, Russie, Turquie. Correspondance relative à la navigation du Danube.—Martens, N. R. G., 2-e série, t. III, 201—208.—Staatsarchiv, XXX, № 6436, 6447, 6441. 6452, 6457, 6458, 6464.—Oesterr. Rothbuch, 1878. № 1078/80, 1083.

1878. Mars 3. Turquie et Russie. Préliminaires de San-Stefano. Art. XII, XIII. — Martens, N. R. G., 2-e série, p. 246—269.—Journal de S-t Pétersbourg du⁹/₂₁ Mars 1878. — Annuaire de droit international. Année IV, p. 232—234.

1878. Juin 13—Juillet 13. Allemange, Autriche-Hongrie, France, Gr-Bretagne, Italie, Russie, Turquie. Protocoles du Congrès de Berlin.—Martens, N. R. G., 2 série, t. III, 276—448. — Staatsarchiv. XXXIV, S. 214 u. f.

1878. Juillet 8 (26 Juin). Serbie, Autriche-Hongrie. Convention provisoire concernant les chemins de fer et la régularisation des Portes de fer.—N. R. G., 2 série. XIV. 278.

1878. Juillet 13. Grandes Puissances. Traite de Berlin. Art. 52—57.—Martens, N. R. G., 2 série, t. III, p. 449—465.—Reichsanzeiger von 1878, S. 307. Texte français et allemand.—V. Holtzendorff, Les droits de la Roumanie, p. 42—43. — Annuaire de droit international. Année IV (1880). p. 267. — Мартенсъ, Трактаты Россіи, VIII, 639.—De Clercq, Traités etc. T. XII, p. 333.

1878. Août 3—28. Grandes Puissances. Procès-verbaux concernant l'échange des ratifications du Traité de Berlin, signé à Berlin.—Martens, N. R. G., 2 série. t. III, p. 466.

1879. Octobre 27 (15)—Novembre 9 (Octobre 28). Allemagne, Autriche-Hongrie, France, Gr.-Bretagne, Italie, Russie, Turquie. Procès-verbaux de la Commission technique Européenne, formée en vertu d'un accord intervenu entre les Puissances signataires du Traité de Berlin pour chercher le meilleur endroit pour la construction d'un pont sur le Danube dans le voisinage de Silistrie.—Martens, N. R. G., 2-e série, t. VI, 155.

1879. Novembre 10. Commission Européenne du Danube. Règlement intérieur de la Commission, arrêté à Galatz. Grandes Puissances, Roumanie et Turquie.—Martens, N. R. G., 2-e série par Jules Hopf, t. IX, p. 712—717.—Trattati e Convenzioni, VIII, 546.

1879. Décembre 28. Acte additionnel à l'acte public du 2 Novembre 1865, relatif à la navigation des embouchures du Danube.—Protocoles de la Commission Européenne du Danube, № 313, 353, 384.

1880. Novembre 29. Commission Européenne du Danube. Grandes Puissances, Roumanie et Turquie. Règlement des attributions du Bureau de vérification, attaché au capitanat du port de Soulina; arrêté par la Commission Européenne du Danube à Galatz.—Martens, N. R. G., 2-e série, p. 717—720.—Trattati e Convenzioni, VIII, 181.

1881. Mai 19. Commission Européenne du Danube. Règlement de navigation et de police, applicable à la partie du Danube, comprise entre Galatz et les embouchures, arrêté par la Commission Européenne, suivi du Tarif des droits de navigation à prélever à l'embouchure de Soulina, ainsi que des instructions spéciales à l'Inspecteur de la navigation du Bas-Danube et au Capitaine du port de Soulina.—Martens, N. R. G., 2-e série, IX, p. 234—346.—Raccolta delle leggi. Serie 3-a, № 955.

1881. Mai 28. Commission Européenne du Danube. Extrait du Protocole de la Commission, relatif à l'Acte additionnel du même jour —Martens, N. R. G., 2-e série, t. IX, 253.—Raccolta delle leggi, serie 3-a, № 955.

1881, Mai 28. Allemagne, Autriche-Hongrie, France, Gr.-Bretagne, Italie, Roumanie, Russie, Turquie. Acte additionnel à l'Acte public du 2 Novembre 1865 pour la navigation des embouchures du Danube, signé à Galatz.—Martens, N. R. G., 2-e série, VIII, 207—210.—Protocole de la Commission Européenne du Danube, № 384.—Wiener Zeitung 24 August. 1882.

1881. Mai 28. Commission européenne. Réserves énoncées par les délégués de la Russie et de la Roumanie lors de la signature de l'acte additionnel du même jour.—N. R. G. 2 série, IX, 254.

1882. Février 22. Autriche-Hongrie, Serbie. Traité de navigation. — Holtzendorff, Les droits etc. p. 247—257.

1882. Juin 2. Commission européenne du Danube. Règlement de navigation, de police fluviale et de surveillance, applicable à la partie du Danube, située entre les Portes de Fer et Braïla. — Martens, N. R. G., 2-e série, t. IX, p. 394—410.—De Clercq, t. XIV, p-i^e 1-re, p. 176, 181.—Archives diplomatiques, XXIV. 1, p. 8.

1882. Juillet 29. Décret du gouvernement italien rendant exécutoire en Italie le traité du 28 Mai 1881.

1882. Novembre 16. Allemagne, Autriche-Hongrie, France, Gr.-Bretagne, Italie, Roumanie, Russie, Turquie. Règlement concernant la perception des taxes sanitaires par la caisse de navigation de Soulina; arrêté par la Commission européenne du Danube à Galatz.—Martens, N. R. G., 2-e série, X, 614.

1883. Février 8—Mars 10. Grandes Puissances. Protocoles des conférences, tenues à Londres, pour régler les questions relatives à la navigation du Danube.—Martens, N. R. G., 2-e série, IX, 346.—Parl. papers. 1883 (3426). — De Clercq, t. XIV, p-i^e 1-re, p. 153 et ss.

1883. Mars 10. Grandes Puissances. Traité, signé à Londres, relativement à la navigation du Danube, suivi du Règlement de navig., de police fluviale et de surveillance, applicable à la partie du Danube, située entre les Portes de Fer et Braïla, ainsi que des Protocoles de ratification en date de 21—24 Août et 25 Octobre 1883.—Martens, N. R. G., 2 série, t. IX, p. 392—413.—Parl. Papers, 1883. № 3804. — Staatsarchiv, XLI, № 7991.—Archives diplomatiques, XXIV, I, 1.—De Clercq, t. XIV, p-i^e 1-re, p. 178. — Сборникъ дѣйствующихъ трактатовъ, II, 139.

1883. Avril 23. Allemagne, Autriche-Hongrie, France, Gr.-Bretagne, Italie, Russie, Turquie. Déclaration concernant le maintien provisoire de la Commission européenne du Danube, signée à Londres.—Martens, N. R. G., 2-e série, X, 616.

Трактаты, конвенции и проч. относительно притоковъ Дуная.—*Иннъ*.—1776. Mai 13. См. Дунай.

1784. Août 31. Traité entre l'Empereur et l'Electeur de Bavière, pour régler définitivement les limites du quartier de l'Inn, cédé à l'Autriche par le traité de paix de Teschen. Art. 3, 6, 7, 8.—Martens, R. III, 754.

1815. Avril 23. Convention non ratifiée de Vienne sur les arrangements avec la Bavière entre les ministres d'Autriche, de Russie, de Prusse et de Bavière, sous la coopération de l'Angleterre. Art. 4.—Neumann, II, 548.

1816. Avril 14. См. Дунай.

1851. Décembre 2. Autriche, Bavière. — Neumann, V, 449. См. Дунай.

1858. Novembre 30. Publication du gouverneur Imp.—Royal de la Haute-Autriche, concernant la régularisation de l'Inn. — Texte allem. dans Neumann et Plason, N. S., II, 157.

1866. Novembre 10. Déclaration ministérielle de l'Autriche-Hongrie, concernant un arrangement entre l'Autriche et la Bavière pour l'adoption d'une nouvelle carte fluviale, annexe de la convention du ¹⁹/₃₁ Août 1858 pour la régularisation de l'Inn.—Neumann et Plason, IV, 601.

Прутъ ¹⁾.—1776. Février 9. См. Дунай.

1812. Mai 28. Traité de paix de Bukharest entre la Russie et la Porte. Art. 4.—Texte allemand dans Martens, N. R., III. 399.—Idem, R. M., II, 393.

1866. Décembre ³/₁₅. Stipulation entre la Russie, l'Autriche-Hongrie et la Roumanie, concernant la navigation du Pruth. — Neumann et Plason, N. S., IV, 606. — Трактаты Россіи О. Мартенса, т. IV, ч. II,

¹⁾ На Прутѣ дѣйствуетъ договоръ 1866 г. Судходство вполнѣ свободно. Плаваютъ главнымъ образомъ греческія суда. Небольшія пошлины предназначаются для покрытія расходовъ на очистку русла. Коммиссія изъ трехъ членовъ имѣетъ обязанностью наблюдать за исполненіемъ регламента, разрабатывать рѣчное право, принимать мѣры, требуемыя состояніемъ судходства. Подъ ея начальствомъ стоитъ инспекторъ судходства. — См. о карантинахъ на Прутѣ Уставъ о карантинахъ. Приложение къ ст. 1604 Уст. Врачебнаго по продолженію 1876 г. Прим. къ ст. 750.

№ 162, стр. 858 и слѣд.—Martens-Samwer-Hopf, N. R. G., XV, № 54, p. 296—301.

1871. Février 8 et 9. Autriche-Hongrie, Roumanie, Russie. Règlement de navigation et de police, applicable au Pruth, arrêté par la Commission mixte permanente, instatuée conformément à la convention de Bukharest du 15 Décembre 1866, suivi d'un Tableau signé à Bukharest. L'annexe au protocole № 2.—Neumann et Plason, N. S., VII, 186 —Martens, N. R. G., 2-e série, I, 485.

1871. Janvier 27, Février 8—Janvier 28, Février 9. Tarif provisoire des droits de navigation à percevoir au confluent du Pruth et du Danube, arrêté conformément à la convention de Bukharest du 15 Décembre 1866.—Neumann et Plason, IV, p. 3; VII, p. 212.—Martens-Samwer-Hopf, N. R. G., 2 série, 1, 485—505.

1871. Janvier 27, Février 8. Règlement spécial pour l'administration de la caisse de navigation du Pruth, arrêté conformément à la convention de Bukharest du 15 Décembre 1866. L'annexe 2 au protocole.—Ibidem.

1871. Novembre ³/₁₅. Notice de la Commission mixte du Pruth, relative au régime douanier à établir sur la partie inférieure du Pruth, en aval de Nemtzeni.—Neumann et Plason, N. S., VII, 356

1872. Janvier 26, Février 7. Dispositions de la Commission mixte du Pruth, modifiant le tarif provisoire des droits de navigation à percevoir au confluent du Pruth et du Danube. — Neumann et Plason, N. S., VII, 449.

1872. Février ¹⁵/₂₇. Règlement de la Commission mixte du Pruth pour la visite et la classification des bâtiments destinés à naviguer sur le Pruth.—Neumann et Plason, N. S., VII, 451.

Глава VIII.

ОЧЕРКЪ РАЗВИТІЯ СВОБОДНАГО СУДОХОДСТВА ПО ВИСЛѢ, НѢМАНУ, ДНѢСТРУ И НѢКОТОРЫМЪ ДР. РѢКАМЪ ЕВРОПЫ.

Указатель литературы къ ВислѢ, Днѣстру и др. рѣкамъ.—*Висла*.—Отдѣльных работъ, посвященныхъ международному судоходству на ВислѢ, нѣтъ. Можно указать только на нѣсколько общихъ курсовъ, рассматривающихъ международноправовое положеніе польскихъ рѣкъ вообще: Vulmerincq, S. 295 f.—Мартенсъ, 2 изд., т. II., с. 238 сл.—Капустинъ, Обзоръніе... В. VIII, с. 54.—Ривье, русск. пер., с. 105.—За то ВислѢ посвящено не мало техническихъ работъ (Шитовскаго, Шмида и др.).

Днѣстръ.—Спеціальной литературы также не существуетъ. Имѣется только нѣсколько небольшихъ экономическихъ и государственноправовыхъ изслѣдованій: Braumüller (D. wichtigste Kanal in Europa Vereinigung des Schwarzen Meeres mit d. Ost. und. Nord-See durch Weichsel u. Dniester Berl. 1815.), П. Гроссуль-Толстой, Котруца, И. Гессенъ, В. Лохтинъ, Hagemeister и др.—Интернаціоналисты удѣляли ему не болѣе 2—4 строкъ; ср. Капустинъ, Ривье и др. Положеніе иностраннаго судоходства на Днѣстрѣ было предметомъ официальныхъ изысканій. Такъ слѣдуетъ отмѣнить во многихъ отношеніяхъ замѣчательную записку Д. Н. Островскаго объ историческомъ и современномъ состояніи дѣла на Днѣстрѣ (1884 г.).

Дуро.—Vulmerincq, S. 296.—Caratheodory, нѣм. раб., S. 325, 338.—Капустинъ и др.

Одеръ.—Klößen, Zur Geschichte des Oderhandels.—Abhandlungen von dem Stapelrechte der Stadt Magdeburg. Leipzig. 1742.

Нѣманъ.—О судоходствѣ по Нѣману въ Трудахъ общества для содѣйствія русской промышленности и торговлѣ. Часть 22. 1893 г. Отчетъ о дѣятельности за 1867—1892 г., стр. 52.

Право судоходства по Вислѣ.—*Исторія Вислы* есть въ то же время *исторія всѣхъ рѣкъ старой Польши*, такъ какъ главные договоры, опредѣляющіе положеніе вещей на ней, говорятъ собственно о всѣхъ рѣкахъ, которыя орошаютъ польскія провинціи, принадлежащія тремъ сосѣднимъ государствамъ. Въ 2 договорахъ, которые Россія заключила въ Вѣнѣ ^{3 мая}_{21 апрѣля} 1815 г. съ Австріей и Пруссіей „pour le règlement des affaires de Pologne“, мы находимъ рядъ почти тождественныхъ статей, посвященныхъ интересующему насъ вопросу. Начнемъ съ договора съ Австріей ¹⁾.

„Судоходство по всѣмъ рѣкамъ и каналамъ на всемъ пространствѣ прежняго царства Польскаго (какъ оно существовало до 1772) до ихъ устьевъ, какъ вверхъ, такъ и внизъ по теченію, будетъ свободно въ томъ смыслѣ, что оно не можетъ быть запрещено никому изъ жителей польскихъ провинцій, которыя находятся подъ австрійскимъ или русскимъ управленіемъ. Та же свобода практики и судоходства взаимно предоставляется, въ отношеніи рѣкъ и рѣчекъ, которыя не являются судоходными въ настоящее время, но могутъ быть сдѣланы таковыми въ будущемъ, а равно и каналовъ, которые будутъ вырыты. Тѣ же принципы примѣняются къ вышеуказаннымъ подданнымъ, что касается посѣщенія ими портовъ, въ которые они могутъ прибыть, плавая по этимъ каналамъ и рѣкамъ“ (ст. XXIV). „Права бечевой тяги и приставанія судовъ къ берегу будутъ принадлежать на равныхъ правахъ жителямъ обоихъ береговъ; однако судоходцы должны будутъ всегда соображаться съ регламентами полиціи внутренняго судоходства“ (ст. XXV).

„Для того, чтобы еще болѣе обезпечить эту свободу судоходства и устранить всякія препятствія для нея въ будущемъ, высокія договаривающіяся стороны согласились установить только одинъ какой-либо судоходный сборъ. Онъ назначать комиссаровъ для урегулированія этой пошлины, которая будетъ очень невысока и предназначена исключительно

¹⁾ Traité entre l'Autriche et la Russie pour le règlement des affaires de Pologne. Vienne. le 3 Mai (21 Avril) 1815. Annexe № 1 à l'acte du Congrès de Vienne. Angeberg, p. 1146.

для поддержанія въ судоходномъ состояніи перечисленныхъ рѣкъ и каналовъ. Эта пошлина, разъ она будетъ установлена обоими дворами, можетъ быть измѣняема только съ общаго согласія. Такимъ же образомъ будетъ опредѣлено число и устройство бюро для сбора пошлинъ. Если одна изъ двухъ договаривающихся державъ устроитъ новый каналъ на свой счетъ, подданные Императора Всероссійскаго не будутъ принуждаемы платить болѣе возвышенныя пошлины, чѣмъ подданные Императора Австрійскаго. На этотъ счетъ будетъ собдаться полная взаимность (ст. XXVI). Кромѣ того ст. XXVIII устанавливаетъ „самую безграничную свободу транзита во всѣхъ областяхъ старой Польши. Пошлины, взимаемыя съ провозимыхъ товаровъ, должны быть самыя незначительныя. Наконецъ по ст. XXIX стороны принимаютъ обязательство черезъ посредство особыхъ комиссаровъ сообща регулировать ввозъ и вывозъ товаровъ въ данныхъ предѣлахъ.

„Коммиссары, которымъ будетъ поручена выработка регламентовъ относительно всѣхъ перечисленныхъ выше вопросовъ, будутъ назначены, не теряя времени. Ихъ трудъ долженъ быть оконченъ, просмотрѣнъ и одобренъ не позже 6 мѣсяцевъ по ратификаціи настоящаго трактата“ (ст. XXVII).

Договоръ съ Пруссіей ¹⁾ уклоняется отъ изложенныхъ постановленій только въ немногихъ пунктахъ ²⁾. Ст. XXV гласитъ: „Всѣ затрудненія для судоходства, права d'entrepôt, de rompre charge, d'étape, de non allège и т. д., которыя могли существовать на польскихъ рѣкахъ, мѣшая свободѣ судоходства по рѣкамъ, рѣчкамъ и каналамъ, отменяются навсегда на всемъ ихъ протяженіи“. Слѣдующая за нею статья содержитъ подобное же распоряженіе: „Что касается правъ и привилегій отдѣльныхъ городовъ и ихъ портовъ, которыя могутъ нарушать права собственности(?) и которыя

¹⁾ Traité entre la Prusse et la Russie pour le règlement des affaires de Pologne, conclu à Vienne, le 3 Mai 1815. Annexe № 2 à l'acte final du Congrès de Vienne.

²⁾ Ст. XXII, XXIII, XXIV, XXVIII и XXIX вполне тождественны или подобны стст. XXIV, XXV, XXVI, XXVIII и XXIX предшествующаго договора.

слѣдовательно находятся въ противорѣчїи съ принципами, обоюдно признанными. съ общаго согласія постановлено, что особая коммиссія изъ представителей обоихъ дворовъ подвергнетъ разсмотрѣнію эти права, дабы указать на тѣ изъ нихъ, которыя подлежатъ отмѣнѣ и такимъ образомъ обезпечить за торговлей свободу и дѣятельность необходимыя для ея процвѣтанія“ ¹⁾). Существованіе подобныхъ учрежденій предполагалось возможнымъ только въ сѣверной Польшѣ, въ ближайшемъ сосѣдствѣ съ нѣмецкими рѣками Въ договорѣ съ Австріей о нихъ не говорится ни слова ²⁾).

Эти постановленія нашли свое освященіе въ генеральномъ актѣ 1815 г., въ которому были приложены оба договора, и такимъ образомъ три сосѣднія государства приняли обязательство соблюдать ихъ не только другъ передъ другомъ, но и передъ остальными подписчиками 1815 г. Ст. XIV Вѣнскаго акта гласитъ, что постановленія относительно свободы судоходства и коммерческихъ сношеній въ предѣлахъ старой Польши „seront invariablement maintenus“. Относительно рѣкъ общихъ у Россіи съ ея западными сосѣдами дѣйствовали конечно и общія стст. 108—117 Вѣнскаго договора.

Постановленія о польскихъ рѣкахъ проникнуты лучшими идеями начала нашего столѣтія. Въ нихъ слышно авторство Россіи, высоко державшей знамя всеобщаго успокоенія и мирнаго развитія народовъ. Къ сожалѣнію послѣ того, какъ воодушевленія улеглось, развитіе статей 1815 г., не имѣвшихъ достаточно прочныхъ корней въ культурныхъ условіяхъ восточной Европы, развитіе привилегійскаго права надолго остановилось.

На почвѣ договоровъ 1815 г. были заключены болѣе подробныя *соглашенія въ 1818 г.* Конвенція 5—17 августа между Россіей и Пруссіей распространяетъ свободу судоходства и пользованія портами для обоюдныхъ подданныхъ на всѣ воды старой Польши, а равно на рѣки и рѣчки, протекающія между восточною границею старой Польши, Двиною,

¹⁾ Ст. XXVI. — Конецъ ст. тождественъ со ст. XXVII договора съ Австріей.

²⁾ Впрочемъ не надо забывать, что 4 мая Австрія приступила (accession) къ договору Россіи и Пруссіи.

Днѣпромъ, Днѣстромъ и Прутомъ (стст. I—III, ст. X). Жители сосѣднихъ государствъ пользуются обоюдно равными правами съ туземцами (ст. VII). *Выработка правилъ рѣчной полиціи и забота о бечевничихъ* предоставляется на усмотрѣніе мѣстнаго государства (стст. V, VI). *Рѣчныя пошлины* и сборы одинаковы для мѣстныхъ подданныхъ и подданныхъ другой договаривающейся стороны (ст. VIII). Въ Австріи рѣчныхъ сборовъ вовсе не должно быть. Равно и на Бугѣ въ предѣлахъ Россіи. На остальныхъ русскихъ рѣчныхъ водахъ сборы допускаются (ст. IX). Судоходство по Вислѣ свободно отъ обложенія „pour la partie de ses rives, qui appartiennent aux deux parties contractantes“ (ст. XI). Последнее постановленіе представляетъ нѣкоторыя трудности для пониманія. Сопоставляя его со ст. IX, можно думать, что сборовъ рѣчныхъ не должно быть только въ тѣхъ частяхъ рѣки, которыя составляютъ границу обоихъ государствъ. Если же мы примемъ во вниманіе ст. I § f. договора Россіи съ Пруссіей отъ того же 1818 г. (¹⁹/₇ декабря), то заключеніе должно быть совершенно другое и, встати сказать, болѣе согласное съ грамматическомъ смысломъ этой сомнительной статьи. Именно, § f ст. I послѣдняго договора гласить: „Судоходство по Вислѣ свободно отъ всякаго сбора, за исключеніемъ прусскихъ *Schiffsgefässgelder*“. Отсюда выводъ, что въ договорѣ съ Австріей также устанавливается свобода отъ рѣчныхъ пошлинъ, но только для тѣхъ частей рѣки, которыя принадлежатъ сообща или отдѣльно Австріи и Россіи (а не Пруссіи).

Только что названный договоръ *Пруссіи и Россіи* имѣетъ совершенно ту же цѣль, что и выше разобранный австро-русскій. Постановленія ихъ о судоходствѣ въ сущности одни и тѣ же. Разница въ томъ, что въ составъ договорныхъ рѣкъ въ послѣднемъ соглашеніи включаются Одеръ и др. воды восточной Пруссіи. а державы, подписчицы, опредѣленно удерживаютъ за собой право взимать рѣчныя пошлины. Они утверждаютъ въ приложеніи къ договору тарифы рѣчныхъ сборовъ, которые впредь „могутъ быть возвышаемы только по взаимному соглашенію обоихъ государствъ“ (§ e ст. I).

Далѣе въ договорѣ $\frac{14 \text{ марта}}{27 \text{ февраля}}$ 1825 г. *Пруссіи и Россіи* постановляется, что подданные обѣихъ сторонъ будутъ поль-

зоваться, что касается судоходства по рѣкамъ въ другомъ государствѣ, тѣми же правами, что и туземцы (ст. IV); судоходство по Вислѣ, Нѣману и ихъ притокамъ объявляется свободнымъ отъ какихъ-либо взиманій, за исключеніемъ сборовъ при проходѣ каналовъ, мостовъ, шлюзовъ и т. п. (ст. V). По прекращеніи дѣйствія этой конвенціи руководящими началами будутъ служить принципы 1815 г. (ст. XIII)¹⁾. Постановленія о судоходствѣ по Вислѣ встрѣчались и въ *нѣкоторыхъ другихъ договорахъ* сосѣднихъ державъ, но въ общемъ дѣйствующимъ правомъ слѣдуетъ считать договоръ 1815 г., дополненный въ 1818 г.

Русское законодательство признавало свободу, гарантированную польскимъ рѣкамъ изложенными договорами. Такъ напр. 14 (26) сентября 1856 г. Коммиссія внутреннихъ и духовныхъ дѣлъ царства Польскаго сдѣлала распоряженіе о пропускѣ, согласно договору 1815 г., пароходовъ, принадлежащихъ прусскимъ подданнымъ, жителямъ польскихъ провинцій; нѣсколько позже, 25 мая 1863 г., появилось предписаніе Главнаго управленія путей сообщенія о дозволеніи подданнымъ Австріи и Пруссіи, жителямъ польскихъ областей, судоходства и пароходства по рѣкѣ Нѣману. Наконецъ для общихъ рѣкъ съ сосѣдними государствами имѣется ст. 268 Уст. пут. сообщенія: „Правила судоходства по рѣкамъ пограничнымъ опредѣляются въ особыхъ трактатахъ и конвенціяхъ, заключаемыхъ Имперію съ сопредѣльными державами“. Въ примѣчаніи къ этой статьѣ указаны: „1818 авг. ⁵/₁₇ (27453) дополнительный трактатъ съ Австріею, ст. I, II и VIII.—1825 ^{февраля 27}/_{марта 11} (30264) конвенція съ Пруссіею, ст. V.—1826 мая ²/₁₄ трактатъ съ Швеціею“. Перечень этотъ конечно не полонъ.

Изъ фактовъ болѣе поздняго времени, касающихся этой рѣки, слѣдуетъ отмѣтить заключеніе 20 августа 1864 г. особаго договора между Австріей и Россіей въ цѣляхъ *регулюванія* пограничныхъ частей Вислы, содержанія бечевниковъ и т. д. Договоръ этотъ въ общемъ дѣйствуетъ и до сей поры. Периодически собирается особая *международная Вислинская*

¹⁾ Конвенція была заключена на 9 лѣтъ. Договоръ 1818 г. заключенъ безъ указанія срока дѣйствія.

коммиссія, завѣдывающая этимъ дѣломъ. Такъ послѣдній разъ она засѣдала въ маѣ 1892 г.

На рѣкахъ и каналахъ бывшаго царства Польскаго существуютъ небольшіе *рѣчные сборы* при прохожденіи шлюзовъ или мостовъ, съ выгружаемыхъ товаровъ и нѣкоторые другіе. Идутъ они въ пользу городовъ (Плоцка, Влацлавска), тарифныхъ мостовъ и т. п. и въ общемъ очень невысоки. Однако австрійскіе и прусскіе подданные, плавающие по нашимъ водамъ, не разъ побуждали свои правительства къ открытію переговоровъ съ русскимъ М. и. д. на счетъ ихъ уничтоженія. Въ концѣ 60 гг. австрійцы и пруссаки жаловались на чрезмѣрное обложеніе плотовъ лѣса, сплаваемого изъ Галиціи по рр. Сану и Вислѣ въ Пруссію при проходѣ подъ мостомъ въ Влоцлавскѣ. Была созвана международная коммиссія, которая привела къ реформѣ этого сбора, но жалобъ не прекратила. Отнынѣ онѣ начали поступать уже на самый фактъ взиманія. Параллельно, по инициативѣ нѣкоторыхъ русскихъ, владѣющихъ баржами на р. Вислѣ, поднимался (въ 1888 г.) вопросъ объ установленіи особаго сбора съ германскихъ судовладѣльцевъ за право прохода грузовъ по русскимъ рѣкамъ. Однако въ виду того, что ссылки этихъ лицъ на существующее яко бы обложеніе русскихъ судовъ въ Пруссіи оказались невѣрны и что само право Россіи, добровольно принявшей на себя ограниченія 1815 и 1818 гг., устанавливать ихъ подлежитъ сомнѣнію, дѣло это прекратилось. Если теперь и обсуждается вопросъ о судоходныхъ сборахъ на р. Вислѣ, то главнымъ образомъ въ виду необходимости отыскать какой-либо источникъ для покрытія расходовъ на регулированіе русской части этой рѣки. Въ настоящее время на Вислѣ плаваютъ преимущественно прусскія суда, но имѣется и нѣсколько русскихъ, ходящихъ въ Пруссію съ товарами и пассажирами.

Современное положеніе Нѣмана.—*Положеніе дѣла* на Нѣманѣ совершенно особое. До 1879 г. тамъ дѣйствовали начала 1818 г. Но въ 1879 г. *пассажирское судоходство* по этой рѣкѣ было *взаимно закрыто* для русскихъ судовъ въ Пруссіи, и для прусскихъ въ Россіи. Трудно выяснитъ всѣ причины этого обстоятельства. Дѣло было повидимому такъ. Нѣкій пруссакъ Шиллеръ совершилъ въ апрѣлѣ и маѣ

1879 г. нѣсколько пароходныхъ рейсовъ въ Россію и подалъ прошеніе въ Министерство путей сообщенія о разрѣшеніи ему открыть правильное пассажирское движеніе по этой рѣкѣ между прусскими и русскими гаванями. Ближайшее русское начальство ему не препятствовало, такъ какъ въ 1863 г. главноуправляющій путями сообщенія указалъ мѣстнымъ управленіямъ на трактатъ 1815 г., какъ на руководство къ дѣятельности. Между тѣмъ М. п. с. въ разрѣшеніи Шиллеру отказало, и онъ свои рейсы прекратилъ, и не возобновилъ ихъ даже тогда, когда осенью послѣдовалъ новый, уже благопріятный отвѣтъ на его прошеніе. Въсто этого

30 октября
11 ноября 1879 г. германскій консулъ въ Ковно сообщилъ окружному управленію путей сообщенія о полученіи имъ того же числа отъ оберъ-президента въ г. Кенигсбергѣ телеграммы, по коей плаваніе русскимъ пароходамъ по р. Нѣману воспрещалось. Такимъ образомъ запрещенію нашего пароходства по р. Нѣману былъ данъ какъ бы мѣстный, административный характеръ ¹⁾).

Пассажирскихъ пароходовъ, ходившихъ въ Пруссію, было у насъ всего 2. Товарныхъ вовсе не имѣлось. *Русскія парусныя* суда сохранили право свободно проходить въ Пруссію. Съ своей стороны мы не отвѣтили запрещеніемъ *нѣмецкимъ грузовымъ судамъ* ходить въ Россію. Грузовые пароходы и парусныя суда и барки пруссаковъ пользуются полною свободою судоходства и никакимъ поборамъ не подлежатъ. Даже флага своего они обыкновенно не вывѣшиваютъ; онъ, положимъ, и не нуженъ, такъ какъ на этой рѣкѣ плаваютъ только русскія и прусскія суда. Паспорты прусскихъ подданныхъ, прибывающихъ въ Россію, визируются нашимъ консуломъ въ Мемелѣ. Краткосрочные проходные билеты визы не требуютъ.

Теперешнее *положеніе вещей* очень по душѣ русскимъ *пароходовладельцамъ*, такъ какъ избавляетъ ихъ отъ конкуренціи болѣе предприимчивыхъ и свѣдущихъ пруссаковъ. Они желаютъ только, чтобы рейсы прусскихъ и русскихъ пароходовъ были соединены у границы. Нынѣ же между

¹⁾ Быть можетъ, при этомъ запрещеніи также играло нѣкоторую роль устройство зимней гавани для русскихъ судовъ, плававшихъ по Нѣману, на прусской территоріи недалеко отъ нашей границы.

крайними пунктами остановокъ тѣхъ и другихъ имѣется добрыхъ 11 верстъ, которыя проходятся пассажирами пѣшкомъ. Наши пароходовладѣльцы просятъ допустить прусскіе пароходы до Юрбурга, т. е. на 11 верстъ въ Россію. Оказывается будто-бы, что въ силу дѣйствующихъ таможенныхъ правилъ, легче пропустить иностранный пароходъ въ Россію съ тѣмъ, чтобы тотчасъ отослать его съ конвойнымъ назадъ, чѣмъ дозволить русскимъ пароходамъ доходить до самой границы и принимать пассажировъ съ иностраннаго судна. Наши предприниматели находятъ, что потеря права ходить съ пассажирами въ Пруссію не нанесла имъ большаго ущерба, особенно потому, что дѣйствующія таможенные и паспортныя правила и безъ того чрезвычайно затрудняли имъ иностранную практику. Не мѣшаетъ однако замѣтить, что всякаго рода стѣсненія пограничныхъ сношеній съ болѣе богатыми и образованными прусскими областями тяжело падаютъ именно на русскихъ подданныхъ. Для иностранцевъ болѣе свѣдущихъ и опытныхъ не предоставляется особенно труднымъ такъ или иначе достигать своихъ цѣлей. Въ настоящее время напр. команда на русскихъ пароходахъ по Нѣману состоитъ изъ однихъ нѣмцевъ. *Закрытіе Нѣмана стѣсняетъ правильное развитіе Литвы* и увеличиваетъ ея экономическую зависимость отъ иностранцевъ.

Очеркъ международного права Днѣстра.—Днѣстръ судоходенъ только въ Россіи, но какъ сплавная рѣка онъ имѣетъ международное значеніе. Вопросы международного права возникаютъ на немъ съ начала XIX в. *Ст. III разграничительнаго договора 1810 г.* ¹⁾ стипулировала свободу судоходства по этой рѣкѣ для подданныхъ обѣихъ имперій. Содержаніе ея, не совсѣмъ гладко выраженное, таково: „Свободное судоходство по Днѣстру имѣетъ существовать по прежнему, но чрезъ то никоимъ образомъ не отмѣняются взаимныя положенія таможенныхъ пошлинъ, установленныхъ или впредь устанавливаемыхъ, включая обыкновенно взимаемыхъ за пристань и для безопасности судоходства, а также и за бечевую, которая будетъ свободна на томъ и другомъ берѣгѣ“.... ²⁾. Изъ этой статьи явствуется, что свобода судоходства по Днѣстру имѣла мѣсто и раньше 1810 г.

¹⁾ Полное собраніе законовъ, т. XXXI, № 24200.

²⁾ Мартенсъ, Собраніе трактатовъ и конвенцій, томъ III, с. 40.

Далѣе указъ 6 іюня 1811 г. установилъ „способы къ споспѣшествованію судоходства по р. Днѣстру“ ¹⁾, собственно правила надзора за промышленниками и рабочими, приходившими съ судами и плотами по Днѣстру изъ австрійской Галиціи. Правила эти вдохновлялись политическими цѣлями, укрѣпленіемъ русскаго вліянія въ этихъ мѣстахъ.

Слѣдующій интересный фактъ составляетъ *договоръ Россіи и Австріи* отъ $\frac{24 \text{ апрѣля}}{3 \text{ мая}}$ 1815 г., освященный общимъ договоромъ 1815 г. Стст. XXIV—XXVI этого акта говорятъ о свободѣ судоходства по рѣкамъ старой Польши, а въ томъ числѣ и по Днѣстру. Содержаніе ихъ было уже разобрано въ очеркѣ, посвященномъ судоходству по р. Вислѣ. На основаніяхъ Вѣнскаго договора былъ заключенъ 5 (17) августа 1818 г. *дополнительный договоръ* относительно торговли и промышленности въ польскихъ провинціяхъ. Онъ имѣлъ въ виду, какъ извѣстно, дать охрану общимъ экономическимъ интересамъ населенія этихъ провинцій. Ст. VI, VII и VIII показываютъ, что договаривающіяся стороны отказались отъ принциповъ, установленныхъ въ Вѣнѣ относительно изданія полицейскихъ регламентовъ. Свобода судоходства по Днѣстру была подтверждена въ этомъ договорѣ, но условія судоходства и рѣчной полиціи должны были быть изданы отдѣльными правительствами. Актъ 1818 г. установилъ также правила транзита товаровъ отъ австрійской границы въ Одессу (особая транзитная пошлина и пр.). Здѣсь не были однако поименованы хлѣбъ, уголь и лѣсъ, т. е. именно товары, провозимые по Днѣстру. Отсюда разныя затрудненія.

Во время торговыхъ переговоровъ съ Австріей въ 1844—47 гг. (торговый договоръ 8 (20) іюня 1846 г.) были затронуты и вопросы о судоходствѣ по Днѣстру или вѣрнѣе о сплавѣ хлѣба и лѣса по этой рѣкѣ. Эти переговоры были вызваны сближеніемъ (въ 40 гг.) Россіи съ Пруссіей. Последнее выразилось въ экономической области 2 указами. Указъ 9 іюля 1842 г. ²⁾ уменьшилъ таможенные пошлины для прусскихъ товаровъ, а указъ 28 августа 1842 г. (§ 12)

¹⁾ П. С. З. № 24666.

²⁾ П. С. З. № 15330.

отмѣнилъ судоходныя пошлыны въ царствѣ Польскомъ, опять таки для прусскихъ судовъ. Такъ какъ эти права не были предоставлены Пруссіи въ силу какого-либо особаго соглашенія, то Австрія по силѣ договора 1818 г. (ст. XXV) потребовала себѣ такихъ же уступокъ. Русское правительство въ отвѣтъ на это указывало на особую близость Россіи и Пруссіи, на невозможность для нашихъ южныхъ областей выдерживать свободную конкуренцію съ австрійскими злаками. Договоръ 1815 года устанавливалъ, по мнѣнію Россіи, только общіе принципы для торговыхъ и пограничныхъ сношеній Россіи, Австріи и Пруссіи. Онъ не могъ имѣть въ виду „établir une parfaite parité“ ¹⁾. Наконецъ въ депешѣ (отъ ¹¹/₂₂ Ноября 1845 г.), гр. Медему, русскому послу въ Вѣнѣ, начала 1815 г. назывались „en grande partie inapplicables“, а въ инструкціи Тенгоборскому, отправленному въ Вѣну для веденія переговоровъ, настоятельно требовалось, чтобы предметомъ ихъ были не общія положенія 1815 г., но практическіе вопросы судоходства по Днѣстру и т. п. ²⁾. Словомъ русское правительство, видимо, чувствовало себя стѣсненнымъ ограниченіями, принятыми 30 лѣтъ тому назадъ, и хотѣло имѣть свободныя руки.

Что касается спеціально судоходства по Днѣстру, то вниманіе правительства на него было обращено уже въ 1843 г. Тогда, по инициативѣ южнорусскихъ землевладѣльцевъ, зашла рѣчь объ обложеніи *галиційскаго хлѣба*, ввозимаго по Днѣстру, особой охранительной пошлиной. Мысль эта, въ виду противныхъ договоровъ кн. Воронцова, указывавшаго на незначительность количества ввозимаго хлѣба, его назначеніе къ вывозу и т. д., и Тенгоборскаго, развивавшаго предположенія о направленіи галиційскихъ злаковъ къ вывозу по Вислѣ, а также въ виду различныхъ невыгодныхъ послѣдствій подобнаго обложенія для самой Россіи, была въ то время оставлена ³⁾.

Требованія Австріи относительно Днѣстра сводились къ тому, чтобы судоходство на немъ было свободно отъ всякихъ

¹⁾ Memorandum Росс. М. Ин. Д. отъ 7 марта 1844.

²⁾ См. протоколъ, приложенный къ конвенціи о торговлѣ и мореплаваніи отъ 8 (20) іюля 1846 г.

³⁾ Результаты нашей тогдашней политики были сл. образомъ оцѣнены въ письмѣ Тенгоборскаго къ гр. Нессельроде отъ ¹⁵/₂₇ октября 1847 г.

пошлинъ и сборовъ; чтобы провозимые черезъ Россію хлѣбъ, лѣсъ и уголь оплачивались транзитною пошлиною, а не ввозною, чтобы эта пошлина не превышала нынѣ существующихъ для ввоза; чтобы въ Исаковцахъ было возможно заявлять товары не только для ввоза, но и для транзита. При этомъ Австрія ссылалась на трактаты 1815 и 1818 гг. и на принципъ взаимности¹⁾. *Русское правительство не соглашалось съ этими требованіями; защищало, ссылаясь на договоры 1815 и 1818 гг. и издержки на улучшеніе Днѣстра, свое право облагать рѣчное судоходство, указывало на то, что уголь ввозится даромъ, а хлѣбъ и дерево должны были бы платить транзитную пошлину выше нынѣ принятой ввозной; отказывалось, въ виду быстрого роста судоходства по Днѣстру и его несомнѣннаго вліянія на южно-русскую торговлю, связывать себя какими-либо обѣщаніями на счетъ будущаго и наконецъ утверждало, что Австрія потому не беретъ ничего съ судоходства, что сама ничего не тратитъ на свои рѣки и не боится конкуренціи русскаго хлѣба, который у нея кромѣ всего прочаго обложенъ еще высокою ввозною пошлиною²⁾. Австрія отвѣчала (3 октября 1845 г.), что еслибы Исаковцы были открыты для транзита, черезъ нихъ пошли бы и другіе товары, кромѣ сплавляемыхъ по Днѣстру, что установленіе рѣчныхъ сборовъ по договору 1815 г. должно принадлежать предварительному соглашенію береговыхъ государствъ. Право, надо сознаться, было въ значительной степени на*

«Pour ce qui concerne le transit de Brody à Odessa nous avons détourné de nos provinces et de nos ports de mer le commerce de transit au profit de Trébisonde, qui s'est élevée à nos dépens à un degré d'importance commerciale auquel elle ne serait jamais parvenue si on avait laissé suivre à ce commerce sa marche naturelle. Les Anglais seuls en ont profité, en établissant dans ce port des entrepôts considérables de marchandises, qu'ils ont substitué en Orient à plusieurs de nos produits». Въ томъ же духѣ высказывается брошюра г. Hagemeister'a (Odessa, 1833). Къ сожалѣнію у насъ нѣтъ ея въ настоящую минуту подъ руками.

¹⁾ «Vu qu'en Gallicie la navigation des fleuves est libre de toute imposition». Депеша графа Медема отъ $\frac{19 \text{ сентября}}{1 \text{ октября}}$ 1843 г.

²⁾ Впослѣдствіи, какъ извѣстно, наше отечество начало дѣлать различіе между ввозной и транзитной торговлей на Днѣстрѣ.

сторонѣ Австріи, но на сторонѣ Россіи было могущество блестящаго періода внѣшней политики Николая I и Австрія уступила.

Переговоры окончились подписаніемъ *протокола отъ 28 іюня (11 іюля) 1847 г.*, гдѣ подтверждена ст. VIII конвенціи 1818 г. Протоколъ этотъ считаетъ всѣ споры о судоходствѣ по этой рѣкѣ поконченными разъ навсегда. „*Les Hautes parties contractantes*“, читаемъ мы въ немъ, „*ont coupé court à toute discussion ultérieure sur ce sujet*“. Попытки Австро-Венгріи въ 1875 г. ($\frac{7}{19}$ февраля) и въ 1884 г. ($\frac{1}{13}$ августа) заключить „*un accord satisfaisant*“ окончились неудачей. Россія и въ этихъ случаяхъ, какъ и въ 40 гг., предпочитала сохранять свою свободу¹⁾.

Въ настоящее время по Днѣстру идетъ изъ Австріи лѣсъ; пошлиною онъ не обложенъ, главнымъ образомъ потому, что русскія прибрежныя губерніи—безлѣсны. Въ правилахъ относительно торговли, промышленности и полиціи наблюдается „достодолжное уравненіе“. Что касается галиційскаго хлѣба, который составлялъ прежде одну изъ важныхъ статей провоза по Днѣстру, то нынѣ по разнымъ причинамъ онъ ушелъ съ него. Въ Запискахъ Южно-Русскаго общества сельскаго хозяйства мы читаемъ по этому поводу слѣдующее: „Затрудняя сплавъ хлѣба по Днѣстру для Австріи, мы дали толчекъ улучшенію австрійскихъ шоссейныхъ путей сообщенія въ направленіи къ Дунаю, откуда этотъ хлѣбъ и явился конкурировать съ нашимъ“²⁾.

Живой интересъ представляетъ за послѣдніе годы вопросъ о томъ, *имѣютъ-ли австрійскіе евреи право плавать по Днѣстру?* Вопросъ этотъ относится отчасти къ международному гражданскому праву. Въ 1840, 1842, 1847, 1861, 1867, 1871, 1872, 1875 и 1880 гг. издавалась такъ называемая льгота на свободную торговлю по Днѣстру лѣсомъ для всѣхъ лицъ безъ исключенія, въ томъ числѣ и евреевъ. Льгота эта кончила примѣняться въ 1883 г. и съ тѣхъ поръ не возобно-

¹⁾ Въ 1875 г. Австро-Венгрія жаловалась на то, что «отправленіе торговли (*l'exercice du commerce*) на Днѣстрѣ предоставлено однимъ русскимъ подданнымъ и домогалась, согласно трактатамъ 1815 и 1818 гг., для своихъ подданныхъ права на судоходство и сплавъ лѣса по этой рѣкѣ.

²⁾ Записки Импер. Общества Сельскаго Хозяйства Южной Россіи. Январь. 1879, с. 534.

влена. Теперь торговля лѣсомъ и сплавъ его по Днѣстру могутъ быть производимы только тѣми изъ иностранныхъ евреевъ, которые получаютъ въ обыкновенномъ порядкѣ ¹⁾ разрѣшеніе на производство торговли въ Россіи.

Торнео.—На Торнео съ точки зрѣнія международнаго рѣчнаго права три интересныхъ дѣла: казенный ловъ лососины, ловъ остальной рыбы и сплавъ лѣса. Судходство существуетъ только въ одной части рѣки. *Судходство и сплавъ дровъ свободны.* Сборовъ за судходство не существуетъ. Правила относительно сплава дровъ носятъ скорѣе техническій характеръ. Юридическій интересъ представляютъ постановленія относительно нарушенія дѣйствующихъ правилъ судходства. Было также соглашеніе о *сплавѣ лѣса по р. Танъ*. О правилахъ рыболовства на р. Торнео будетъ рѣчь нѣсколько ниже.

Указатель трактатовъ, конвенцій, регламентовъ и другихъ международныхъ актовъ относительно Вислы, Нѣмана, Днѣстра, Торнео и др. рѣкъ Европы.—*Висла.*—1807. Juillet 7. Traité de paix de Tilsit entre la France et la Russie. Art. 8.—Martens, R. VIII, 639.—Idem, Suppl. IV, 439.

1807. Juillet 9. Traité de paix de Tilsit entre la France et la Prusse. Art 20.—Martens, R. VIII, 665.—Idem. Suppl., IV, 448.

1815. Avril 21 à 3 Mai. Vistule et autres fleuves de la Pologne. Traité d'amitié de Vienne entre la Russie et l'Autriche. Art. 24 à 26 inclus.—Neumann, II. 581.—Martens, N. R. II, 231.

1815. Avril 21 à 3 Mai. Vist. et autres fl. d. la Pol. Traité d'amitié de Vienne entre la Rus. et la Prus. Art. 22, 23, 24, 25 et 30.—Martens, N. R. II, 242.—Neumann, II, 590.

1815. Mai 4. Vist. et autres fl. d. la Pol.—Acte d'accession de la cour autrichienne au traité du 3 Mai 1815

¹⁾ Определенномъ въ ст. 128, прим. 3, пунктъ 5 Св. Зак. т. XI ч. 2 Уст. торгов. по прод. 1876 г.—Это ст. 17 п. I. Устава о паспортахъ по прод. 1886 г. Въ изданіи 1890 г. ст. 12 п. I.

entre la Prusse et la Russie. Art. 22—25 inclus.—Neumann, II, 601.—Martens, N. R., t. IV, p. 127.

1815. Juin 9. Acte final du Congr. d. Vienne, Art. XIV.—Martens, N. R. II, 387.

1817. Mars 22. Convention de Varsovie entre l' Autr. et la R. en conséquence des stipulations du 3 Mai 1815, concernant le commerce des provinces appartenant à la Pologne telle qu' elle était en 1772.—Art. 2—6 incl.—Neumann, III, 214.—Martens, N. R., t. IV, p. 537.

1818. Août ⁵/₁₇. Convention de S-t Pétersb. entre l'Autr. et la Rus. en conséquence des stipulations du traité du 3 Mai 1815, concernant le commerce des provinces, appartenant à la Pol., telle qu' elle était en 1772. Art. 1—11 incl. et art. 21.—Martens, N. R. IV, 541.—П. С. 3. N. 27453.

1818. Décemb. ⁷/₁₉. Traité de comm. et de navig. de S-t Pétersb. entre la Pr. et la Russie.—Art. 2, 3.—Martens, N. R., IV, 583.—Полное собрание законовъ, № 27586

1825. Février. 27. Mars 11. Prusse, Russie.—Martens, N. R. VI, 688,—Полное собр. закон., № 30264.

1864. Août 20. Traité de Cracovie entre l' Autr.-Hongr. et la Rus. pour la régularisation du cours du San et de la Vistule dans les parties de ces rivières, qui forment la frontière entre l' Autr. et la Rus.—Texte all. dans Martens, N. R. G, XX, 288.—Neumann et Plason, N. S, III, 485.

Одерб.—1807. Octobre 13. Traité d' Elbingue. Art. XIX. Libre navigation de Netze, Warthe, Oder.—Martens, Suppl., IX, 439, 448, 474.—Idem, R. VIII, 682.

1815, Mai 3, 4. 1817, Mars 22. 1818, Août ⁵/₁₇. 1818, Décembre ⁷/₁₉. 1825, Fevr. 27, Mars 11. Смот. Вислу.

Нѣманъ.—1825, Février 27, Mars 11.—См. Одеръ.

Днѣстръ.—1776 Février 9. Смотри Дунай.

1812 Mai 28. Traité de Bukharest entre la Rus. et la Turquie. Art. IV.—Martens, N. R. III, 399.

1810. Mars ⁷/₁₉. Acte de cession et de démarcation entre l' Autr. et la Rus., signé à Léopol. Art. 3.—Neumann, II, 333.—Martens, N. R. I, 254,—Idem, R. M., II, 381.

1815. Avril 24—Mai 3. Traité de Vienne. См. Вислу.

1818. Août $\frac{5}{17}$. Acte suppl. concernant le comm. et l'industrie dans les provinces polon. appartenant à l'Autr. et à la Rus.—Полное собр. зак. № 27,453 (Ст. I—XI. Двина, Днѣпръ, Днѣстръ, Прутъ и каналы).

1818. Novembre $\frac{9}{21}$. Autriche, Russie.—Martens, N. R. IV, 541.

1846. Juillet $\frac{8}{20}$. Traité de commerce. Autriche—Russie.—Мартенсъ, Трактаты Россіи, IV (I), с. 543.

1860. Septembre $\frac{2}{4}$. Traité de commerce. Autriche—Russie.—Мартенсъ, Трактаты Россіи, IV (II), с. 715.

Торнео.—1810. Novembre $\frac{8}{20}$. Art. IV de l'Acte de démarcation des frontières signé à Tornéa.—Martens. Recueil Manuel. II. 386.

1826. Mai $\frac{2}{14}$. Suède—Russie. Convention pour fixer les limites des possessions respectives en Laponie. Art. IX.—Martens. N. R. VI. 1014.

1872. Avril 6. Russie-Suède. Déclaration concernant la protection et la régularisation de la pêche dans la rivière Tornéa et ses affluents, suivie d'un règlement, signée à S. Pétersbourg.—Martens, N. R. G. 2 série, I, 596.

Дуз.—1797 Octobre 17. Campo-Formio. Autriche, France. Art. 11.—Martens, R. VI, 424.—De Clercq, t. I, p. 337.

1801 Février 9. Traité de paix de Lunéville entre la France, l'Autriche et le Corps Germanique. Art. 14.—Martens, R. VII, 538 —Neumann, II, 5.

Дуро.—1766. Avril 27. Acte de navigation du Douro.—Diario do governo du 7 Février 1877.

1835. Août 31. Convention de Lisbonne entre l'Espagne et le Portugal pour la libre navig. du Douro. Art. 1.—Martens, N. R. XIV, 97.

1840. Mai 23. Convention entre le Portugal et l'Espagne pour la libre navigation du Douro.—Martens, N. R. G., I, p. 98.

1870. Mars 24. Traité de commerce et de navigation entre l'Autriche et l'Espagne.—Neumaun et Plason, N. S. VII, 24.

1860. Octobre 2. Portugal, Espagne. Arrangement

relatif au transit de marchandises. Seccion V.—N. R. G. 2 série. XIV. 902.

Guadiana.—1870. Mars 24.—См. Douro.

1878. Août 6. Espagne, Portugal.—Diario do governo du 13 Août 1878.

1885. Octobre 2. Portugal, Espagne. Arrangement concernant la réglementation de la pêche sur les côtes respectives des Etats contractans. Seccion I.—N. R. G. 2 série. XIV. 78 (Minio, Guadiana).

Tago.—1715. Novembre 15. Traité de barrière entre l'Espagne et le Portugal.

1866. Avril 27. Espagne, Portugal. Diario do governo. 7 Février 1877 (Article XXIX).

1870. Mars 24. См. Douro.

Травз.—1840. Juillet 8. Lubeck, Danemark. Art. IV.

1842. Février 14.

1847 Juin 23. Lubeck, Danemark. Traité de Copenhague pour la construction d'un chemin de fer entre Lubeck et Buchen. Art. XIII et XII.—Martens, N. R. G., X, 609.

Эмсз.—1815. Mai 29. Traité de cession et d'échange de Vienne entre la Prusse et le Hanovre. Art. 5.—Martens, N. R. II, 304.

1815. Juin 9. Acte final du Congrès de Vienne. Art. XXX.—N. R. II, 398.

1843. Mars 13. Traité de Berlin entre la Prusse et le Hanovre concernant la navigation sur l'Ems.—N. R. G. V, 125—140.

Помимо рѣкъ, перечисленныхъ въ нашихъ указателяхъ, въ разное время заключались соглашенія относительно нѣкоторыхъ другихъ, менѣе значительныхъ потоковъ воды. Такъ въ Тильзитскомъ договорѣ 1807 г. 9 іюля помимо Вислы говорится о Нетце и каналѣ Бромбергъ (ст. 17); въ Эльбингскомъ договорѣ 3 окт. 1807 сверхъ Одера о Нетце, Вартѣ, каналѣ Фридриха-Вильгельма, Гавелѣ (ст. 19). Далѣе въ договорѣ Россіи, Пруссіи, Австріи и Саксоніи отъ 18 мая 1814 свобода судоходства была объявлена для Elsterwerdaer Flossgraben, Schwarze Elster, Weisse Elster (ст. 17. Klüber, Acten des Wiener Congresses, t. VI, S. 133);

въ договорѣ 14 апрѣля 1816 г. для всѣхъ рѣкъ, пересекающихъ или разграничивающихъ территоріи Австріи и Баваріи (Klüber, Archiv des deutschen Bundes, t. I. S. 406.—N. R. III. 11.); далѣе въ разныхъ договорахъ для Минге, Прегеля, Большаго и Малаго Фридрихсграбена, Сина (сплавъ дровъ. Франкфуртъ—Вюрцбургъ; Klüber, Rheinisch. Bund. Heft XXIV, S. 392) и многихъ, многихъ другихъ рѣчекъ и рѣчушекъ. Наконецъ общіе договоры торговли и судоходства распространяли нерѣдко свободу плаванія на всѣ водяные пути договаривающихся государствъ (см. ниже гл. XII).

Глава IX.

ОЧЕРКЪ РАЗВИТІЯ СВОБОДНАГО СУДОХОДСТВА ПО РІО ДЕ ЛА ПЛАТѢ, АМАЗОНКѢ И ДРУГИМЪ РѢКАМЪ ЮЖНОЙ АМЕРИКИ.

Указатель литературы для Ріо де Ла Платы.—Annuaire des deux mondes. Ann. 1850—1859.—de Brossard, Considérations historiques et politiques sur les républiques de la Plata. Paris. 1850, IV, ch. VII, IX.—Bulmerincq, Völkerrecht im Marquardsen's Handbuch des Oeffentlichen Rechts. 1 Band, 2 Halbband, S. 296.—Carathéodory, Du droit international etc., pp. 142—149.—Id., Das Stromgebietsrecht. S. 350—360.—Calvo, Le droit international. 4 me édition, t. I, partie 1, pp. 451—453.—Catellani, La navigazione fluviale, pp. 37—58.—Criscuolo, La sovranità, p. 70.—Dona, Elem. by Wheaton, note 118, pp. 287—288.—Enguelhardt, Du régime etc., pp. 46—47.—Idem, Histoire, p. 84.—Hall, International law, pp. 111—113.—Капустянъ, Обзорѣніе предметовъ международнаго права. Выпускъ 8, стр. 59—60.—Hausard, Parl. débats. CXXVII. № 6, pp. 1073—1074.—Lawrence, Elem. by Wheaton, note 114.—Leguizamon, Mémoire sur les actes internationaux les plus importants qui se sont produits dans la république Argentine de 1875 à 1885. Annuaire de l'Institut de droit intern., 8 ann., pp. 317—343.—Mannequin, Les provinces Argentines et Buenos-Ayrès. Paris. 1856.—Phillimore. Commentaries upon international law. I,

§ 170, p. 186.—Schiattarella, Propedeutica, pp. 451—454.—Eugene Schuyler, American Diplomacy. VI. F. The river Plate, pp. 319—328.—Vernesco, Des fleuves, p. 280.

Право судоходства по Рио де Ла Платъ.—Америка преимущественно страна великихъ рѣкъ. Такихъ могучихъ бассейновъ, какъ Миссиссипи съ его притоками и рѣка Св. Лаврентія съ цѣпью величайшихъ озеръ въ С.-Америкѣ, или Амазонка и Рио де Ла Плата въ Южной, мы напрасно искали бы въ другихъ частяхъ свѣта. Эти рѣки часто пересѣкаютъ области мало населенныя, прорѣзаютъ дѣвственные лѣса, омывають подошвы неприступныхъ горъ и во многихъ случаяхъ являются единственными удобными путями сообщенія для громадныхъ пространствъ различныхъ государствъ, еще не соединенныхъ желѣзными дорогами. Все это объясняетъ намъ, почему вопросъ о судоходствѣ по американскимъ рѣкамъ игралъ съ давнихъ поръ и независимо отъ постановленій Вѣнскаго конгресса особенно важную роль въ международныхъ сношеніяхъ государствъ Новаго Свѣта. Бассейнъ Рио де Ла Плата занимаетъ площадь въ 260,000 кв. миль. Ея судоходные притоки: Рио Пилькомайо, Рио Вермейо, Рио Саладо, Рио Терсеро, Рио Парагвай и пр. Важность этой рѣчной системы повышается въ особеннети тѣмъ обстоятельствомъ, что для двухъ южно-американскихъ государствъ она представляетъ единственный удобный выходъ въ море. Такъ *Парагвай* лежитъ внутри материка. „C'est une véritable enclave de l'Amérique du Sud“, говоритъ Каратеодори. Единственнымъ портомъ этой республики можетъ быть Villa del Pilar de Neembreen, расположенный на лѣвомъ берегу Рио Парагвая и въ 20 лье выше его сліянія съ Параной. Съ другой стороны *Боливія*, имѣющая только одинъ и то неудобный портъ Собија на Тихомъ Океанѣ, могла бы найти болѣе легкій выходъ въ открытое море черезъ Рио Пилькомайо, Рио Парагвай и Рио де Ла Плату. Кромѣ этихъ двухъ государствъ въ судоходствѣ по Ла Платѣ *интересованы Бразилія*, какъ верхнее порѣчное государство, и многія *европейскія страны*, имѣющія правильныя сношенія съ Ю.-Америкой. Не говорю уже объ *Аргентинской республикѣ*, для которой она до сихъ поръ главная артерія жизни и развитія.

Правительство Буэнос-Айреса долгое время заявляло притязанія на исключительныя права надъ нижнимъ теченіемъ великой рѣки. Приэтомъ оно ссылалось на *трактатъ съ Анліей отъ 2-го февраля 1825 г.* Этотъ договоръ, а также *договоръ 24-го ноября 1849 г.* между тѣми же державами признавалъ за судоходствомъ по Паранѣ чисто внутреннее значеніе ¹⁾.

Г. Calvo, уроженецъ Ю.-Америки, говоритъ: „Эти ограничительныя идеи не раздѣлялись однако ни образованными людьми республики, ни массой населенія“ ²⁾. На самомъ дѣлѣ стоило пасть извѣстному диктатору Розасу, чтобы взгляды правительства радикально измѣнились. Уже въ числѣ *договоровъ*, заключенныхъ 12-го и 13-го *октября 1851 г.* между посланниками новаго диктатора генерала Urquiza, Бразиліей и Парагваемъ, мы находимъ одинъ специально посвященный торговлѣ и судоходству по рѣкамъ. 14 статья этого трактата объявляетъ судоходство по Уругваю и его притокамъ открытымъ для договаривающихся сторонъ. Далѣе говорится (ст. XV), что другія рѣчныя государства Ла Платы и ея притоковъ будутъ приглашены заключить подобныя же соглашенія и открыть судоходство по Паранѣ и Парагваю. Вскорѣ за этимъ, *10-го июля 1853 г.*, генералъ Urquiza подписалъ въ San José de Flores *три одинаковыхъ трактата* съ представителями Франціи, Англіи и Соединенныхъ Штатовъ С.-Америки. Эти договоры объявили *течение Параны и Уругвая откры-*

¹⁾ Уругвай признанъ въ последнемъ договорѣ «common with the Oriental State». См. Bulmerincq, *ibid.*, 496.—Pradier-Fodéré (Vattel, 1863. T. II, ч. II, p. 119, note): «Du temps de la domination de Rosas quelques puissances européennes avaient prétendu conquérir par la force dans les républiques de la Plata la liberté de la navigation fluviale». Между защитниками свободы судоходства слѣдуетъ упомянуть южно-американцевъ. Florencio Varela, I.—B. Alberdi, Velez Sarsfield и др.; г. Barcarse въ одномъ изъ своихъ сочиненій приводитъ слѣдующія краснорѣчивыя слова г. Velez Sarsfield'a: «La libre navigation des rivières est, tant pour Buénos-Ayrès que pour les nations situées dans la partie supérieure des fleuves, non un droit de convention, mais un droit naturel gravé sur le territoire même par le doigt de la Providence, qui force à mettre l'ordre moral en harmonie avec l'ordre physique, et à regarder les rivières navigables comme un grand chemin unissant à toutes les contrées l'intérieur du continent».

²⁾ Calvo, *Le droit international etc.*, 4 изд., I т., p. 451.

тымъ для судовъ всѣхъ націй (ст. 1) ¹⁾. Какъ только вѣсть объ этомъ дошла до Буэносъ-Айреса, тамъ поднялась цѣлая буря. Но Франція и Англія поспѣшили ратифицировать выгодный трактатъ и дѣлать было нечего ²⁾. Такимъ образомъ Аргентинская республика открыла свои рѣки для международного судоходства добровольно. „Главнымъ мотивомъ, по которому Парана и Уругвай объявлены открытыми для всемірной тор-

¹⁾ Слѣд. мѣсто изъ перваго сочиненія Е. Carathéodory (стр. 149) показываетъ, что противниками свободнаго судоходства могутъ быть не одни территоріальныя государства въ тѣсномъ смыслѣ слова: «La diplomatie brésilienne n'a point dissimulé sa malveillance contre ces traités. Elle a même favorisé de son mieux tout ce qui pouvait servir à les invalider, appuyant secrètement la protestation de Buenos-Ayrès et cherchant à provoquer une protestation semblable de la part du gouvernement oriental. Le Brésil après avoir levé l'interdiction, maintenue par Rosas à l'embouchure de la Plata, ne tenait nullement à aller au delà et à étendre le bénéfice de l'ouverture des fleuves aux nations autres que les états riverains. Il avait même protesté en 1852 contre le décret par lequel la Bolivie proclamait la liberté de ses voies navigables». Это впрочемъ не совсемъ вѣрно. Antonio Pereira Pinto (Estuda sobre algumas questões internationaes. St. Paul. 1868) переноситъ обвиненіе въ томъ, что воды Ла Платы впервые были открыты иностранному судоходству лишь въ 1851 г.—на Аргентинскую республику. Онъ указываетъ на то, что Бразилія домогалась открытія рѣки для международного судоходства уже въ 1827 г. (24-го мая) и въ 1828 г. (27-го августа) во время переговоровъ съ Аргентинской республикой. Наконецъ Бразилія стипилируетъ свободу судоходства также для непорѣчнымъ флаговъ уже въ своемъ договорѣ съ Парагваемъ отъ 1844 г.—Во второмъ своемъ трактатѣ (S. 361) Каратеодори относится болѣе справедливо къ Бразиліи.

²⁾ Мы должны остановиться на главнѣйшихъ статьяхъ этого замѣчательнѣйшаго акта. «Art. I. «La confédération Argentine permet dans l'exercice de ses droits souverains, la libre navigation des rivières Parana et Uruguay sur toute la partie de leur cours, qui lui appartient, aux navires marchands de toutes les nations» etc.—Art. II. «En conséquence les dits bâtimens seront admis à séjourner, charger et décharger dans les lieux et ports de la Confédération Argentine, ouverts à ce sujet».—Art. IV. «Les autorités compétentes de la Confédération établiront un système uniforme pour la perception des droits de douane, de port, de phare, de police et de pilotage dans tous les cours des eaux qui appartiennent à la Confédération.—Art. VI. Въ случаѣ войны..... «la navigation des rivières Parana et Uruguay n'en demeurera pas moins libre pour le pavillon marchand de toutes les nations.... Il ne sera apporté d'exception à ce principe qu' en ce qui concerne le trafic des munitions de guerre» etc.

говли, было желаніе содѣйствовать иммиграціи и развитію коммерческихъ сношеній береговыхъ мѣстностей“ ¹⁾). Но нельзя не сознаться, что большую роль при этомъ играло желаніе новаго диктатора расположить въ свою пользу великія морскія державы. За этимъ первымъ шагомъ быстро послѣдовало освобожденіе и другихъ важнѣйшихъ рѣкъ бассейна Ріо де Ла Платы.

Декретомъ 10-го октября 1853 г. Восточная Банда открыла для всемірной торговли всѣ судоходныя рѣки республики. 4-го марта того же года по трактату между республикой Парагвая, Франціей, Англіей и Сардиніей разрѣшено было судамъ этихъ державъ свободное плаваніе по Ріо Парагваю до Assomption и вдоль праваго берега Параны, принадлежащаго Парагваю, до Incarnation. Въ 1859 г. 4-го февраля это право получили также американскія суда, но безпорядки, долгое время господствовавшіе въ этой странѣ, не позволяли распространить свободу судоходства на суда другихъ флаговъ.

20-го ноября 1857 г., въ силу договора между Бразиліей и Аргентинской республикой, правительство Буэносъ-Айреса, обобщая ранѣе дарованныя льготы, объявило *полную свободу судоходства по Уругваю, Парагваю и Паранѣ* для судовъ всѣхъ націй, начиная отъ устья до всѣхъ внутреннихъ портовъ, уже открытыхъ, или имѣющихъ быть открытыми. Однако эта свобода судоходства не была распространена на притоки трехъ рѣкъ и на малый каботажъ, т. е. судоходство въ предѣлахъ одного и того же государства. Особо постановлялось, что военныя суда береговыхъ державъ будутъ пользоваться свободой транзита на всемъ протяженіи рѣки, открытомъ для торговаго флота. 18-го іюля 1858 г. сѣверо-американскія суда получили доступъ также во всѣ порты Ла Платы и ея притоковъ *во владѣніяхъ Боливіи*. Послѣдняя страна приглашала также и другія державы посѣщать ея порты на тѣхъ же основаніяхъ, на которыхъ состоялось соглашеніе съ Сѣверо-Американскими Штатами ²⁾).

За последнее время различныя постановленія относительно судоходства по рѣкамъ Ла Платы мы находимъ въ договорѣ 1875 г. между Аргентинской республикой и Перу, и

¹⁾ Pradier-Fodéré, Le droit in-l public, § 753.—De Clercq, t. VI, 367 s.

²⁾ Dépêche circulaire de 17 Juillet 1858. Bolivie.

въ договоръ 1876 г. Аргентинской республики и Парагвая. Отмѣтимъ наконецъ приглашеніе Аргентинской республики отъ 30 апрѣля 1879 г., предлагающее Бразиліи, Парагвою и Уругваю подписать таможенную конвенцію и регламентировать съ общаго согласія рѣчную полицію по общимъ рѣкамъ ¹⁾).

Указатель трактатовъ, конвенцій, регламентовъ и т. п. относительно Ла Платы.—1825. Février 2. Angleterre, République Argentine. Navigation de la Plata.—Martens, N. R. T. VI, p. 670.—State papers. XII, p. 29.—Herstlet. III, p. 44.—Elliot. II, p. 237.

1827. Mai 24. Brésil, Buenos-Ayrès. Traité de navigation. Protocoles dans la „Biblioteca do commercio do Prata“ VI.

1828. Août 27. Brésil, République Argentine. Préliminaires d'un traité de paix.

1836. Avril 8. France, Uruguay.—Convention préliminaire d'amitié, de commerce et de navigation, signée à Montevideo, ratifiée en 1839 —Martens, N. R. XVI. 1038.

1844. Octobre 7. Brésil, Paraguay. Liberté de navigation réciproque.

1849. Novembre 24. Grande-Bretagne, Confédération Argentine. Art. IV.—Martens-Samwer, T. II, p. 46.—Herstlet, VIII, p. 105.

1850. Août 31. France, Confédération Argentine. Art VI.—Martens, N. R. G. II. 53 —Textes comparés des projets du traité—Le Prédour, des bases-Hood et du traité anglais. Paris. 1851.

1851. Octobre 12, 13. Brésil, Confédération Argentine. Art. XIV, XV.—State papers. XI, p. 1145.

1853. Mars 4. France, Angleterre, Paraguay. Libre navigation du Paraguay.—De Clercq, IV, 303.—Herstlet, IX, 601.

¹⁾ Указанія на нѣкоторые другіе акты, напр. на договоръ Парагвая и Бразиліи отъ 27 апрѣля 1855 г., открывшій Парагвай для европейскихъ флаговъ, читатель найдетъ въ нижеслѣдующемъ индексѣ и въ очеркѣ, посвященномъ Амазонкѣ.

1853. Juillet 10. France, Conféd. Argent. Traité pour la libre navigation du Parana et de l'Uruguay, signé à San José de Flores.—Annuaire des deux mondes. 1853—54. p. 947. — Martens, R. M. VII, 259—261. — Martens, N. R. G., 2 série, X, 294.—Herstlet, IX, p. 191.—Carathéodory. Du droit international. etc. Appendice V. pp. 196—198. — De Clercq, t. VI, p. 377 s.

1853. Juillet 10. Même traité avec la Grande-Bretagne et les Etats-Unis.

1853. Octobre 10. Décret de la Bande Orientale promulgant la liberté de la navigation sur les fleuves de la République.

1855. Avril 27. Brésil, Paraguay.

1856. Mars 6. Brésil, Conféd. Argent. Art. X. L'île de Martin Garcia.

1856. Juin 23. Zollverein Allemand et Uruguay. Traité de commerce et de navigation, signé à Montévidéo, suivi d'articles séparés. — Martens, N. R. G. XVI, 2 partie, 274.

1857. Novembre 20. Brésil, Républ. Argentine. Navigation de l'Uruguay, du Paraguay et du Parana.

1858. Mai 13. Bolivie-Etats-Unis. Traité d'amitié et de navigation. — D. José R. Gutierrez, Droit diplomatique bolivien. Collection des traités. 1869, p. 52.

1858. Juin 18. Bolivie-Etats-Unis. La libre navigation du Parana.

1858. Juillet 27. Bolivie. Une dépêche circulaire invitant les autres puissances à visiter les fleuves de Bolivie sur les bases établies par le traité du 18 Juin entre les Etats-Unis de l'Am. d. N. et la Bolivie.

1859. Février 4. Paraguay-Etats-Unis de l'Am. du N. Traité d'amitié, de commerce et de navigation, signé à Assuncion.—Martens, N. R. G., XVII, 1-e partie, 249.

1859. Février 4. Etats-Unis d'Amér. du N., Paraguay. Convention spéciale relative aux réclamations de la Compagnie de navigation des Etats-Unis et du Paraguay, signée à Assuncion.—Martens, N. R. G., XVIII, 1-e partie, 255.

1860. Août 1. Zollverein Allemand, Paraguay.—
Traité d'amitié, de commerce et de navigation, signé à
Assuncion.

1875. . Traité de commerce et de navi-
gation, conclu entre la république Argentine et celle
du Pérou.

1876. Février 3. Traité de paix entre la républ.
Argent. et celle du Paraguay. — Martens, N. R. G.,
2 série, III, 487.

1876. Février 3. Traité d'amitié, de commerce et
de navigation entre la république Argentine et le Pa-
raguay.—Martens, N. R. G , 2 série, III, 492.

1878. Décembre 24. Traité d'amitié, de commerce
et de navigation, conclu entre la républ. Argent. et le
royaume de Portugal.

1879. Avril 30. République Argentine, Brésil, Pa-
raguay et Uruguay.

1883. Août 3. Loi approuvant le traité du 24 Dé-
cembre 1878 ci-dessus mentionné. République Argen-
tine.

**Указатель литературы относительно Амазонки и ея
притоковъ.**—Annuaire des deux mondes Ann. 1853—
1854—55.—Bulmerincq, Völkerrecht, S. 296.—Cara-
théodory, Du droit international, pp. 149—151.—Idem,
Das Stromgebietsrecht. S. 360—362.—Calvo, Le droit
international etc., 4 изд., I т., pp. 453—455. — Cri-
scuolo, La sovranità. p. 70 etc —Dona, Elem. by Whea-
ton, note 118, p. 228. — Engelhardt, Du régime etc.
p. 47. — Idem, Histoire, p. 85. — Jornal do Commercio,
de Rio de Janeiro du 29 Mai 1855 et suiv.—Lawrence
Elem. by Wheaton, note 114.—Pereira Pinto, Aponta-
mentos para o direito internacional e Colleção com-
pleta dos tratados celebrados pelo Brasil com diferentes
nações estrangeiras. 4 V. Rio de Janeiro. 1864—69.
T. III, pp. 364 et seq. — Idem, Estudo sobre algumas
questões internacionaes. S-t Faul. 1868.—Relatorio da
Repartição dos Negocios Estrangeiras apresentado a
Assemblea Geral Legislativa na terceira sessão da nona
legislatura pelo respectivo Ministro e Secretario de Es-

tado Visconde de Abaceté. Rio de Janeiro. 1855, p. XXXV—XXXIX. — Relatorio da Repartição etc. na 1 sessão da decima terceira legislatura pelo respectivo Ministro e Secretario de Estado Antonio Coelho de Sa e Albuquerque Rio de Janeiro. 1867. — Schiattarella, Propedeutica, pp. 454—455.—Eugene Schuyler, American Diplomacy, VI G. The Amazon, p 329—344.—Séances de la Chambre des députés du Brésil (3 Février, 31 Mars, 22—27 Avril, 8, 9, 10, 11, 15 et 16 Juin 1864). — Séances du Sénat. 5 Mars, 8, 11 et 12 Mai 1866.—Vernesco, Des fleuves, p. 284.

Право судоходства по Амазонкѣ. — Почти все теченіе Амазонки принадлежитъ *Бразиліи*, но многочисленные и полноводные притоки ея орошаютъ многія другія государства Южной-Америки, именно: *Боливію, Колумбію, Венецуелу, Перу и Эквадоръ*. Понятно, что всегдашнимъ желаніемъ послѣднихъ было открытіе свободнаго судоходства по этой рѣкѣ по крайней мѣрѣ для своихъ судовъ. Подобныя же исканія мы видимъ и со стороны другихъ державъ, не имѣвшихъ владѣній на берегахъ ея или ея притоковъ, но поддерживавшихъ оживленныя сношенія съ мѣстностями этого бассейна. Такъ открытія рѣки въ особенности домогались *Англія, Франція и Соединенные Штаты*. „Соединенные Штаты“, говоритъ Carathéodory, „намѣревались одно время открыть себѣ доступъ на Амазонку—силою, подобно тому, какъ они нарушили (braver) запрещеніе Бразиліи на верхнемъ Парагваѣ“. Отказавшись отъ этой мысли, союзъ продолжалъ добиваться мирнымъ путемъ открытія рѣки для своихъ подданныхъ. Правительство Штатовъ доказывало, что открытіе Амазонки особенно для сѣверо-американскихъ судовъ, направляющихся въ Боливію и Перу, всего больше можетъ содѣйствовать разработкѣ природныхъ богатствъ имперіи. Бразилія не встрѣчала категорическимъ отказомъ этихъ притязаній, но отвѣчала слѣдующимъ образомъ: „Бразилія не отрицаетъ права береговыхъ государствъ Амазонки и ея притоковъ, но это право не прямое (indirect), несовершенное и подчиненное распоряженіямъ, которыя она можетъ издавать по собственному усмотрѣнію въ качествѣ единственнаго и исключительнаго владѣльца рѣки на пространствѣ болѣе 400 льё. Итакъ, Бра-

зилія признаетъ права этихъ государствъ, но указываетъ имъ извѣстныя границы. Но она не признаетъ ихъ за Европой и другими морскими державами и держится по отношенію къ нимъ ограничительной системы“ ¹⁾. Медленность, съ которой бразиліанское правительство принималось за реформы въ своемъ рѣчномъ правѣ отчасти оправдывалась мѣстными причинами: большимъ протяженіемъ частью еще не изслѣдованной рѣки, громадными разстояніями, раздѣляющими населенные пункты и проч. ²⁾. Не смотря на это, въ литературѣ раздавались голоса за открытіе Амазонки. Вотъ что междупр очимъ писалъ Каратеодори въ 1861 г.: „Идетъ-ли рѣчь въ этомъ случаѣ объ узкой законности или о великомъ вопросѣ цивилизаціи? Отвѣтъ не подлежитъ сомнѣнію. Истинная задача состоитъ въ томъ, чтобы жизнь, трудъ и торговля проникли до сердца обширнаго доселѣ незаселеннаго континента“ ³⁾.

Постепенное освобожденіе Амазонки началось съ середины этого столѣтія. По договору 23 октября 1851 г. между Перу и Бразиліей общее пользованіе рѣкой для двухъ этихъ странъ было стипулировано согласно съ постановленіями Вѣнскаго конгресса. Суда обоихъ государствъ должны подвергаться только такимъ сборамъ, какіе подаютъ и на національные суда и товары. Но на первыхъ порахъ дѣло освобожденія не пошло дальше. Въ особенности враждебно были настроены другъ противъ друга Боливія и Бразилія. Старый споръ между этими государствами о границахъ, тянувшійся съ 1833 г., чрезвычайно обострился въ это время, благодаря тому положенію, которое заняла Боливія относительно судоходства по Амазонкѣ. Въ самомъ дѣлѣ, декретомъ отъ 27-го января 1853 г. послѣдняя республика объявила всѣ притоки Амазонки, орошающіе ея территорію, открытыми для судоходства и торговли иностранныхъ судовъ, и заключила въ томъ смыслѣ въ 1858 г. договоръ съ С.-А. Соединенными Штатами ⁴⁾. Пограничные споры между Бразиліей и Боли-

¹⁾ См. указываемый Каратеодори *Jornal do commercio* 29 мая 1855 г. (докладъ министерства иностранныхъ дѣлъ).

²⁾ Каратеодори, нѣм. раб., S. 361.

³⁾ Caratheodory, фран. раб., p. 150.—О благопріятномъ отношеніи Венеццелы см. Vattel, 1863, t II, p. 119.

⁴⁾ Ст. 26 этого договора, въ особенности раздражившая Бразилію, говоритъ: «In accordance with fixed principles of international law, Bolivia re-

віей окончились только въ 1867 г., когда именно согласно съ декретомъ имперіи отъ 7 декабря 1866 г. о свободѣ судоходства по бразиліанскимъ рѣкамъ, былъ заключенъ 27 марта между обоими долго враждовавшими государствами „un traité d'amitié, de limites, de navigation, de commerce et d'extradition“.

Этотъ декретъ имперіи имѣетъ чрезвычайное значеніе. Палата депутатовъ еще 8 іюня 1864 г. приняла рѣшеніе, что Амазонка и Ріо Негро должны быть открыты не только для судовъ Перу и Венецуелы, но и для судовъ другихъ національностей, которыя, т. е. суда, съ соблюденіемъ существующихъ предписаній заходятъ въ гавань и таможенную города Belem и направляются въ рѣчные порты имперіи или названныхъ республикъ. Конечно при этомъ должны быть удержаны всѣ ограниченія, предписанныя договорами 22 октября 1856 г. съ первой изъ этихъ странъ и 5 мая 1859 г. со второй. Пренія въ палатѣ депутатовъ, статьи, посвященныя судоходству по Амазонкѣ, и тѣ разъясненія, которыя правительство Бразиліи получало со всѣхъ сторонъ, все это подготовило *декретъ императора Pedro I отъ 7-го декабря 1866 г.* Въ немъ судоходство объявляется свободнымъ по Амазонкѣ, Токантинсу, Топахосу, Мадейрѣ, Негро и Франциско для торговыхъ судовъ всѣхъ націй (стст. 1 и 2). Этотъ актъ просвѣщеннаго правительства вызываетъ самыя жаркія похвалы. „Могучая рѣка, благодаря властителю, который никогда не оказывался ниже своего призванія, если заходила рѣчь о великихъ принципахъ свободы и справедливости, была сдѣлана доступной для всѣхъ и вопросъ о свободномъ судоходствѣ получилъ впервые въ Новомъ Свѣтѣ послѣдовательное и соотвѣтствующее разуму рѣшеніе“ ¹⁾. Чтобы оцѣнить значеніе

gards the rivers Amazon and La Plata with their tributaries, as highways or channels opened by nature for the commerce of all nations. In virtue of which, and desirous of promoting an interchange of productions through these channels, she will permit and invites, commercial vessels of all descriptions of the United States, and of all other nations of the world, to navigate freely in any part of their courses which pertain to her, ascending those rivers to Bolivian ports, and descending there from to the ocean». Schuyler, American Diplomacy, ibd., p. 341.—Pereira Pinto, Estudo sobre algumas questões int—es, p. 45.—Ср. Каратеодори, ibd., S 366

¹⁾ Caratheodory, нѣм. раб., S. 362.

его, надо знать, что Рио Негро образуетъ путь въ Венецуелу, Мадейра въ Боловию, Тапахось въ провинцію Матто-Гроссо, наконецъ территорія Перу орошается верхнимъ теченіемъ Амазонки; словомъ, всѣ почти сосѣди Бразиліи получили возможность имѣть прямое сообщеніе съ моремъ. Но съ другой стороны до послѣдняго времени еще не существовало соглашенія между имперіей и Соединенными Штатами Колумбіи. Послѣдніе даже протестовали противъ трактатовъ, заключенныхъ Бразиліей, Перу, Венецуелой и Боливіей. Не рѣшенъ также вопросъ о правѣ пользоваться водами Амазонки со стороны жителей французскихъ владѣній въ Южной-Америки. Спорили въ особенности о толкованіи 8 ст. Утрехтскаго мира. Въ 10, 11 и 11 ст. этого договора Франція отказывается отъ всякихъ правъ на судоходство по Амазонкѣ и согласна, чтобы жителямъ Кайены было запрещено торговать въ устьяхъ и по всему теченію ея ¹⁾. Сдѣлаемъ въ заключеніе краткій обзоръ тѣхъ договоровъ, которыми другія порѣчныя государства амазонской рѣчной системы признали свободу судоходства на соотвѣтствующихъ частяхъ ея и о которыхъ мы еще не говорили.

26-го іюля 1851 г. Перу даровало сѣверо-американскимъ подданнымъ свободу судоходства и торговли по берегамъ своей территоріи. Съ этого времени Соединенные Штаты начали добиваться свободы плаванія по всей Амазонкѣ, основываясь съ одной стороны на договорѣ Перу и Бразиліи отъ 23 октября 1851 г., а съ другой на томъ, что они получили въ договорѣ съ Перу: „Le traitement de la nation la plus favorisée pour toute espèce de facilité ou d'avantages commerciaux et maritimes“. Но ихъ усилія были, какъ извѣстно, до поры, до времени безуспѣшны. Дѣло было такъ. Декретъ Перу отъ 15 апрѣля 1853 г. объявилъ судоходство по Амазонкѣ открытымъ для судовъ Бразиліи и государствъ наиболѣе благопріятствуемыхъ (стст. 1 и 2), если только послѣднія получаютъ отъ Бразиліи право на плаваніе въ нижней части рѣки. Въ отвѣтъ на это, въ 1853 г. (ноя 31 декабря) Соединенные Штаты Сѣверной—Америки потребовали отъ Перу, указывая

¹⁾ Schuyler, American Diplomacy, p. 335.—Antonio Pereira Pinto, Apon-tamentos para o direito int—al e Colleção completa dos tratados celebrados pelo Brasil etc.

на стст. 2, 3 и 10 договора 26 іюля 1851 г., права судоходства равнаго съ Бразиліей по Амазонкѣ внутри Перувьянской республики. Перу отвѣчало, что право Бразиліи основывается на взаимныхъ уступкахъ. Договоръ 26 іюля 1851 г. не предоставлялъ Штатамъ права торговли внутри рѣкъ. Статья о наиболѣе благопріятствуемой націи всегда предполагаетъ взаимность, или же согласіе наиболѣе благопріятствуемой націи на тѣ условія, подъ которыми были сдѣланы уступки третьему государству. Бразилія предоставила Перу судоходство по своимъ внутреннимъ рѣкамъ. Штаты же не могли бы даже отвѣтить Перу соотвѣтствующей уступкой, если бы имъ было предоставлено право судоходства по внутреннимъ рѣкамъ республики, такъ какъ они не порѣчное государство по отношенію къ Амазонкѣ. Перувьянскія суда могутъ плавать по Амазонкѣ потому, что Перу, какъ береговое государство, эксплуатируетъ съ общаго согласія съ другими прибрежными странами эту рѣку и потому, что воды ея рѣчекъ способствуютъ образованію этого могучаго потока. Но Перу, само по себѣ, не можетъ перенести на третью державу права, которыя принадлежатъ только ему самому. Одинъ *socius* не можетъ распоряжаться общими интересами по своему усмотрѣнію, хотя бы онъ ими пользовался во всемъ объемѣ, принадлежащемъ лишь цѣлому. Рѣчное судоходство, принадлежащее нѣсколькимъ сособственникамъ, есть международная повинность, „*servitude émanée de la souveraineté, que chacun exerce sur son territoire respectif*“. Этотъ сервитутъ активный и пассивный въ одно и то же время для всѣхъ сособственниковъ, которые имъ пользуются только потому, что сами разрѣшаютъ его, не можетъ быть перенесенъ на третье лицо единоличнымъ усмотрѣніемъ одного изъ участниковъ. Сами Штаты съ большею строгостью слѣдуютъ ученію о территоріальномъ верховенствѣ надъ рѣками (*sur le domaine et l'usage des fleuves*). Они не разрѣшаютъ входить въ свои порты далѣе устья рѣкъ и не впускаютъ иностранныя суда во внутреннія рѣки. Во всякомъ случаѣ ни Амазонка, ни ея притоки не открыты для иностранной торговли. Трактатъ съ Бразиліей прямо ститулируетъ право судоходства только для прирѣчныхъ государствъ. Торговля во внутреннихъ рѣкахъ страны, привилегіи и т. п. могутъ быть требуемы только въ силу опредѣленныхъ уступокъ. Наконецъ

внутреннее теченіе рѣкъ еще недостаточно изслѣдовано, судоходство на нихъ еще не возникло и право на него не можетъ быть даровано раньше, чѣмъ будутъ выработаны соотвѣтствующіе регламенты (нота 16 января 1854 г.). Штаты отвѣчали приблизительно такъ: Право судовъ и гражданъ Соединенныхъ Штатовъ плавать и торговать по Амазонкѣ и ея притокамъ надо считать совершеннымъ и пользованіе имъ должно начаться съ того момента, какъ только на этихъ водахъ появится хотя бы одинъ подданный или одно судно Бразиліи. Трактатъ 26 іюля 1851 г. говоритъ просто о судоходствѣ (navigation), подъ чѣмъ подразумѣвается обыкновенно какъ морское, такъ и рѣчное плаваніе. Въ договорѣ 26 іюля Штаты разрѣшаютъ Перу посѣщать всѣ свои коммерческіе порты, не дѣлая различія между расположенными на берегу моря, какъ Бостонъ и Чарльсонъ, или внутри заливовъ, какъ Нью-Йоркъ, или на берегахъ судоходныхъ рѣкъ, какъ Филадельфія, Новый Орлеанъ, Ричмондъ и др. Перу приняло на себя подобное же обязательство. Напрасно ссылаться на то, что Соединенные Штаты, какъ небереговое государство Амазонки, не можетъ предоставить взаимности. Они предоставляютъ Перу эту взаимность, такъ какъ перувьянскія суда могутъ посѣщать порты Делавара, Миссиссипи и др. рѣкъ, открытыхъ международной торговлѣ. Требованіе непрерывности (de la contiguïté) для существованія взаимности совершенно ново. Если укажутъ на то, что иностранное судоходство не допущено по нѣкоторымъ рѣкамъ, напр. по рѣкамъ Верхней-Калифорніи, то вѣдь эти рѣки протекаютъ отъ ихъ верховья до устья исключительно по территоріи Штатовъ, исключеніе составляютъ только Колумбія и С. Джонъ. Если скажутъ, что рѣчное судоходство есть международная повинность, которой каждое рѣчное государство пользуется и которую оно въ свою очередь предоставляетъ другимъ, не имѣя права уступать ея третьимъ по собственному усмотрѣнію, то вѣдь полного подобія между сервитутами, регулируемыми гражданскимъ правомъ, и правомъ международнаго прохода по общей рѣкѣ не можетъ быть. Если бы оба случая были тождественны, ни одно береговое государство не могло бы заключать договоровъ съ иностранными державами безъ разрѣшенія и согласія своихъ сосѣдей по рѣкѣ. Его суверени-

тетъ былъ бы весьма ограниченъ (нота 4 февраля 1854 г.) ¹⁾. Вопросъ получилъ благопріятное для Штатовъ рѣшеніе только послѣ опубликованія декрета Бразиліи отъ 1866 г. 17 декабря 1868 г. президентъ Перуанской республики José Batta объявилъ всѣ рѣки государства открытыми для судовъ всѣхъ національностей. Въ 1853 г. правительство Эквадора издаетъ такое же постановленіе, а въ 1848 г. и Колумбія открываетъ всѣ свои рѣки для иностранцевъ.

Указатель договоровъ, конвенцій и др. актовъ относительно Амазонки, Рио Франциско, Рио Тапахось и др.—1802. France, Portugal. Navigation d'Arawari.

1827. Juin 16. Autriche, Brésil. Traité de comm. et de navig.—Neumann. IV. 121.

1848. Décret de la Confédération grenadine. Libre navigation des rivières.

1851. Juillet 26. Pérou, Etats-Unis de l'Am. d. N. Liberté de navigation.—Martens-Samwer, t. III, p-tie 1, p. 120.—State papers, XL, p. 1095.

1851. Octobre 23. Traité de Limaentre le Brésil et le Pérou pour régler les relations commerciales et la navigation du fleuve des Amazones. — Martens, R. M., VI, 640.—State papers. XLII, p. 1308.—Annuaire des deux mondes 1852—1853, p. 934; 1853—1854; 1854—1855.

1853. . Décret du gouvernement d'Equateur, promulgant l'entière liberté de navigation sur toutes les fleuves, arrosant son territoire.

1853. Janvier 27. Décret du gouvernement de Bolivie concernant la libre navigation des affluents du fleuve des Amazones.

1853. 15 Avril. Décret du gouvernement de Pérou concernant les affluents du fleuve des Amazones.

1856. Octobre 22. Pérou, Brésil. Traité de navigation.

¹⁾ См. Прадье-фодере, Cours du droit in—l public, § 753 прим. — Idem, Cours d'histoire des traités du Pérou. Также цитируемый имъ Recueil d'Oviedo, ч. VII, 108—134. — 12 октября 1856 г. была заключена новая конвенція судоходства между Бразиліей и Перу.

1858. Juillet 18. Traité de navigation et de commerce entre les Etats-Unis et la Bolivie.

1859. Mai 5. Brésil, Venezuela. Traité de navigation et de limites.

1864. Juin 8. Résolution de la Chambre des députés de l'empire brésilien, concernant la libre navigation du fleuve des Amazones et du Rio Negro.

1866. Mars 27. Brésil, Bolivie. Traité d'amitié, de limites, de navigation, de commerce et d'extradition, signé à la Paz de Ayacucho.

1866. Décembre 7. Décreto № 3749 abrindo os rios Amazonas, Tocantins, Topajos, Madeira, Negro et San-Francisco à navegação dos navios mercantes de todas as nações.

1867. Mars 27. Bolivie, Brésil. Traité d'amitié, de limites, de navigation, de commerce et d'extradition.

1867. Juillet 31. Décret du gouvernement brésilien.

1868. Décembre 17. Décret du président de la république Pérou. — Recueil des traités du Pérou. Lima, 1876, p. 115.

1887. Février 20. Note de la république Venezuela. Les embouchures de l'Orénoque ¹⁾.

Глава X.

ОЧЕРКЪ РАЗВИТІЯ СВОБОДНАГО СУДОХОДСТВА ПО МИССИССИПИ, РѢКѢ СВ. ЛАВРЕНТІЯ И ДРУГИМЪ РѢКАМЪ СВ.-АМЕРИКИ.

Указатель литературы для Миссиссипи, Рио Гранде, Сентъ Джонъ. — *Миссиссипи*. — Bulmerincq, Völkerrecht, S. 296. — Calvo, Droit international, T. I, pp. 448—449, 4-e éd. — Carathéodory, Du droit international etc. pp. 136—138 — Id., Das Stromgebietsrecht etc. S. 356, 357, 364. — Criscuolo, La sovranità, § 1, p. 68—69. —

¹⁾ Engelhardt, Histoire, p. 86—87. Idem, L'Angleterre aux embouchures de l'Orénoque. Rev. franc. de l'Etranger, t. III, № 42 (15 mai 1888). — Vernesco, Fleuves, p. 302.

Cussy, Phases et causes etc., liv. I, tit. II, § 57, — liv. II, ch. XXVIII, § 3. — Engelhardt, Du régime etc., p. 45. — Idem, Histoire, p. 81. — W. E. Hall, International law. Oxford. 1880, p. 107. — Halleck, International law, ch. VI, § 32. — Капустинъ, Обзоръ предметовъ etc. VIII вып., стр. 59. — Kent. Commentaries of american law. etc. I, p. 36. — Ф. Мартенсъ, Международное право. Т. 2, стр. 241. — Наумовъ, Судходство по Шельдѣ, стр. 24—27. — Phillimore, Commentaries upon International Law. I. § 169. — Eugene Schuyler, American Diplomacy. New York. 1886, p. 265—281. — Schiattarella. Propedeutica, pp 447—449. — Twiss Travers, The law of nations considered as independent political communities in time of peace. § 141. — Wheaton, Histoire des progrès du droit des gens, éd. 3 1853. II, § 21, pp. 191—195. — Id., Elements, T. I, ch. IV, § 18, pp. 185—187. — Jefferson's Instructions to the commissioners appointed to negociate with the court of Spain in White's American State papers. X, p. 135 — 140. — Cornelis de Witt, Histoire de Washington, p. 312 et ss. — Th. Woolsey, Introduction, p 92. — Vernesco, Des fleuves, p. 275.

Pio Grande del Norte. — Caratheodory, Das Stromgebietsrecht, S 363, 405. — Calvo, Droit international, t. I., 4-éd., p. 455. — Engelhardt, Histoire, p. 83. — Vernesco, Des fleuves, p. 285

Сентъ-Джонъ. — Bulmerincq, Völkerrecht, S. 296.

Судходство по Миссиссипи. — Проф. Капустинъ говоритъ: „*Вопросъ о судходствѣ по американскимъ рѣкамъ рѣшался независимо отъ постановленій Вѣнскаго конгресса*“¹⁾. Въ самомъ дѣлѣ исторія освобожденія Миссиссипи еще разъ показываетъ намъ, что вопросъ о свободѣ судходства по международнымъ рѣкамъ гораздо шире вопроса о значеніи постановленій конгресса 1815 г., и что послѣдній является только однимъ эпизодомъ въ исторіи освобожденія великихъ рѣкъ міра. Уже въ концѣ прошлаго вѣка былъ поднятъ въ С.-Америкѣ споръ о международномъ судходствѣ по Миссиссипи.

¹⁾ Капустинъ, Обзоръ предметовъ etc. VIII в., стр. 59.

По Парижскому договору 1763 г. Англія удержала въ своей власти сдѣланныя ею завоеванію въ С - Америкѣ, т. е. Канаду, принадлежавшую прежде Франціи, и Флориду—Испаніи. При этомъ англійскіе подданные получили право судоходства по Миссиссипи безъ уплаты какихъ - либо рѣчныхъ сборовъ. Однако въ скоромъ времени, по Версальскому миру 1783 г., Испанія снова получила Флориду отъ англичанъ и, еще раньше пріобрѣтя Луизиану отъ Франціи, оказалась владычицей устьевъ Миссиссипи. На этомъ основаніи она не замедлила предъявить притязанія на исключительное право судоходства въ принадлежащихъ ей частяхъ рѣки, не смотря на то, что VIII art. трактата 1783 г. постановлялъ: „Судоходство по М. будетъ всегда свободно для подданныхъ Великобританіи и гражданъ Соединенныхъ Штатовъ“.

Американское правительство не могло согласиться на подобныя притязанія Испаніи. На самомъ дѣлѣ закрытіе Миссиссипи для судоходства западныхъ штатовъ могло повлечь за собой массу неудобствъ и для всего союза.¹⁾ Вашингтонскій кабинетъ всѣми силами старался сломить упорство Испаніи. Онъ доказывалъ, что право американскихъ гражданъ участвовать въ судоходствѣ по Миссиссипи покоится „sur un principe profondément gravé dans le coeur de l'homme, à savoir que l'océan est ouvert et que les fleuves le sont à tous les riverains“; подтвержденіе этому онъ видѣлъ въ попыткѣ императора Іосифа II открыть судоходство для своихъ бельгійскихъ гражданъ по Шельдѣ. Открытіе же судоходства по Миссиссипи въ особенности допустимо, такъ какъ оно не наноситъ вреда Испаніи²⁾. Напротивъ, замкнутость и уединеніе могутъ только повредить самимъ испанцамъ. Американцы настаивали

¹⁾ T. Cornelis de Witt говоритъ: «Un immense espace était comme perdu pour les Etats-Unis, qui ne pouvaient s'étendre sur leur propre territoire sans former dans l'ouest un peuple de mécontents, impatient de briser les obstacles, qui arrêtaient son essor et toujours prêt à se donner à l'Espagne, ou à lui faire considérablement la guerre, même au dépit du reste de l'Union». Histoire de Washington, p. 313.

²⁾ При этомъ Вашингтонское правительство ссылалось на: Grotius, De jure belli pacis, L. II. C. II § XI—XIII и C. III § VII—XII;—на Puffendorf, De jure, L. III. C. III. § III—VI;—на Wolff, Instit. § 310—312;—на Vattel. Droit des gens, L. I § 292. L. II, § 123—139.

на томъ, что если быда же часть рѣки между Флоридой и Луизіаной принадлежала исключительно Испаніи, обитатели береговъ ея верхняго теченія должны были бы имѣть право свободнаго судоходства. Отъ того обстоятельства, что пользованіе этимъ правомъ должно быть подчинено интересамъ народа, владѣющаго низовьями рѣки, т. е. отъ того, что это право является несовершеннымъ, оно безъ сомнѣнія не перестаетъ быть правомъ, нарушеніе и стѣсненіе котораго даетъ право на вознагражденіе ¹⁾. Нарушеніе его есть злоупотребленіе силою противъ слабого. При этомъ Штаты ссылались на Гроція, учившаго, что рѣки и части моря, принадлежащія тому или другому народу, должны быть открыты для тѣхъ, кто имѣетъ нужду въ проходѣ по нимъ; на теорію Ваттеля, что глава государства можетъ отказать иностранцамъ въ проходѣ по его землямъ лишь въ особыхъ случаяхъ, на Пуфендорфа и Вольфа. ²⁾ Нарушеніе права прохода, признаннаго большинствомъ государствъ, продолжали они, особенно невыносимо въ тѣхъ случаяхъ, когда лишаетъ государство, владѣющее большею частью рѣки, сообщенія съ моремъ, открытымъ для всѣхъ народовъ. Наконецъ Вашингтонскій кабинетъ ссылался также на вышеупомянутые трактаты: 1783 г., по которому Флорида была уступлена Испаніи, и 1763 г. ³⁾. Американское правительство вышло побѣдителемъ изъ этихъ переговоровъ, и мы видимъ, что *договоръ 1795 г., подписанный въ San Lorenzo el Real*, стипулируетъ полную свободу судоходства въ пользу подданныхъ Соединенныхъ Штатовъ (Ст. 4).

Въ настоящее время все теченіе Миссиссипи принадлежитъ великой республикѣ. Именно въ 1803 г. 30-го апрѣля она приобрѣла отъ Франціи Луизіану, а въ 1819 г. 22-го февраля отъ Испаніи Флориду. Определенія 8 ст. Парижскаго договора 1783 г. не были повторены въ договорѣ 24 дек. 1814 г. между Англіей и Соединенн. Штатами и съ тѣхъ поръ

¹⁾ Wheaton, Histoire, p. 195 сл.—Pradier—Foderè, § 751.

²⁾ Puffendorf, De jure n., L. III, c. III, § III—VI.—Wolff, Inst., §§ 310—312.—Гроцій, кн. II, гл. II, § XI—XII, гл. III § VII—XII.—Ваттель, изд. 6; кн. II, гл. X, § 132; т. II. p. 120; кн. I, § 292.

³⁾ Jefferson's Instructions to the Minister of the U.—S. in Spain, March 18, 1792, in Waiste's state papers. X, 138—140. Wheaton, Histoire, 1853, t. II, p. 192.

судоходство по Миссиссипи принадлежит исключительно американскому флагу ¹⁾).

Указатель трактатовъ, конвенцій и др. актовъ относительно Миссиссипи и нѣкоторыхъ другихъ рѣкъ.—*Миссиссипи*.—1762. Novembre 3. Traité secret entre l'Espagne et la France.

1763. Février 10. Paix de Paris entre la France, l'Espagne et la Grande-Bretagne. Art. 4, 7, 20.—Martens, R. M. I, 32.—Castro. T. III, p. 229.—Calvo, Rec., T. II, p. 363.—Martens, 1 éd., R. I, 33.—Idem, 2 éd., R. I, 804.

1783. Septembre 3. Paix de Versailles entre la France, l'Espagne, la Grande - Bretagne et les Etats-Unis de l'Amér. d. N. § VIII.—Martens, R. M. II, 311,—Ch. Calvo, T. IV, p. 296. — State papers, I, p. 424, p. 779. — Martens, 1-re éd T. II, pp. 462. 484. 497.—Martens. 2-e éd. T. III, pp 519, 541, 553.—Elliot, v. I, p. 237.

1795. Octobre 17. Traité de paix de San Lorenzo el Real entre l'Espagne et les Etats - Unis. Art. 4.—Martens, R. M. II, 106.—Martens. 1-re éd, T. VI, p. 561.—Martens, 2-e éd., T. VI, p. 143. — Elliot. I, p. 390.—State papers, VIII, p. 540.

1803. Avril 30.—France, Etats-Unis.—Martens, R. M. II, 282.

1814 Décembre 24.—Traité de Gand entre l'Angleterre et l'Amérique d. N.—Martens, R. M. III, 38—45.—R. M. III. 410.—Herstlet, II, p. 378.—Elliot, I, p. 268.—Martens, N. R. T. II, p. 76.

Pio Grande дель Норте, Pio Колорадо и Pio Жила.—1848, Février 2. Traité de paix, d'amitié et de limites entre les Etats-Unis de l'Amérique du Nord et la Mexique, signé à Guadeloupe Hidalgo. Art. 5, 6, 7.—Martens, R. M. VI, p. 200—203.

1853. Décembre 30.—Traité de limites entre les Etats-Unis de l'Amérique du Nord et la république

¹⁾ Schuyler, American Diplomacy, p. 281.

Mexicaine, signé à Washington. Art. 1, 4.—Martens, R. M. VII, p. 293—294.

1884. Novembre 12. Mexique, Etats-Unis. — Diario oficial. 1886. Mex.

Рѣка Сентъ Джонъ.—1842, Août 9. Traité de Washington entre la Grange - Bretagne et les Etats-Unis pour fixer définitivement les limites des territoires respectifs aux frontières du Canada etc. Art. 3.—Martens, N. R. G. III, 440,

1854. Juin 5. См. S-t. Laurent.

Указатель литературы для р. св. Лаврентія, великихъ сѣверо - американскихъ озеръ и нѣк. другихъ рѣкъ.—American papers on the navigation of the St. Lawrence. Congress Documents. Sess. 18²⁷/₂₈. № 43.—British papers on the navigation of the St. Lawrence. St. per. 1826—1829.—Caratheodory, Das Stromgebietsrecht, S. 357—358.—Id., Du droit international etc, 139—142.—Calvo, dr. inter-l. T. I, p. 449—451, 4-e éd.—Criscuolo, La sovranità, p. 70 —Cussy, Phases et causes etc. I. I, til. 2, § 57, p. 143; I. II, ch. XXVIII, § 4.—Engelhardt, Du régime etc., p. 45—46.—W. E. Hall, International law, ch. VI. § 33.—Halleck, ch. VI, § 33.—Kent. Commentaries of American law etc. VI, p. 37.—Капустинъ, Обзорѣніе предметовъ etc. Вып. VIII, стр. 58—59.—Lawrence, Elements by Wheaton, note 114.—Ф. Мартенсъ, Международное право, II т., 241 стр.—Наумовъ, Судоходство по Шельдѣ, стр. 27 — 32.—Phillimore, Commentaries upon internat. law, 1, § 170, p. 182—186.—Times, October 25, 26, 1850.—Un.-St. Statutes at large, X, p. 1089 et ss. — Wheaton. Histoire des progrès du droit des gens. T. II, § 21, p. 195—199.—Id., Elements, T. I, ch. IV, § 39, стр. 187 (partie 2).—Twiss Travers, The law of nations considered etc. § 141.—Th. C. Whoolsey, Introduction to the study of the intern. law. 5-éd. New-York, 1879.—Vernesco, Des fleuves, p. 278.

Право рѣки св. Лаврентія и великихъ озеръ.—Вопросъ о судоходствѣ по рѣкѣ св. Лаврентія впервые былъ поднятъ въ

1824 г. Англія принадлежали тогда, какъ и теперь, сѣверные берега рѣки и великихъ озеръ до 79 меридіана. Начиная отсюда, въ ея власти находились уже оба берега св. Лаврентія. Южные берега до 79 мер. принадлежали Штатамъ. *Англійское правительство*, по примѣру всѣхъ другихъ порѣчныхъ государствъ нижняго теченія судоходныхъ рѣкъ, предполагало *извлекать наибольше выгодъ* изъ своего положенія въ такомъ случаѣ, если другія береговья государства будутъ исключены изъ пользованія устьями рѣки. *Сѣв.-Американскіе Штаты* не могли конечно согласиться съ этимъ. Основываясь на трактатѣ 1756 г., заключенномъ между Франціей и Англіей, явившемся результатомъ общихъ усилій метрополіи и колоній и постановлявшемъ, что судоходство по рѣкѣ св. Лаврентія открыто всѣмъ англійскимъ подданнымъ, а также на постановленіяхъ Вѣнскаго конгресса 1815 г., которыя должны-де считаться выраженіемъ общественнаго мнѣнія Европы и въ выработкѣ которыхъ участвовала сама Англія, Сѣв.-Ам. Штаты *домогались свободнаго судоходства* для своихъ подданныхъ по всей рѣкѣ, отъ ея устья до истока. Они взывали къ естественному праву и справедливости и доказывали, что требуемое ими право аналогично тому, которое Англія получила въ 1763 г. относительно Миссиссипи, что ихъ притязанія нисколько не вредятъ Англіи ¹⁾. Правительство *Англіи на это возражало*, что ст. договора 1756 г. перестала дѣйствовать со времени отпаденія американскихъ колоній отъ метрополіи и что постановленія Вѣнскаго конгресса, статьи 1763 г. и др. касаются только тѣхъ странъ, которыя ихъ подписали, такъ какъ онѣ просто результатъ соглашенія интересовъ береговыхъ государствъ ²⁾. *Вашингтонское правительство* въ свою очередь утверждало, что свобода судоходства для всѣхъ порѣчныхъ странъ основывается на самой природѣ вещей, что постановленія Вѣнскаго конгресса только освящаютъ требованія естественнаго права: „Les principes proclamés à Vienne devraient au contraire être considérés comme l'hommage au

¹⁾ American papers on the navigation of the S.-Lawrence. Congress. Documents. Session 1827—28. № 43.

²⁾ British papers on the nav. of the S. Lawr.

Grand Législateur de l'univers, en affranchissant Ses Oeuvres des entraves, auxquelles elles ont si souvent été arbitrairement soumises“, что рѣка св. Лаврентія связываетъ океанъ и великія озера, открытыя для плаванія обѣихъ странъ, что правительство Штатовъ требуетъ только того, что оно само готово уступить, что слѣдуетъ различать рѣки національныя и общія нѣсколькимъ государствамъ, что часто необходимо бываетъ дать положительное выраженіе принципамъ естественнаго права, и что рейнскія и подобныя имъ конвенціи именно тѣмъ и важны, что отдають должное началамъ естественнаго права необходимаго и первоначальнаго (primordial). Наконецъ Англіи указывали еще и на то, что, владея однимъ небольшимъ клочкомъ территоріи у источниковъ Миссиссипи, она домогается свободнаго судоходства по всей рѣкѣ, между тѣмъ какъ относительно св. Лаврентія она проводитъ совершенно другіе взгляды.¹⁾ Именно въ этомъ смыслѣ Phillimore находилъ поведеніе своего отечества непослѣдовательнымъ и говорилъ, что: „Summum jus... in this case approaches to summa injuria“²⁾. Долгое время Англія упорствовала въ своихъ взглядахъ, утверждая, что свобода судоходства есть исключеніе изъ основнаго права собственности, что юристы называютъ право прохода несовершеннымъ, что Вѣнскій конгрессъ не только не освятилъ естественнаго права, но прямо указалъ на то, что право рѣчнаго судоходства устанавливается по договору, что право прохода можетъ служить не только для мирныхъ, но и для враждебныхъ намѣреній во время войны, но Филлиморъ удалось увидѣть при жизни торжество освободительныхъ идей.

Договоръ 1854 г. 5-го іюня, заключенный лордомъ Elgiу въ Вашингтонѣ, допустилъ суда Сѣв.-Ам. Штатовъ на рѣкѣ св. Лаврентія. Подданные послѣднихъ были уравнены въ правахъ съ англичанами. Однако англійское правительство сохранило за собой право прекратить эту привилегію, предупредивъ предварительно Вашингтонъ о своемъ намѣреніи.

¹⁾ Mr. Secretary Clay's letter to M. Gallatin, American Minister in London, 15 June, 1826. Sess. 1827—28. № 43.—Wurm, Fünf Briefe. S. 35.—Carathéodory, Das Stromgebietsrecht, S. 358.—Id., Du droit international, p. 140

²⁾ Phillimore, Commentaries, I, 185—186,

Вторично свобода судоходства нашла себѣ подтвержденіе въ *Вашингтонскомъ трактатѣ* отъ 8-го мая 1871 г., содержащемъ различныя уступки въ этомъ вопросѣ со стороны обѣихъ державъ ¹⁾. Штаты уступили англичанамъ судоходство по St. Clair-Eleet's Canal и обязались кромѣ того обезпечить за ними пользованіе всѣми каналами, которые необходимы для судоходства по озерамъ и рѣкамъ общимъ для Канады и Штатовъ. При томъ право судоходства по озеру Мичиганъ было уступлено Англіи только на 10 лѣтъ, какъ вознагражденіе за извѣстныя права рыбной ловли на морскомъ берегу. Теперь эти права кончились, а съ ними прекратилось и право англичанъ на судоходство по Мичигану. Съ своей стороны, какъ эквивалентъ за всѣ эти уступки, Англія обязалась обезпечить подданнымъ республики свободное судоходство по рѣкѣ св. Лаврентія и другимъ рѣкамъ Канады ²⁾.

Указатель трактатовъ и пр. относительно рѣки св. Лаврентія и др. рѣкъ.—1818. Octobre 9. Traité d'Aix-la-Chapelle. Navigation des lacs: Erie, Ontario etc.

1854. Juin 5. Traité de commerce et de navigation, conclu à Wasch. entre la Gr.-Bret. et les Et. - Un. Art. 4.—Martens, R. M. VII, 341.—Martens, N. R. G. XVI, 1 p-tie, p. 498.—Herstlet, IX, p. 998.—Annuaire des deux mondes 1854—55, p. 732.

1871. Mai 8. Treaty between the United States and Her Britannic Majesty for the settlement of pending questions between the two countries. Art. 26—28.—Martens, N. R. G. XX. 698.

¹⁾ Th. D. Woolsey говоритъ (Introduction, p. 85, 498): «Lake Michigan, the Stikine, Yukon and Portupin rivers of Alaska, rising in Britisch and running into American territory and the St. Laurence from 45° north latitude to the sea were opened to both nations by the treaty of Washington in 1871».

²⁾ Schuyler, American diplomacy, p. 291.

Глава XI.

ОЧЕРКЪ РАЗВИТІЯ СВОБОДНАГО СУДОХОДСТВА ПО КОНГО,
НИГЕРУ, КАРУНУ И ДРУГИМЪ РѢКАМЪ АФРИКИ И АЗІИ.

Указатель литературы для Конго и Нигера.—L'association internationale Africaine et le Comité d'études du Haut-Congo. Bruxelles. 1882 (par un de leurs coopérateurs).—T. M. C. Asser, De Congoakte overgedrukt, uit „de Gids“. Mei 1885.—Arntz, Le Portugal et l'Institut de droit international. Revue de droit international. XV. 1883, p. 537—546.—E. Banning, La Conférence africaine de Berlin. Rev. de Belg. 1885.—de Brazza, Rapport. Rev. maritime et coloniale. Août. 1883, p. 406.—Bulmerincq, Völkerrecht, S. 296—297.—Caratheodory, нѣм. раб., S. 368, S. 372.—E. L. Catellani, Le colonie e la Conferenza di Berlino. Torino. Unione Tipografica editrice. 1885.—Calvo, Droit intern., t. 1, éd. 4, p. 455—463.—Le Congo. Art. du Courrier de Etats-Unis. 5 Avril. 1883.—Criscuolo, La sovranità, p. 73 s.—Delavaud. Un article dans la Revue de Géographie de Paris, T. XII, p. 224.—Idem, Navigation et commerce sur les fleuves int—aux. 1885.—Documents diplomatiques. Affaires du Dongo et de l'Afrique Occidentale. Paris. 1884.—Deloume, Le droit des gens dans l'Afrique équatoriale.—E. Engelhardt, La Conférence de Berlin. Origine des actes de navigation du Congo et du Niger. Rev. de dr. internat. XVIII. 1886, p. 96—98.—Id., Rapport, adressé au Ministre des Affaires Etrangères pour la Conférence africaine. Paris. 1885. Livre jaune.—Idem., Histoire. p. 98—103.—Charles Faure. La conférence afr. Genève. 1885. Imprimerie Schuchardt. — Du Fief, La question du Congo depuis son origine jusqu'aujourd'hui Bruxelles. 1885.—Gessner, Zur Neutralisirung des Congo. Die Gegenwart. 1883. 28 Juli.—Guyot, Lettres sur la politique coloniale.—Institut de droit international. Session de Munich. Conclusion de l'Institut à propos du rapport de M. Moynier. Annu-

aire de droit international. 7-c année, p. 236—278.—Jooris, L'acte général de la conférence de Berlin, Bruxelles. 1885.—Henrich Lammasch, Der Berliner Vertrag und F. v. Martens. Zeitschrift für Privat—und oeffentliches Recht von Grünhut XI. 1884.—Emile de Laveley, The Congo Neutralized. The Contemporary Review. XLIII. 1883. 1 June, p. 767—782.—Id., La neutralité du Congo. Revue de dr. intern. XV. 1883, p. 254—262.—Id., l'Afrique Centrale et la Conférence de Bruxelles.—Id., Une lettre, datée du 3 Septembre. Annuaire de droit international. VII année, p. 274. Rev. d. dr. int. T. XV, p. 614—115.—Id., Un article de la Revue de Belgique, 15 Décembre, 1872.—La lettre ouverte, adressée au Courrier des Etats-Unis par un membre de l'Association internationale. Bruxelles. Merzbach. Mai 1883.—Lenz, Der Congo (Oester. Monatschrift für den Orient. 1884. № 125).—Mogalhaes, Le Zaire et les contrats de l'Association in-le. Lisbonne. 1884.—Ф. Мартенсъ, Африканская конференція въ Берлинѣ. Колоніальная политика современныхъ государствъ 1885. Вѣстникъ Европы. 11 кн., I—III гл., стр. 186—225; 12 кн., III—VII гл., стр. 512—552.—Id., La Conférence du Congo à Berlin et la politique coloniale des états modernes (traduit par M. le comte de Sancé et revu et augmenté par l'auteur). R. de dr. int. 1886, t. XVIII, p. 114—150, p. 244—260.—Missionary Herald. London. 1883 et seq.—Gustave Moynier. L'Afrique explorée et civilisée. Journal mensuel, rédigé par. M. Ch. Faure dès le mois de Juillet 1879.—То же въ Archives diplom., II série, t. XII, oct. 1884., p. 884.—Id., La question du Congo devant l'Inst. de dr. int. 1883. broch. in 8° —Id., Annuaire de dr. int. 3 et 4 ann. 1879—80, t. I, p. 154—155. Revue de dr. int. T. X, p. 382. 1-re proposition de M. Moynier concernant le Congo.—Id., 2-e proposition de M. Moynier concernant le Congo. Annuaire d. dr. int. T. VII, p. 237—278. Rev. d. dr. int. T. XV. 1883, p. 614—616.—Id., Lettre circulaire à Mm. les membres et associés de l'Institut. d. droit intern. Annuaire d. dr. intern. VII ann., p. 238—242.—Id., Mémoire lu à l'Inst. d. dr. int. à Munich. Annuaire de dr. intern. VII ann. p.

250—274.—de Neumann, *Eléments du droit des gens moderne européen*. Appendice III *La Conférence Africaine de Berlin et l'acte général du 26 Février 1885*, p. 295—328. Paris. 1886.—*Quatre années au Congo*. Paris. Charpentier et C^{ie}. 1883.—*La question du Zaïre. Droits du Portugal*. Société de géographie de Lisbonne. Lisbonne. Lallemand frères. 1883.—Schweinfurth, *L'Exploration*. 1883 et s.—*Compte-rendu des séances de la Société de géogr. de Paris*. 1882 etc.—Stanley, *Der Kongo und die Gründung des Kongo-Staates*. Leipzig. 1885.—Stevenson, *The water highways of the interior of Africa*.—Sir Travers Twiss, *Le Congrès de Vienne et la conférence de Berlin*. *Revue de droit international*. T. XVII. 1885, p. 201—217.—Id., *La libre navigation du Congo*. *Revue de droit internat.* XV. 1883. p. 437—442. *Annuaire de dr. intern.*, année VII, p. 242—251.—Id., 2-me article. *Revue de droit intern.* 1883. T. XV, p. 547—563.—Id., 3-me article. *Revue de dr. int.* t. XVI. 1884, p. 237—246.—Id., *An international protectorate on the Congo-river*. London. 1883.—Villain, *La question du Congo et l'association in-le africaine*. 1884.—Weyl, *Le Congo devant l'Europe*. 1884.—Vernesco, *Des fleuves*, p. 287, p. 300.

Постановленія 1885 г. о рѣкѣ Конго.—Познакомившись съ исторіей освобожденія великихъ рѣкъ Европы и Америки, намъ остается заняться изученіемъ послѣдняго замѣчательнаго явленія въ нашей области, именно открытія для международнаго судоходства Конго, Нигера, ихъ притоковъ, озеръ и пр. *Исторія освобожденія этихъ рѣкъ тѣсно связана съ исторіей возникновенія государства Конго*. Association internationale Africaine, основанна въ 1876 г. королемъ Леопольдомъ II и преслѣдовавшая различныя гуманныя цѣли во внутреннихъ, еще мало изслѣдованныхъ частяхъ Африки, въ скоромъ времени основала по берегамъ р. Конго цѣлый рядъ филантропическихъ станцій, о международномъ значеніи которыхъ какъ въ литературѣ, такъ и въ дипломатическомъ мірѣ существовали самыя разнообразныя мнѣнія ¹⁾. Между тѣмъ взоры всего цивилизо-

¹⁾ Бельгію обвиняли въ желаніи приобрѣсти себѣ подъ прикрытіемъ Международнаго общества крупныя колоніальныя владѣнія.—Мартенсъ, с. 189.—Calvo, 4 éd, t. I, p. 455.

ваннаго человѣчества все внимательнѣе и внимательнѣе стали останавливаться на земляхъ бассейна Конго. Послѣ открытій, сдѣланныхъ Стенли въ 1877 г., стало извѣстно, что устье Конго находится въ связи съ обширнымъ внутреннимъ бассейномъ центральной Африки, что за водопадами Yellala, которые долгое время считались предѣломъ судоходной части Конго (140 миль), рѣка эта судоходна еще на большомъ разстояніи, и что владычество на ю.-з. берегахъ Африки будетъ принадлежать тому, кто утвердится на этой рѣкѣ¹⁾. На берегу этой-то рѣки Африканское международное общество приобрѣло громадныя пространства земли отъ черныхъ князьковъ, основало цѣлый рядъ поселеній и при помощи своихъ энергичныхъ агентовъ, въ числѣ которыхъ былъ и Стенли, съ каждымъ годомъ увеличивало какъ свои территоріальныя владѣнія, такъ и свое вліяніе на внутреннія дѣла центральной Африки.

Быстрое развитіе могущества Африканскаго общества вызвало *неудовольствіе въ нѣкоторыхъ правительствахъ*, которыя такъ или иначе считали себя, имѣющими извѣстныя права на сказанныя территоріи. Наиболѣе горячій протестъ общество встрѣтило со стороны *Португаліи*. Уже въ концѣ XV в., въ 1484 г., офицеръ португальской службы Diego Cam занялъ устье Конго именемъ своего правительства. Основываясь на этомъ, Португалія заключала, что все теченіе названной рѣки и вся территорія ея бассейна на неопредѣленное протяженіе принадлежатъ ей. Свои права она доказывала въ многочисленныхъ нотахъ и депешахъ, адресованныхъ къ евро-

¹⁾ Муанье между прочимъ говоритъ: «Congo est navigable, sans compter ses affluents nombreux et puissants, sur un parcours d'environ 1600 kilom. en amont des cataractes»... Ann. de droit int-l, VII, 258.—Извѣстный путешественникъ Швейнфуртъ пишетъ: «Il est indiscutable que le Congo sera dans un avenir prochain le seul chemin praticable à suivre pour pénétrer au coeur du continent». L'exploration, 1883, 2-e Séimestre, 107.—De Brazza, знаменитый изслѣдователь этихъ частей Африки, думаетъ то же самое. Comptes rendus des Séances de la Société de Géographie de Paris, 1882, p. 299.—Наконецъ и Stanley утверждаетъ, что, «celui qui possédera le Congo, aura le monopole du commerce avec le bassin immense qu'il arrose. Ce fleuve est et sera toujours la grande route commerciale de l'Afrique Centrale de l'Ouest. L'Afrique centrale et la Conférence de Bruxelles. 217.

пейскимъ правительствамъ. Въ 1881 г. къ португальскимъ претензіямъ присоединились недоразумѣнія съ *Франціей*. Поводомъ къ нимъ послужило занятіе французскимъ представителемъ de Brazza нѣкоторыхъ земель, ранѣе уже уступленныхъ мѣстнымъ князькомъ Макоко Африканской междунар. ассоціаціи. Но на этотъ разъ общество сочло за болѣе выгодное для себя уступить. Болѣе того, 23 апрѣля 1884 г оно обязалось признать за Франціей право преимущественной покупки на всѣ свои африканскія владѣнія, если оно рѣшится когда-нибудь продать ихъ. Такимъ образомъ интересы Франціи и общества стали солидарны и вскорѣ обѣ стороны выступили противниками Португаліи по поводу трактата, заключеннаго послѣднею съ Англіей въ февралѣ 1884 г. Между тѣмъ въ африканскихъ дѣлахъ возвысила свой голосъ новая колоніальная держава *Германія*. Кто знаетъ роль, принадлежащую вообще Германіи въ международныхъ сношеніяхъ, тотъ догадается, что и здѣсь она постаралась занять первенствующее мѣсто. Словомъ, по мѣрѣ того, какъ въ Европѣ становилось извѣстнымъ истинное положеніе дѣлъ на Конго, одно государство за другимъ спѣшило изъявлять свои претензіи на извѣстныя права въ этихъ мѣстахъ. Такъ, Африканское общество, образовавшееся въ Роттердамѣ, представило адресъ Генеральнымъ Штатамъ, прося ихъ принять какія-нибудь мѣры противъ претензій Франціи и Португаліи. Оно требовало сохраненія *status quo*, указывало на то, что *Голландія* имѣла конторы на берегу Лоанго уже 150 лѣтъ тому назадъ, и наконецъ утверждало, что претензіи Португаліи нарушаютъ интересы тѣхъ голландскихъ факторій, которыя и въ настоящее время существуютъ близъ устья Конго. Точно также президентъ *Соед. Шт. Сѣв.-Америки* обращалъ вниманіе Вашингтонскаго конгресса на необходимость обезпечить интересы подданныхъ республики на берегахъ Конго въ виду подготовляющихся событій на западномъ берегу Африки. Далѣе онъ предлагалъ, какъ и Роттердамское общество, войти въ соглашеніе съ европейскими державами съ цѣлью регулировать къ общему благу свободу торговли и судоходства въ этихъ мѣстахъ. Наконецъ, первая колоніальная держава въ свѣтѣ *Англія* не могла конечно остаться въ сторонѣ отъ этого всеобщаго движенія. Она предложила Португаліи создать на Конго международную комиссію; но послѣдняя соглашалась только на англо-порту-

гальскую, которая и была принята въ проектѣ, подписанномъ 26-го февраля 1884 г. въ Лондонѣ.

Такимъ образомъ Англія торжественно признала за Португаліей права на весь юго-зап. берегъ Африки между 5°12' и 8° южной широты и на всѣ земли бассейна Конго до селенія Ноки. Согласно съ этимъ проектомъ, *судоходство* по Конго совершенно *свободно*, транзитныхъ пошлинъ съ товаровъ и судовъ, идущихъ по рѣкѣ, не установлено, но за то съ товаровъ, перевозимыхъ на берегъ, назначена громадная пошлина—10 р. с. *ad valorem*, т. назыв. „*tarif de Mozambique*“. Ст. 4 этого договора стипулируетъ учрежденіе смѣшанной комиссіи изъ представителей Англіи и Португаліи для выработки общаго устава судоходства и рѣчной полиціи по р Конго. Наконецъ, за признаніе вѣковыхъ правъ Португаліи на этомъ берегу, Англія получала въ свою пользу извѣстныя *льготы*, имѣвшія характеръ привилегій. Однако этотъ проектъ не получилъ утвержденія. Европейскія правительства встрѣтили его оговорками и протестомъ. Франція объявила, что она считаетъ сохранившими силу всѣ вольности, которыя гарантировалъ для ея подданныхъ договоръ, заключенный въ Прадо 30 января 1786 г. Германія, по свидѣтельству пр. Мартенса, вовсе не сочла для себя обязательнымъ англо-португальское соглашеніе. Въ депешѣ кн. Бисмарка отъ 7-го іюня 1884 г., адресованной графу Гранвилю, говорится, что Португалія не имѣла болѣе серьезныхъ правъ на земли нижняго Конго, чѣмъ другія державы, подданные которыхъ посѣщали эти страны, и что торговля въ бассейнѣ Конго всегда была свободна для купцовъ всѣхъ націй. Канцлеръ заявлялъ далѣе, что германское правительство считаетъ очень важнымъ сохраненіе этой свободы судоходства, достойнымъ стать предметомъ дружественнаго соглашенія между европейскими державами. Такое же неудовольствіе проявилось въ Испаніи, Соед. Штатахъ, Нидерландахъ. Наконецъ въ самой Англіи трактатъ этотъ возбудилъ сильнѣйшее раздраженіе въ средѣ органовъ печати, торговаго класса главныхъ городовъ и разныхъ филантропическихъ обществъ. Главная причина была въ томъ, что Англія отказывалась въ немъ отъ возможности утвердиться въ будущемъ на этихъ мѣстахъ. Торговля палаты (напр. Манчестерская 13-го ноября 1882 г.) Antislavery Society, миссіонерскія общества и пр. обратились къ Foreign

Office съ просьбой, чтобы англійское правительство обезпечило свободу Конго. Правительству пришлось уступить ¹⁾. Радификація этого договора, отложенная на неопредѣленное время, такъ и не состоялась.

Когда англо-португальское соглашеніе потерпѣло фіаско, выдвинулся впередъ *проектъ о международномъ соглашеніи на счетъ африканскихъ дѣлъ*. Португалія сама выступила съ подобнымъ предложеніемъ ²⁾. Но первоначальное соглашеніе состоялось между Германіей и Франціей. Лѣтомъ 1884 г. баронъ Курсель, французскій посолъ при берлинскомъ дворѣ, имѣлъ въ Варцинѣ нѣсколько совѣщаній съ кн. Бисмаркомъ по поводу африканскихъ дѣлъ. Какъ видно изъ письма германскаго канцлера отъ 13-го сентября 1884 г., адресованнаго французскому послу, оба правительства пришли къ заключенію о необходимости войти въ соглашеніе съ другими державами на счетъ опредѣленія границъ ихъ взаимныхъ владѣній въ Аѳрикѣ и на счетъ торговли и судоходства въ бассейнѣ Конго. Канцлеръ думалъ, что въ рѣкамъ Африки должны быть приложены освободительные принципы Вѣнскаго конгресса. Французское правительство депешю отъ 29-го сентября 1884 г. совершенно соглашалось съ предложеніемъ Германіи и съ своей стороны заявляло о своемъ намѣреніи принять участіе въ приглашеніи европейскихъ державъ и Сѣв.-Ам. Штатовъ собраться на конференцію въ Берлинѣ по поводу африканскихъ дѣлъ. Въ октябрѣ 1884 г. это предложеніе

¹⁾ «Lors de l'interpellation, faite à la Chambre par M. Forster», говоритъ Э. Лавеле, «M. Gladstone a fait cette importante déclaration, que le gouvernement de la Reine ne prendrait aucune décision relativement à cette grande question sans consulter la Chambre au préalable». Laveley, Neutralité du Congo, Revue d. d. int. T. XV. 1883.

²⁾ Во второмъ засѣданіи Берлинской конференціи представитель Португаліи маркизъ de Penafiel сказалъ между прочимъ, выражая удовольствіе своего правительства по поводу созванія конференціи: «Une telle satisfaction était bien légitime, en voyant réalisé le vœu. qu' il avait émis dans sa dépêche circulaire du 13 Mai aux Légations de S. M. Très Fidèle à Berlin, Paris, Bruxelles, La Haye, Madrid, Rome et Vienne. Là se trouvait pour la première fois peut être exprimé le besoin de réunir les Puissances intéressées dans les questions pendantes sur la côte occidentale d'Afrique». Martens, N. R. G., 2 série, X, p. 208—212.

было разослано отъ имени Франціи и Германіи ко всѣмъ великимъ державамъ, скандинавскимъ государствамъ и Сѣв.-Америк. Штатамъ. Приглашеніе было принято и постановленіямъ Берлинской конференціи 1885 г. суждено играть большую роль какъ вообще въ исторіи международныхъ сношеній цивилизованныхъ государствъ, такъ и въ рѣчномъ международномъ правѣ въ частности. Возможность скорого рѣшенія африканскихъ затрудненій зависѣла отъ того, что въ Африкѣ не были еще замѣшаны жизненные интересы различныхъ странъ, что ни одна великая держава не имѣла никакихъ серьезныхъ правъ на эти области, что на Конго уже существовалъ элементъ мира въ видѣ международныхъ станцій Африканскаго общества, что интересы большинства государствъ были въ этомъ случаѣ солидарны, и что наконецъ путь къ международному соглашенію былъ расчищенъ наукой.

„Только шумъ, поднятый въ германской печати“, говоритъ пр. Мартенсъ, „и восторженные по поводу созванія княземъ Бисмаркомъ Берлинской африканской конференціи отзывы объ ея трудахъ со стороны германскихъ патріотическихъ писателей заставили насъ припомнить несомнѣнное *право первенства въ этомъ дѣлѣ Института международного права. Sum cuique*“¹⁾. Еще 5-го сентября 1878 г. вниманіе Института международного права было обращено на положеніе дѣлъ въ Африкѣ. Вопросъ этотъ былъ поднятъ извѣстнымъ ученымъ и президентомъ международного комитета Краснаго Креста Густавомъ Муанье въ засѣданіи 5-го сентабря 1878 г. во время преній по поводу нѣкоторыхъ предложеній І. Блюнчли, который въ письмѣ отъ 26-го августа между прочимъ совѣтовалъ составить комиссію для изученія „des questions relatives à la navigation maritime et à la police des ports et des grands fleuves commerciaux“. Муанье въ своей рѣчи говорилъ о вѣроятности столкновеній между европейскими державами по поводу ихъ вождедѣній на счетъ африканскихъ народцевъ и предлагалъ серьезно заняться вопросомъ о мирномъ разрѣшеніи всѣхъ затрудненій. Институтъ согласился съ его мнѣніемъ и поставилъ вопросъ на очередь. Вторично дѣла на юго-зап. берегу Африки были

¹⁾ Африканская конференція, Вѣстн. Европы, 1885, кн. 12, с. 517.

предметомъ разсмотрѣнія Института междун. права въ Мюнхенскую сессію его, но въ этотъ промежутокъ времени цѣлый рядъ выдающихся ученыхъ и публицистовъ посвятилъ свои труды вопросу о Конго. Такъ *Эмиль де Лавеле* нѣсколько разъ выступалъ въ печати съ предложеніемъ созвать международную конференцію для обсужденія африканскихъ дѣлъ, а въ 1883 г. онъ рекомендовалъ слѣдующій образъ дѣйствія. Прежде всего, въ виду предупрежденія кровопролитія въ области р. Конго, Европа и Америка должны были объявить все теченіе судоходной части Конго нейтральнымъ. Если же это почему-либо окажется неудобнымъ, то необходимо слѣдуетъ нейтрализовать по крайней мѣрѣ тѣ станціи, которыя основаны на берегахъ Конго Международнымъ обществомъ ¹⁾. Во-вторыхъ въ виду общаго блага судоходство по Конго должно быть признано открытымъ для всего міра. Наконецъ, для сохраненія этой свободы и для поддержанія порядка на р. Конго, онъ предлагалъ учрежденіе международной комиссіи на подобіе Дунайской. Лавеле мечталъ даже о соединеніи нижней части Конго съ его верхней частью посредствомъ желѣзной дороги въ 250 километровъ, именно для обхода извѣстныхъ водопадовъ *Uellala* ²⁾. Далѣе извѣстный путешественникъ *Gerhard Rohlfs* писалъ ³⁾: „Можетъ быть болѣе трудно интернационализировать Конго, чѣмъ устья Дуная. Но еслибы Германія и Англія захотѣли поддержать это рѣшеніе, оно не оказалось бы неосуществимымъ... Свобода для всѣхъ подъ покровительствомъ регламентовъ, установленныхъ въ силу международного соглашенія, — таковъ нашъ лозунгъ“. *Sir Travers Twiss* въ своихъ 3-хъ статьяхъ, озаглавленныхъ, *La libre navigation du Congo*, предлагалъ слѣдующее: 1) „Международный протекторатъ нижняго Конго подъ предсѣдательствомъ Португаліи“, т. е. примѣненіе къ нему „режима,

¹⁾ Тѣ же идеи см. въ *Lettre ouverte d'un membre de l'Association in-ale africaine, adressée au Courrier des Etats-Unis*.

²⁾ *La neutralité du Congo. Revue d. d. in-1, T. XVI, p. 254—262.*

³⁾ *Allgemeine Zeitung. 22 avril 1883.*

⁴⁾ Лессепсъ съ своей стороны писалъ Эмилю де Лавеле: „J'ai lu votre étude avec le plus vif intérêt. L'idée de la neutralisation du Congo me parait excellente. Sa réalisation serait digne de notre époque“. — *Laveley, ibd., p. 255—156.*

принятаго въ Европѣ для нижняго теченія Дуная“. 2) „Систему свободныхъ городовъ и подписаніе протокола безкорыстія“ со стороны всѣхъ великихъ государствъ для верхняго Конго. Наконецъ Муанье принадлежитъ честь вторично возбудить вопросъ о Конго передъ Институтомъ междунар. права¹⁾. Въ засѣданіи Института въ Мюнхенѣ отъ 4-го сент. 1883 г. онъ прочелъ длинный докладъ, посвященный положенію дѣлъ на Конго, въ которомъ обстоятельно разобралъ все, что говорилось объ этомъ раньше, и затѣмъ предложилъ проектъ конвенціи изъ 10-ти статей, съ постановленіями котораго мы сейчасъ познакомимся, комментируя ихъ на основаніи доклада. „Судоходство по Конго и его притокамъ будетъ совершенно свободно и не можетъ быть никому воспрещено. Сюда относится право каждаго плавать, разгружаться и нагружаться во всѣхъ портахъ, безъ уплаты какихъ-либо судоходныхъ или таможенныхъ пошлинъ и безъ всякихъ задержекъ“ (ст. 1). „То же самое относится ко всѣмъ судоходнымъ путямъ, которые могутъ быть вновь созданы или сдѣланы судоходными и которые свяжутъ Атлантическій океанъ съ верхнимъ теченіемъ Конго“ (ст. 2). Въ своемъ докладѣ Муанье справедливо замѣчаетъ, что судоходство должно быть признано свободнымъ по всей рѣкѣ, а не только по нижнему ея теченію, такъ какъ водопады Uellala не представляютъ собой чего-либо непреодолимаго и нижнее Конго въ будущемъ можетъ быть соединенно съ верхнимъ. „Но, спросимъ себя“, продолжалъ почтенный ученый, не слѣдовало бы распространить на всѣ территоріи бассейна Конго, которыми завладѣли цивилизованныя государства, вольности подобныя тѣмъ, которыя утверждаются на орошающихъ ихъ водахъ?“ Рѣшая этотъ вопросъ въ утвердительномъ смы-

¹⁾ Въ своемъ циркулярномъ письмѣ отъ 1-го іюля 1883 г. къ членамъ Института онъ говоритъ: «*Peu de voix seraient mieux qualifiées que celle de l'Institut*», для того, чтобы произнести свое сужденіе о вопросѣ и ускорить его благополучное рѣшеніе. «*Notre compagnie revêt un caractère d'impartialité si fortement accentuée, qu'elle ne peut être suspecte à personne; d'autre part sa compétence est indiscutable; enfin cela rentre tout-à-fait dans son programme*». Въ заключеніе онъ находилъ нужнымъ: «*que l'institut entame avec les gouvernements des pourparlers plus positifs et les continue jusqu'à ce qu'il ait trouvé un souverain de bonne volonté, qui consente à inviter les autres Etats à une conférence ad hoc*». *Ann. de droit int—l, VII, p. 238—242.*

слѣ, онъ предлагаетъ слѣдующія постановленія: „Свобода передвиженія, торговли и поселенія (*d'établissement*) распространяется также по праву на территоріи, которыя входятъ въ бассейнъ Конго“ (ст. 3). „Тѣ изъ высокихъ договаривающихся сторонъ, которыя будутъ замѣшаны въ открытыя военныя дѣйствія на другомъ пунктѣ земнаго шара, должны взаимно уважать свой флагъ и свое знамя въ бассейнѣ рѣки Конго и не позволять себѣ тамъ никакихъ вражескихъ дѣйствій. Если война будетъ имѣть главнымъ театромъ бассейнъ Конго, судоходство и передвиженіе лицъ должны быть тамъ тѣмъ не менѣе свободны для нейтральныхъ, за исключеніемъ провоза военной контрабанды. Для нихъ будетъ закрытъ доступъ только въ блокированные порты и осажденные мѣста“ (ст. 4). Далѣе, задаваясь вопросомъ о томъ, кто долженъ будетъ принять участіе въ будущемъ международномъ соглашеніи, Муанье продолжаетъ въ своемъ докладѣ такъ: „Всѣ державы могли бы законно принять участіе (*s'associer*) въ актѣ, который долженъ былъ бы имѣть характеръ блестящей манифестаціи въ пользу идей справедливости и мира и значеніе котораго въ этомъ отношеніи должно быть особенно велико“ ¹⁾. „Высокія договаривающіяся стороны обязуются соблюдать вышеизложенныя статьи въ тѣхъ частяхъ бассейна Конго, которыя подчинены или будутъ подчинены ихъ владычеству (*domination*). Онѣ обязуются сверхъ того приложить всѣ усилія для того, чтобы добиться признанія и практическаго осуществленія принциповъ, провозглашенныхъ въ этой конвенціи, со стороны туземцевъ или другихъ мѣстныхъ владѣльцевъ (*détenteurs du sol*), которые не имѣютъ права присоединиться къ подобному акту“ (ст. 7). „Международная коммиссія, образованная изъ представителей каждой изъ высокихъ договаривающихся сторонъ, будетъ обязана регламентировать все, что касается пользованія рѣкой и ея притоками и наблюдать за исполненіемъ настоящей конвенціи. Она будетъ снабжена достаточными полномочіями для того, чтобы дѣйствовать отъ имени всѣхъ подписчиковъ акта, защищая ихъ общіе интересы. На нее будетъ возложено въ частности воздѣйствіе на туземцевъ и другихъ мѣстныхъ владѣльцевъ въ цѣляхъ принудить

¹⁾ Mémoire, p. 256.

ихъ къ соблюденію настоящей конвенціи. Ей будетъ принадлежать рѣчная полиція и достаточная военная сила будетъ въ этихъ цѣляхъ предоставлена въ ея распоряженіе“ (ст. 8). „Въ случаѣ несогласій между высокими договаривающимися сторонами относительно толкованія и приложенія настоящей конвенціи дѣло будетъ передано третейскому суду“ (ст. 9). Таковы главные предложенія доклада и проекта г. Муанье. Мы увидимъ, что актъ Берлинской конференціи принялъ ихъ не только въ общихъ частяхъ, но и въ нѣкоторыхъ подробностяхъ. Но въ Мюнхенѣ члены Института встрѣтили его холодно и послѣ дебатовъ, въ которыхъ была даже высказана мысль о неумѣстности и безцѣльности этого вопроса, приняли слѣдующее рѣшеніе: „Институтъ международнаго права выражаетъ пожеланіе, чтобы принципъ свободы судоходства для всѣхъ націй былъ приложенъ къ рѣкѣ Конго и ея притокамъ и чтобы всѣ государства согласились относительно мѣръ, при помощи которыхъ можно предупредить столкновеніе цивилизованныхъ народовъ въ экваторіальной Африкѣ. Институтъ поручаетъ своему бюро передать это пожеланіе различнымъ державамъ, присоединивъ къ нему въ видѣ особаго сообщенія (à titre d'information), мемуаръ, который былъ ему представленъ однимъ изъ его членовъ, г. Муанье, въ засѣданіи 4 сентября 1883 г.“. Это сообщеніе не было оставлено безъ вниманія правительствами, что мы видимъ напр изъ отвѣта, даннаго итальянскимъ министромъ Mancini президенту этого общества. Онъ говорилъ что будетъ „contento di poter contribuire mercè uno scambio d'idee colle altre Potenze a far sì che il volto dell' Istituto fosse preso in considerazione“ ¹⁾. Наконецъ вопросомъ о Конго занимались Гесснеръ, Лоримеръ, а также международная лига мира ²⁾.

Но возвратимся къ исторіи Берлинской конференціи. Въ циркулярной нотѣ германскаго правительства отъ 6-го ноября рѣшенію державъ предлагались 3 пункта: 1) Установленіе свободной торговли въ устьяхъ и по теченію р. Конго.

¹⁾ Catellani, Le colonie, p. 717.

²⁾ Gessner, Zur Neutralisirung des Congo.—Засѣданія международной лиги мира и свободы въ Женевѣ.

2) Примѣненіе къ рр. Нигеру и Конго началъ, провозглашенныхъ конгрессомъ 1815 г. и примѣненныхъ впослѣдствіи къ Дунаю. 3) Определеніе условій, при соблюденіи которыхъ занятіе свободныхъ земель на берегахъ Африки должно считаться дѣйствительнымъ (*occupations effectives*) ¹⁾. Засѣданія Берлинской конференціи были открыты кн. Бисмаркомъ 15 ноября 1884 г. Въ ней 14 державъ были представлены 19 уполномоченными. Кн. Бисмаркъ былъ избранъ президентомъ и въ пространной рѣчи изложилъ тѣ задачи, заняться которыми предстоитъ членамъ конференціи. Последнее засѣданіе происходило 26 февраля 1886 г., а всѣхъ ихъ было 10. Вопросъ о свободѣ судоходства по рѣкамъ обсуждался въ 1, 2, 3, 4, 5, 6 и 9 засѣданіяхъ. Послѣ того какъ Бисмаркъ, сэръ Malet и португальскій посланникъ маркизъ Ренатіелъ высказались относительно взглядовъ своихъ правительствъ на судоходство по Конго и Нигеру, была образована коммиссія для предварительнаго разсмотрѣнія вопроса. Она составила изъ представителей наиболѣе заинтересованныхъ государствъ съ правомъ всѣхъ другихъ уполномоченныхъ принимать участіе въ ея преніяхъ. Въ коммиссію поступило нѣсколько проектовъ соглашенія, которые послужили основаніемъ ея работъ. Такъ, еще до конференціи, были выработаны два французскихъ проекта, одинъ нѣмецкій, впослѣдствіи слившійся съ однимъ изъ французскихъ и въ такомъ видѣ послужившій 29 ноября 1884 г. базисомъ для обсужденія вопроса въ комитетѣ,—2 англійскихъ проекта соглашенія о судоходствѣ по Нигеру и наконецъ одинъ бельгійскій, который, хотя и не былъ доложенъ коммиссіи, но изъ котораго, какъ послѣ оказалось, было взято большинство измѣненій для франко-прусскаго проекта, предложенныхъ бельгійскимъ уполномоченнымъ. Результатомъ работъ коммиссіи явилась 21 статья о рѣчномъ судоходствѣ и 2 вступленія: одно къ акту судоходства по Конго, другое по Нигеру. Такимъ образомъ статьи о судоходствѣ по двумъ африканскимъ рѣкамъ занимаютъ по числу своему первое мѣсто среди другихъ постановленій конференціи ²⁾. Переходимъ къ изложенію этихъ статей, объясняя ихъ на основаніи протоколовъ.

¹⁾ См. также ноту Франціи отъ 5 октября 1884 г. *Livre jaune français. Affaire du Congo*. 1886, p. 43.

²⁾ Желających познакомиться ближе съ работами конференціи слѣ-

„Судоходство по Конго безъ исключенія какихъ-либо развѣтвленій или устьевъ этой рѣки есть и будетъ совершенно *свободно* для торговыхъ судовъ всѣхъ націй съ грузомъ и безъ него, какъ для перевозки товаровъ, такъ и пассажировъ. Они должны однако сообразоваться съ предписаніями настоящаго акта судоходства и съ имѣющими быть выработанными на его основаніи регламентами. При этомъ подданные и флаги всѣхъ націй будутъ имѣть равныя права во всѣхъ отношеніяхъ какъ для прямаго сообщенія изъ внутреннихъ портовъ Конго въ открытое море и на оборотъ, такъ и для большаго и малаго каботажнаго и плаванія (*batellerie*) на всемъ теченіи рѣки“.... (ст. 13) ¹⁾. Постановленія о свободѣ судоходства не ограничились только главной артеріей бассейна Конго. Они распространяются также на притоки Конго, воды, орошающія территоріи такъ называемаго договорнаго бассейна рѣки Конго (§ 2, ст. 1), и земли, лежащія на западъ отъ нихъ вплоть до Индійскаго океана (§ 3, ст. 1) ²⁾. Однако тѣ статьи регламента 1885 г., которыя въ

дуетъ отослать къ ея протоколамъ (см. ниже указатель) и въ особенности къ докладу рѣчной комиссіи, редактированному бельгійскимъ уполномоченнымъ, однимъ изъ просвѣщеннѣйшихъ дипломатовъ барономъ Ламбермономъ. Этотъ докладъ встрѣтилъ какъ въ членахъ конференціи, такъ и въ литературѣ самые лестные отзывы. См. отзывъ г. Буша въ засѣданіи конференціи отъ 18 декабря 1884 г.

¹⁾ Это постановленіе является примѣненіемъ къ частному случаю ст. 2 того же самого акта. «Art. 2.—Tous les pavillons, sans distinction de nationalité, auront libre accès à tout le littoral des territoires, énumérés ci-dessus, aux rivières qui s'y déversent dans la mer, à toutes les eaux du Congo et de ses affluents, y compris les lacs, à tous les ports, situés sur les bords de ces eaux, ainsi qu' à tous les canaux, qui pourraient être creusés à l'avenir dans le but de relier entre eux les cours d'eau ou les lacs compris dans toute l'étendue des territoires décrits à l'article I. Ils pourront entreprendre toute espèce de transport et exercer le cabotage maritime et fluvial, ainsi que la batellerie sur le même pied que les nationaux».

²⁾ Для того, чтобы понять значеніе этого постановленія, надо привести §§ 2 и 3 1-ой статьи акта: «Art. 1.—2°. Le commerce de toutes les nations jouira d'une complète liberté dans la zone maritime s'étendant sur l'Océan Atlantique depuis le parallèle situé par 2° 30' de latitude Sud jusqu'à l'embouchure de la Logé. La limite septentrionale suivra le perallèle situé par 2° 30' depuis la côte jusqu' au point où il rencontre le bassin géographique du Congo,

настоящее время составляют исключеніе изъ общихъ началъ международнаго права, не должны находить примѣненія къ рѣкамъ, озерамъ и каналамъ, находящимся въ предѣлахъ этихъ территорій. Эта оговорка была введена по настоянію представителей Франціи, Турціи и Португаліи ¹⁾. „Дороги, желѣзныя дороги и боковые каналы, которые могутъ быть проведены спеціально въ виду несудоходности или несовершенствъ рѣчной дороги вдоль нѣкоторыхъ частей теченія Конго, его притоковъ и другихъ рѣкъ, которыя имъ уподоблены ст. 15, будутъ считаться, въ качествѣ средствъ сообщенія, принадлежностями этой рѣки и будутъ равнымъ образомъ открыты торговлѣ“.... (ст. 16). Въ докладѣ, представленомъ конференціи рѣчною коммиссіею для объясненія выработанныхъ ею регламентовъ, говорится по поводу этой статьи: „Эта статья имѣетъ свое оправданіе въ физической природѣ африканскаго континента, почти вся центральная часть котораго образуетъ возвышенное плато, опускающееся болѣе или менѣе обрывисто къ морю“.

en évitant le bassin de l'Ogowé, auquel ne s'appliquent pas les stipulations du présent Acte. La limite meridionale suivra le cours de la Logé jusqu'à la source de cette rivière et se dirigera de là vers l'Est jusqu'à la jonction avec le bassin géographique du Congo. 3°. Dans la zone se prolongeant à l'Est du bassin du Congo, tel qu'il est délimité ci-dessus jusqu'à l'Océan Indien depuis le 5° de latitude Nord jusqu'à l'embouchure du Zambeze au Sud; de ce point la ligne de démarcation suivra le Zambèze jusqu'à cinq milles en amont du confluent du Shiré et continuera par la ligne de faite (séparant les eaux qui coulent vers le lac Nyassa des eaux tributaires du Zambèze pour rejoindre enfin la ligne de partage des eaux du Zambèze et du Congo etc.).

¹⁾ Такъ баронъ Курсель уполномоченный французскаго правительства, сказалъ въ пятомъ засѣданіи конференціи: «Le Gouvernement Français croit devoir maintenir ces rivières et fleuves sous l'empire des règles ordinaires du droit des gens.», т. е. напр., по его словамъ, на этихъ рѣкахъ не можетъ найти мѣста «la clause qui introduit sur le Congo un régime nouveau et particulier en temps de guerre». По этому поводу у г. Catellani не безъ основательно замѣчено: «E strano soltanto che per quanto riguarda la libertà di commercio su queste vie supplementari al fiume e sugli affluenti di questo, abbia fatto riserve dirette a restringere l'applicazione sui propri territori compresi nella zona della libertà commerciale precisamente una fra quelle potenze che erano pronte a reclamare ogni guarentigia per i propri sudditi nei territori posti fuori della propria sovranità e della propria influenza». Le colonie etc., p. 717.

Ст. 14 запрещаетъ установленіе на Конго какихъ-либо *правъ d'échelle, d'étape, de dépôt, de rompre charge, de relâche, forcée, транзитныхъ пошлинъ, морскихъ или рѣчныхъ сборовъ*, основанныхъ на одномъ фактѣ судоходства, сборовъ за товары, находящіеся на борту судовъ. Разрѣшаются только слѣдующіе сборы: 1) за пользованіе береговыми сооруженіями, 2) за лоцманскія услуги, 3) сборы, идущіе на покрытіе общихъ расходовъ по управленію и технической части. Рѣчныя взиманія для всѣхъ равны, публикуются во всеобщее свѣдѣніе, пересматриваются каждыя пять лѣтъ. Военныя суда уплачиваютъ только лоцманскіе и портовые сборы и то за исключеніемъ случаевъ спеціальнаго приглашенія ихъ со стороны комиссіи, когда они совершенно свободны (ст. 22) ¹⁾.

Учреждается *международная комиссія* для приведенія въ исполненіе настоящаго акта, состоящая изъ представителей державъ подписчицъ или присоединившихся къ нему впослѣдствіи (*adhésion*). Содержаніе делегатовъ, изъ которыхъ каждый будетъ обладать только однимъ голосомъ, падаетъ на посылающее государство. Содержаніе агентовъ комиссіи покрывается изъ доходовъ съ судоходства (ст. 17). Члены и чиновники пользуются, при исполненіи своихъ обязанностей (а равно имущество комиссіи) неприкосновенностью (ст. 18). Комиссія возникнетъ, какъ только пять делегатовъ будутъ назначены соотвѣтствующими правительствами. Она вырабатываетъ и представляетъ на усмотрѣніе державъ регламенты судоходства, полиціи, лоцманской и карантинной службы и тарифы рѣчныхъ взиманій. Нарушенія этихъ регламентовъ пре-

¹⁾ Постановленія приведенныхъ статей являются только дальнѣйшимъ развитіемъ общихъ правилъ, выраженныхъ въ 3 и 4 статьяхъ акта; «Art. 3.— Les marchandises de toute provenance, importées dans ces territoires sous quelque pavillon que ce soit par la voie maritime ou fluviale ou par celle de terre, n'auront à acquitter d'autres taxes que celles qui pourraient être perçues comme une équitable compensation de dépenses utiles pour le commerce et qui à ce titre devront être également supportées par les nationaux et les étrangers de toute nationalité. Tout traitement différentiel est interdit à l'égard des navires comme des marchandises». «Art. 4.— Les marchandises importées dans ces territoires resteront affranchies de droits d'entrée et de transit. Les puissances se réservent de décider, au terme d'une période de vingt années, si la franchise d'entrée sera ou non maintenue».

слѣдуются въ тѣхъ мѣстахъ, гдѣ комиссія отправляетъ свою власть непосредственно,—ею самой, въ другихъ—береговыми державами. Агентъ комиссіи, совершившій правонарушеніе, подлежитъ суду особаго комитета изъ трехъ членовъ ея и консула національности потерпѣвшаго лица. На рѣшеніе его консулъ можетъ черезъ посредство своего правительства апеллировать къ державамъ, представленнымъ въ комиссіи (ст. 19). Въ обязанности комиссіи входитъ: 1) опредѣленіе работъ по улучшенію судоходности Конго; она производитъ ихъ или самостоятельно, или тамъ, гдѣ утвердилось какое-нибудь государство, по соглашенію съ послѣднимъ; 2) выработка тарифовъ рѣчныхъ сборовъ, за исключеніемъ портовыхъ, каковыя устанавливаютъ и собираютъ мѣстныя власти; 3) расходование рѣчныхъ сборовъ; 4) наблюденіе за карантинами; 5) назначеніе исполнительныхъ агентовъ; однако субъ-инспектора назначаются территоріальною властью во всѣхъ тѣхъ случаяхъ, гдѣ таковая существуетъ. При исполненіи этихъ своихъ обязанностей комиссія дѣйствуетъ независимо отъ мѣстныхъ властей (ст. 20). Военныя суда державъ подписчицъ и присоединившихся (accession) должны оказывать помощь комиссіи въ случаѣ нужды (ст. 21). Комиссія можетъ заключать отъ своего собственнаго имени займы, обеспеченные доходами съ судоходства (ст. 23). Столь широкія права комиссіи были еще болѣе увеличены въ ст. 8, гдѣ ей поручается надзоръ за примѣненіемъ всѣхъ вообще началъ, принятыхъ на Берлинской конференціи, во всѣхъ безхозайныхъ пространствахъ Африки, на которыя распространяется дѣйствіе правилъ 1885 г. Договаривающіяся державы предоставили себѣ также право обращаться къ добрымъ услугамъ комиссіи въ тѣхъ случаяхъ, когда между ними возникнутъ затрудненія относительно примѣненія этихъ правилъ. Эта 8 ст. имѣетъ колоссальное неоцѣненное еще по достоинству теоретическое значеніе. Въ ней была сдѣлана первая попытка создать рядомъ съ подчиненными органами международнаго Управленія родъ высшаго органа международной власти.

Особый карантинъ въ устьяхъ рѣки будетъ осматривать какъ входящія, такъ и выходящія суда (ст. 24). Судоходство, за исключеніемъ военной контрабанды, свободно въ военное время какъ для воюющихъ, такъ и для нейтральныхъ на Конго, его притокахъ и примыкающихъ къ нему дорогахъ,

путяхъ, озерахъ и каналахъ. Сооруженія и учрежденія, созданныя для потребностей судоходства, а равно служащіе при нихъ пользуются нейтральностью (ст. 25). Редакціей этой статьи коммиссія занималась въ продолженіи нѣсколькихъ засѣданій. Всѣ видимо были чрезвычайно озабочены желаніемъ обезпечить свободу судоходства въ военное время. Были предложены 4 формулы для рѣшенія этого вопроса. Германскій и бельгійскій проекты, различаясь только въ подробностяхъ, оба предлагали нейтрализацію Конго ¹⁾. Третій проектъ, англійскій, избѣгая терминологіи: нейтральность, нейтральный и проч., просто требовалъ сохраненія свободы судоходства по Конго въ военное время ²⁾. Наконецъ американскій посланникъ предлагалъ нейтрализовать не только пути сообщенія, но и всѣ земли бассейна Конго ³⁾. Рѣчная коммиссія, не замѣчая, что она выходитъ за предѣлы данной ей задачи, склонялась къ принятію этого предложенія. Однако, благодаря настойчивому вмѣшательству барона де Курсель, рѣшено было раздѣлить эти два вопроса. И, стипулируя сохраненіе свободы судоходства въ военное время въ той формѣ, которая принята ст. 25 окончательнаго акта, коммиссія предоставила вопросъ о нейтрализаціи бассейна Конго разсмотрѣнію самой конференціи.

Таковы постановленія Берлинской конференціи относительно судоходства по Конго. Всякій согласится, что *невозможно было лучше обезпечить всемірное пользованіе этой рѣкой*. Блестящей исходъ работъ рѣчной коммиссіи 1885 г. *объясняется не только тѣмъ, что всѣ державы искренно стремились къ одной цѣли—сохранить свободу плаванія и торговли по данной рѣкѣ, но еще и тѣмъ, что въ работахъ коммиссіи принимали участіе лица спеціально знакомыя съ вопросомъ о международномъ судоходствѣ по рѣкамъ и что дѣло шло о новой рѣкѣ, недавно открытой, относительно которой не могло сложиться какого-либо рутиннаго воззрѣнія*. На

¹⁾ «Les puissances signataires de cet Acte et celles qui y adhéreront postérieurement reconnaissent la neutralité en temps de guerre du Congo et de ses affluents». См. 8 и 9 приложение къ Rapport de la Commission, chargée d'examiner les projets d'actes de navigation pour le Congo et le Niger.

²⁾ Ibidem, 10 приложение.

³⁾ Ibidem, 12, 13 и 14 приложение.

этомъ вопросѣ не было еще того мутнаго осадка исторіи, который такъ часто скрываетъ отъ глазъ правительствъ и общества истинное положеніе дѣла. Энгельгардтъ справедливо указываетъ, что въ этомъ случаѣ не приходилось бороться ни съ остатками феодализма, ни съ партикуляризмомъ государствъ ¹⁾. Въ своихъ работахъ конференція слѣдовала ближе всего началамъ дунайскаго права.

Но постановленія 1885 г. имѣютъ значеніе не только относительно судоходства по Конго. За исключеніемъ нѣкоторыхъ статей, которыя вызваны мѣстными условіями рѣки, протекающей въ областяхъ ненаселенныхъ, мало—изслѣдованныхъ, съ неорганизованной общественной властью, остальные постановленія, внушенные исключительно заботами о широкомъ развитіи судоходства, *могутъ смѣло найти примѣненіе и на всѣхъ другихъ рѣкахъ*, тѣмъ болѣе, что можетъ быть никогда болѣе доброй воли не соединялось съ опытностью, спеціальными знаніями и проч. Энгельгардтъ называетъ актъ 1885 г. „*formé pour ainsi dire de la substance de la législation moderne applicable aux voies de navigation intérieure*“. „Ему“, продолжаетъ онъ, „какъ выраженію современной мысли, нельзя отказать въ равномъ, или даже высшемъ авторитетѣ по сравненію съ его предшественниками“ ²⁾. Члены конференціи конечно знали, что ихъ труды, направляясь въ данную минуту къ извѣстной цѣли—обезпечить судоходство по Конго, въ будущемъ могутъ имѣть болѣе широкое примѣненіе, и потому мы замѣчаемъ стремленіе со стороны многихъ изъ нихъ обобщить постановленія конференціи

¹⁾ Rapport, De Clercq, XIV, p. 424.—«Едва-ли можно было», говоритъ проф. Мартенсъ, «лучше обезпечить свободу судоходства и торговли для всѣхъ народовъ внутри Африки, чѣмъ это было сдѣлано со стороны европейскихъ державъ на Берлинской конференціи» Берлин. конф. Вѣстн. Европы. 1885 г., кн. 12, стр. 530. — Sir Travers Twiss, превознося значеніе Берлинской конференціи, можетъ быть, выше должнаго, въ свою очередь пишетъ: «En parcourant les divers documents on remarquera le soin, qui a présidé à l'examen de chaque proposition, on verra que si le principe du congrès de Vienne, soumettant les intérêts des Etats aux intérêts de la communauté, a été respecté, rien néanmoins n'a été fait sans l'assentiment de l'Etat intéressé».—Le Congrès de V. et la Conférence de B. Revue d. d. int—1.

²⁾ Histoire, p. 98.

„à ériger ces actes et ces résolutions en doctrine du droit public“ какъ выразился въ 5-мъ засѣданіи представитель Россіи, графъ Капнистъ. Если въ 1885 г. эти стремленія могли отчасти повредить настоящей задачѣ конференціи, то будущее несомнѣнно исполнить то, что тогда казалось преждевременнымъ.

Нигеръ. — Перейдемъ теперь къ изученію постановленій конференціи 1885 г. о Нигерѣ. „Берлинская конференція, не вступила“, по выраженію Мартенса, „на скользкій путь опасныхъ обобщеній“ и *регламентъ судоходства по Нигеру отличается отъ регламента Конго*, насколько этого требовало особое политическое положеніе первой рѣки. Нижнее теченіе Нигера находится въ настоящее время всецѣло въ рукахъ Англіи. Франціи принадлежатъ только часть верхняго Нигера, о которой неизвѣстно, судоходна она или нѣтъ. Въ виду этого sir Malet уже въ первомъ засѣданіи конференціи объявилъ, что „l'établissement d'une commission sur ce fleuve est regardé par nous comme étant impraticable“. Мы не будемъ вдаваться въ разсмотрѣніе правъ Англіи на Нигеръ, это не можетъ войти въ общее сочиненіе о международномъ судоходствѣ по рѣкамъ. Для насъ достаточно, что эти права, изложенныя сэромъ Malet въ его вступительной рѣчи, получили признаніе со стороны конференціи, и что это была единственная причина, по которой къ Нигеру не былъ просто примѣненъ регламентъ судоходства по Конго, какъ это предполагалось раньше во франко-прусскомъ проектѣ. Англія соглашалась допустить на Нигерѣ свободу плаванія и торговли и принять въ регламентъ судоходства по этой рѣкѣ всѣ тѣ статьи, которыя обезпечивали ее въ регламентѣ Конго, но она категорически высказалась противъ всего того, что влекло за собой постоянное вмѣшательство иностранныхъ державъ въ положеніе дѣлъ на Нигерѣ. Изложеніе отдѣльных статей регламента познакомитъ насъ ближе съ тѣмъ, какъ отразилось вліяніе англійскихъ заявленій на регламентъ судоходства по этой рѣкѣ.

Ст. 26 постановляетъ въ тѣхъ же выраженіяхъ, какъ и ст. 13, что *судоходство по Нигеру открыто для судовъ всѣхъ націй*. Притоки, вспомогательные каналы и боковыя желѣзныя дороги, долженствующія помочь несовершенствамъ рѣч-

ной дороги, подчиняются тому же режиму, какъ и вся рѣка (стст. 28, 29). Равныя для всѣхъ рѣчныя *потлины* должны идти на покрытіе расходовъ по администраціи и техническимъ работамъ (стст. 27, 28). На случай войны приняты рѣшенія аналогичныя съ дѣйствующими на Конго (ст. 33).

Великобританія обязуется примѣнять эти освободительныя начала на принадлежащихъ ей или находящихся подъ ея протекторатомъ частяхъ рѣки. Регламенты судоходства и полиціи должны благопріятствовать развитію коммерческаго движенія. Великобританія обязывается защищать интересы иностранныхъ купцовъ, какъ своихъ собственныхъ подданныхъ (ст. 30). Тѣ же обязательства принимаетъ на себя Франція (ст. 31) и другія подписавшіяся государства на тотъ случай, если они пріобрѣтутъ на Нигерѣ суверенитетъ или протекторатъ (ст. 32). Вотъ и все. Главное отличіе акта судоходства по Нигеру отъ акта рѣки Конго состоитъ въ томъ, что приведеніе въ исполненіе постановленій 1885 г. предоставлено мѣстнымъ государствамъ. Въ этомъ онъ впрочемъ уклоняется даже отъ принциповъ 1815 г. Что объясняется отчасти отсутствіемъ точныхъ свѣдѣній о степени судоходности и проч. названной рѣки и ни мало не уничтожаетъ права дѣятелей 1885 г. на благодарность ихъ современниковъ и потомства ¹⁾).

Другія рѣки Африки и Азіи ²⁾.—Сознаніе необходимости открыть рѣки для иностраннаго коммерческаго судоходства на-

¹⁾ Caratheodory (Das Stromgebietsrecht. S. 373): «Vorstehendes ist der wesentliche Inhalt der von der Berliner Conferenz vollendeten Thatigkeit. Dieselbe bildet einen unvergänglichen Ruhmesanspruch für die Regierungen, welche sie vorbereiteten, für alle Staaten, welche ihre Entscheidungen annahmen und vor Allem für König Leopold II, ihren eigentlichen Urheber». — У Criscuolo (p. 74) мы находимъ слѣдующее поражающее заявленіе о судьбѣ Берлинской конференціи 1885 г.: «Dolorosamente però la conferenza si sciolse, lasciando impregiudicate le questioni, senza averle nemmeno deliberate, come sarebbe stato a sperarsi». — Ibidem, p. 73: «Il regno di Congo e traversato da riviere e fiumi immensi, fra cui il Niger....».

²⁾ Карунъ, см. Новое Время 1888 года, №№ 4552, 4563, 4573, 4578, 4580, 4582, 4583, 4584, 4591, 4600, 4601, 4603, 4605, 4607.—Московскія Вѣдомости 1888 года, №№ 349, 352, 354.—Temps. Nov. 2 1888.—Vincent, Dictionnaire, прод. 1889, p. 69.

чинаетъ проникать въ самыя глухія страны міра Въ 1888 г. *Персія открыла* для международнаго судоходства свою единственную судоходную *рѣку Карунъ*. Эта рѣка вытекаетъ изъ Бахтіарскихъ горъ и, принимая по пути маленькіе притоки, превращается у Шустера въ судоходную рѣку. Впадая въ Шать-эль-Арабъ, Карунъ образуетъ прекрасный портъ въ 23 фута глубины во время отлива и 39—40 футовъ во время прилива. Отъ этого порта, при которомъ стоитъ городъ Мухашаръ, суда могутъ пройти до Ахваза и даже до Бендекиля, гдѣ и перегружаются на плоскодонныя, слѣдующія до Шустера. Отъ Мухашара до Шустера воднымъ путемъ $1\frac{1}{2}$ или 2 дня, а до Ахваза 160 верстъ. Плавать отъ Ахваза до Шустера могутъ по прежнему лишь персидскія суда, для иностранныхъ же открыть только первый участокъ отъ Мухашара до Ахваза. Пароходы платятъ пошлину въ семь пенсовъ съ тонны, парусныя суда половину. Нарушеніе постановленій влечетъ за собой тяжелые денежные штрафы и лишеніе свидѣтельства на право судоходства въ теченіе двухъ лѣтъ.

Еще раньше, начиная съ 1860 г., открылъ нѣкоторыя свои рѣки для европейцевъ и американцевъ *Китай*, между прочимъ величайшую рѣку поднебесной имперіи *Янтсе-кіангъ* ¹⁾.

Тѣ же освободительныя начала примѣняются нынѣ къ различнымъ рѣкамъ Африки, помимо Конго и Нигера. Такъ въ пятомъ засѣданіи конференціи въ отвѣтъ на заявленіе сэра Malet, что правительство Ея Величества съ удовольствіемъ увидѣло бы распространеніе режима, принятаго собраніемъ для Нигера, на другія рѣки Африки и особенно на *Замбези* ²⁾, представитель Португаліи маркизь Ренаіел отвѣтилъ, что Португалія ввела уже по собственному почину свободный режимъ на этой рѣкѣ ³⁾. Можно наконецъ отмѣтить открытіе

¹⁾ См. между прочимъ договоръ Китая и Франціи отъ 27 іюня 1887 г. (Convention commerciale). *Mémorial diplom.* 1887, № 47.—N. R. G., 2 série, XV, 849 (ст. 6).—Ср. Reuleaux, *Der Weltverkehr*, S. 108.

²⁾ См. также декларацію Великобританіи, представленную въ первое засѣданіе.

³⁾ Впрочемъ, добавилъ онъ, этотъ вопросъ, какъ не входящій въ программу, обсужденію не подлежитъ. Замбези, какъ рѣка исключительно.

въ 1891 г. судоходства по рѣкѣ *Пуэнзе* общей для Англіи и Португаліи судамъ первой державы. Открытіе это состоялось по грозному ультиматуму, который маркизъ Салисбюри поставилъ португальскому правительству. Получивъ право судоходства, Англія послала тѣмъ не менѣе три военныхъ судна къ названной рѣкѣ (устья ея принадлежатъ Португаліи), такъ какъ „поведенія португальскихъ чиновниковъ въ Африкѣ не всегда соотвѣтствуетъ дѣлаемымъ въ Лиссабонѣ обѣщаніямъ“ ¹⁾. О другихъ примѣрахъ за ихъ незначительностью или отсутствіемъ точныхъ свѣдѣній мы не упоминаемъ.

Указатель трактатовъ, конвенцій, регламентовъ и другихъ актовъ относительно Конго и Нигера.—Документы относительно Берлинской конференціи см. *Livre jaune français*. 1835. *Protocoles et acte général de la Conférence de Berlin*, 1884—85. — Weissbuch, III, 1885, Congo-Frage (vorgelegt dem deut. Reichstage). Berlin

1786. Janvier 30. Espagne-France. Traité de Prado. Martens. Recueil. IV, 101.

1883. Octobre 20. Dépêche du gouvernement du Portugal aux représentants de cette puissance à l'étranger.—Archives diplomatiques. XII et XIII; IV. 364.

1884. Février 26. Angleterre, Portugal. Projet de règlement de navigation, signé à Londres (non ratifié).

1884. Novembre 15—1885. Février 26. Allemagne, Autriche-Hongrie, Belgique, Danemark, Espagne, Etats-Unis d'Amérique, France, Grande-Bretagne, Italie, Pays-Bas, Portugal, Russie, Suède et Norvège, Turquie.—Protocoles de la Conférence de l'Afrique Occidentale, réunie à Berlin. Edition originale imprimée pour les membres de la Conférence.—Martens, N. R. G. 2 série, X, 199—414.—Protocole № 1,—199—208.—Protocole

португальская, находится въ совершенно другомъ положеніи, чѣмъ Нигеръ, и лиссабонское правительство сохраняетъ за собою право примѣнять къ этой части своихъ владѣній (dans cette partie de ses domaines) тѣ принципы, какіе оно найдетъ болѣе подходящимъ.

¹⁾ Новое Время, 1891, № 5432.

№ 2, — 208—216.—Protocole № 4, —236—256.—Protocole № 5, —256—316.—Protocole № 6, —316—329.—Protocole № 9, —353—408.—Въ приложеніи къ протоколу № 5 мы находимъ: Annexe. Rapport de la Commission chargée d'examiner les projets d'actes de navigation pour le Congo et le Niger (Acte de navigation du Congo, Act. d. nav. du Niger) Стр. 275 —Annexe № 1. Traité de Vienne de 1815.—Annexe № 2.—Traité entre la France et la Confédération Argentine etc. conclu le 10 Juillet 1853.—Annexe № 3. Traité de Paris du 30 Mars 1856.—Annexe № 4. Projet d'acte de navigation du Congo et du Niger.—Annexe № 5. Projet de déclaration, présenté par Son Excellence M. le Plénipotentiaire de la Grande-Bretagne pour assurer la liberté de la navigation sur le Niger. — Annexe № 6. Projet d'acte de navigation sur le Congo, proposé par la Commission.—Annexe № 7. Proj. d'acte de navig. du Niger prop. par la Comm. — Annexe № 8. Proposition allemande (navig. d Congo en temps de guerre).—Annexe № 9. Proposition belge (idem). — Annexe № 10. Proposition de la Gr.-Bretagne de remplacer l'article XVII par la déclaration suivante.—Annexe № 11. Proposition transactionnelle, relative aux articles des Actes de navig. pour le Congo et pour le Niger, portant sur la neutralité en temps de guerre. — Annexe № 12. Proposition de M. le Prénipotentiaire des Etats-Unis d'Amérique (idem). — Annexe № 13. Exposé lu par M. Kasson etc. (idem). — Annexe № 14. Proposition modifiée de M. le Plénipotentiaire des Etats-Unis d'Amérique (idem). — Annexe № 15. Projet amendé d'acte de navigation du Niger, proposé par la Grande-Bretagne. — Annexe № 16. Observations de M. Anderson dans la discussion sur les spiritueux.—Annexe № 17. Mémoire relatif au Niger, présenté par Son Excell. M. le Plénipotentiaire de la Gr. Bretagne.

1885. Février 26. Les mêmes. Acte général de la Conférence de Berlin (Afrique Occidentale).—Martens, N. R. G. 2 série, X, 414—427 (Dispositions relatives au bassin conventionnel du Congo).—Bulletin officiel de l'Etat indépendant du Congo. 1-re année 1885.

№ 1.—Congo, De Clercq, t. XIV, p. 454 сл.—Нигеръ, t. XIV, p. 459.

1885. Février 26. Association Internationale du Congo.—Acte d'adhésion à l'Acte général de la Conférence de Berlin, en date du même jour.

1887. Avril 29. Belgique-Congo. — Loi autorisant l'Etat indépendant du Congo à contracter un emprunt à primes.—Moniteur belge du 4 Mai 1887.—Martens, N. R. G. 2 série, t. XII, p. 539.

Глава XII.

ОБЩИЕ ДОГОВОРЫ О РѢЧНОМЪ ПРАВѢ.

Предварительныя замѣчанія.—Наше историческое изслѣдованіе страдало бы существеннымъ недостаткомъ, если бы мы ограничились тѣмъ, что было сказано до сихъ поръ по вопросу о правѣ судоходства. Настоящая глава, имѣющая цѣлью пополнить одинъ важный пробѣлъ предшествующаго изложенія, займется анализомъ тѣхъ общихъ договоровъ торговли и судоходства, статьи которыхъ, трактующія о международныхъ рѣчныхъ отношеніяхъ, остались неизвѣстными современнымъ авторамъ. Между тѣмъ онѣ имѣютъ капитальное значеніе для правильной постановки ученія о рѣчномъ правѣ, которое у нашихъ предшественниковъ приурочивалось къ такъ называемымъ международнымъ рѣкамъ. Знакомство съ ними открываетъ передъ нами цѣлую богатѣйшую область международныхъ правовыхъ рѣчныхъ отношеній, носящихъ существенно гражданскій характеръ. Главное постановленіе этихъ договоровъ—полное взаимное *уравненіе правъ подданныхъ договаривающихся сторонъ на пользованіе рѣчными водами, какъ путями сообщенія.*

Вначалѣ подобнаго рода соглашенія заключались *между государствами* почему-либо особо близкими между собой, довѣрявшими другъ другу, между членами одного и того же сложнаго государства. Но съ выясненіемъ роли водяныхъ путей въ экономической жизни народовъ и значенія иностранной

конкуренціи на національных водахъ, съ дальнѣйшимъ развитіемъ публичноправовыхъ началъ въ организаціи отдѣльныхъ странъ и международнаго общенія, они появляются и между государствами, стоящими между собою въ обыкновенныхъ дружественныхъ отношеніяхъ. Такихъ договоровъ и такихъ статей въ настоящее время не малое количество, а первые изъ нихъ восходятъ неожиданно высоко. Мы рассмотримъ начала, лежащія въ основаніи главнѣйшихъ изъ нихъ.

Договоры, посвященные специально рѣчному судоходству.—Подъ такимъ названіемъ мы подразумѣваемъ договоры, заключаемыя между государствами по поводу судоходства по всѣмъ рѣкамъ, орошающимъ ихъ взаимныя территоріи. Въ противоположность спеціальнымъ договорамъ объ отдѣльныхъ рѣкахъ, они касаются всѣхъ рѣчныхъ путей договаривающихся странъ, а въ отличіе отъ общихъ договоровъ торговли и судоходства говорятъ исключительно о рѣчномъ плаваніи.

Подготовительную ступень къ нимъ образуютъ тѣ *отдѣльныя статьи договоровъ* о торговлѣ, о границахъ, объ условіяхъ мира и т. д., которыя устанавливаютъ для договаривающихся странъ взаимное право судоходства на цѣломъ рядѣ рѣкъ, обыкновенно на всѣхъ пограничныхъ водахъ. Мы имѣли уже дѣло съ подобными соглашеніями ¹⁾. Но для насъ имѣютъ гораздо большее значеніе общіе договоры рѣчнаго судоходства, заключаемые за послѣдніе года нѣкоторыми странами. Особое вниманіе вызываетъ въ этомъ случаѣ *австро-венгерско-сербская конвенція 22 февраля 1882 г.* ²⁾. Она была заключена въ виду „регулированія и развитія рѣчнаго судоходства“. Взаимные подданные получаютъ *право транспортировать товары и пассажировъ на равныхъ правахъ съ мѣстными подданными* по всѣмъ судоходнымъ путямъ обѣихъ странъ. Мѣстные предприниматели могутъ распространять свою дѣятельность на пути другаго государства безъ уплаты какихъ-либо взиманій“ (Ст. 1). На рѣкахъ пограничныхъ не можетъ

¹⁾ См. напр. австро-баварскую конвенцію 2 декабря 1851 г. относительно Дуная и его притоковъ (Martens, N. R. G. XVI, p-іe 2, 63).—Договоръ 14 апрѣля 1816 г. относительно всѣхъ пограничныхъ рѣкъ Баваріи и Австріи (N. R. III. 11).

²⁾ N. R. G. 2 série. VIII. 345.

быть устанавливаемо никакихъ привилегій, принудительныхъ остановокъ, разгрузокъ, перегрузокъ и т. п. Исключенія составляютъ почтовые учрежденія и перевозки. На рѣкахъ внутри обоюдныхъ территорій и на каналахъ концессіи на туажную тягу судовъ (*concessions de touage*) выдаются по усмотрѣнію мѣстныхъ правительствъ, на пограничныхъ по ихъ общему соглашенію (Ст. 2). Предприниматели одного государства могутъ записываться въ соотвѣствующие списки другаго, устанавливать тамъ агентства, бюро и т. п., приобрѣтать земли у пристаней и воздвигать на нихъ строенія, разгружать свои товары на территоріи другой страны, пользоваться публичными сооруженіями и пристанями на равныхъ правахъ съ туземцами. Опубликованные ими регламенты эксплуатаціи по заявленіи ихъ передъ компетентными властями будутъ имѣть доказательную силу для спорныхъ случаевъ по транспорту товаровъ и пассажировъ (Ст. 3). Суда должны принадлежать въ собственность подданному одной изъ странъ или компаніи, или акціонерному обществу, подчиненному законамъ одной изъ странъ и имѣющему въ ней мѣстожительство, имѣть установленныя бумаги, быть подъ начальствомъ патентованнаго и отвѣтственнаго капитана, предъявлять свои бумаги по требованію рѣчныхъ властей, въ водахъ пограничныхъ или водахъ другой стороны поднимать національный флагъ. Суда, служащія только для одного путешествія внизъ по теченію, для сплава, приравниваются къ плотамъ, а суда, поддерживающія мѣстныя сообщенія, не нуждаются въ бумагахъ и въ патентѣ для судовщика (Ст. 4). Бумаги для судовъ, выдаваемые компетентными властями, должны указывать собственника судна и судоходныя качества послѣдняго; бумаги для плотовъ—собственника, происхожденіе и назначенія плота. Бумаги эти теряютъ силу, какъ только судно переходитъ въ руки иностраннаго подданнаго или иностранной компаніи (Ст. 5) ¹⁾. Патентъ судовщика, выдаваемый, а въ извѣстныхъ случаяхъ отбираемый компетентными властями его отечества, долженъ указывать удостовѣренныя на испытаніи знанія судоходца и можетъ признаваться или нѣтъ въ предѣлахъ другой страны, по усмотрѣнію властей (Ст. 6).

¹⁾ Для пароходовъ требуется еще удостовѣреніе въ испытаніи котла (Ст. 7).

На пограничныхъ рѣкахъ не должно быть взимаемо никакихъ налоговъ, основанныхъ на одномъ фактѣ судоходства и никакихъ сборовъ съ товаровъ, находящихся на борту судовъ за исключеніемъ впрочемъ сборовъ при прохожденіи Желѣзныхъ Воротъ (по окончаніи регуляризаціонныхъ работъ). Разрѣшается брать 1) таможенные пошлины и взиманія (*droits de douane et de consommation*) равныя для предметовъ, передвигающихся по сушѣ или по водѣ, и 2) сборы за пользованіе береговыми сооруженіями и за разныя спеціальныя услуги (лоцманство, открытіе мостовъ и шлюзовъ), все это совершенно на одинаковой ногѣ для подданныхъ обѣихъ сторонъ. Сборы послѣдняго рода должны покрывать издержки на содержаніе извѣстныхъ сооружений, проценты и амортизацію истраченнаго капитала и опредѣляются съ общаго согласія обѣихъ странъ. Почтовые, пассажирскія и казенныя суда не платятъ ихъ вовсе (Ст. 8). Таможенные формальности должны возможно меньше стѣснять торговлю. На пограничныхъ водахъ пошлины взимаются только при свозѣ товаровъ на берегъ и то за исключеніемъ тѣхъ случаевъ, когда товары были разгружены въ силу крайней необходимости и затѣмъ снова отправлены далѣе. Въ видѣ предохранительныхъ мѣръ таможенной полиціи дозволяется опечатаніе помѣщеній для товаровъ или назначеніе таможеннаго стражника на судно (Ст. 9). То и другое правительство устроить на пограничныхъ водахъ нагрузочныя и разгрузочныя мѣста и выстроить или поможетъ выстроить товарные магазины, въ которыхъ товары могутъ временно помѣщаться безъ уплаты пошлинъ (Ст. 10).

Регламенты портовой, рѣчной и санитарной полиціи на сербскомъ берегу должны быть согласованы съ дѣйствующими на венгерской сторонѣ. Дальнѣйшія измѣненія въ нихъ должны происходить по взаимному соглашенію обоихъ правительствъ. Чиновники рѣчной полиціи обѣихъ странъ оказываютъ другъ другу всяческую помощь и сообщаютъ нужныя свѣдѣнія (Ст. 11). Бечевники должны быть въ добромъ порядкѣ, а мельницы, мосты и т. п. не мѣшать судоходству. Надъ состояніемъ рѣчныхъ водъ производятся правильныя наблюденія (Ст. 12). Новые перевозки учреждаются по взаимному соглашенію обоихъ государствъ. Старые должны удовлетворять требованіямъ таможеннаго надзора (Ст. 13).

Представители обѣихъ договаривающихся сторонъ имѣютъ право всходить на бортъ тѣхъ національныхъ судовъ, которыя находятся въ пограничныхъ водахъ, допрашивать національныхъ подданныхъ, провѣрять корабельныя бумаги, улаживать споры между капитанами, служащими и экипажемъ, оказывать имъ помощь передъ мѣстными властями и, если пожелаютъ капитаны, принимать мѣры для спасенія судовъ, потерпѣвшихъ крушеніе, и ихъ груза. *Мѣстныя власти* должны оказывать помощь консульскимъ агентамъ въ исполненіи этихъ функцій и всякое содѣйствіе судамъ другой стороны. Мѣстныя власти могутъ всходить на судно, если тамъ совершено преступленіе, произошелъ беспорядокъ, угрожающій личной или имущественной безопасности, или даже спокойствію и общественному порядку за предѣлами корабля, а равно для предупрежденія контрабанды, если вмѣшательства ихъ требуютъ національныя власти этого судна, наконецъ во всѣхъ другихъ уголовныхъ или полицейскихъ дѣлахъ по соглашенію съ компетентнымъ консуломъ. Мѣстныя власти могутъ при этомъ не только арестовывать отдѣльныхъ лицъ, но и все судно. Если арестованные лица не могутъ быть оставлены подъ надзоромъ капитана, они должны быть выданы правительству другого государства безъ различія національности. Даже мѣстные подданные не выдаются только тогда, когда судно стоитъ близъ самаго берега (*dans la proximité de la rive*). Само судно также передается отечественнымъ властямъ, за исключеніемъ случаевъ контрабанды. Прежде чѣмъ производить обыскъ судна, надлежитъ пригласить въ участію въ немъ компетентнаго консульскаго агента. Всѣ эти постановленія не примѣняются къ небольшимъ судамъ (Ст. 14). Мѣстныя власти принимаютъ мѣры спасанія и охраны въ случаяхъ какого-либо несчастія съ судами.

Такимъ образомъ большая часть постановленій настоящей конвенціи касается пограничныхъ водъ Сербіи и Австро-Венгріи, но основное начало свободы плаванія распространяется на всѣ водяныя дороги обѣихъ странъ. Къ сожалѣнію подобныхъ спеціальныхъ договоровъ въ настоящее время очень немного. Большею же частью интересующія насъ статьи заключаются въ тѣхъ соглашенияхъ, которыя посвящены вопросамъ судоходства вообще, т. е. не только рѣчнаго, но и морскаго, причемъ обыкновенно трудно бываетъ рѣшить,

какія статьи относятся исключительно къ морскому праву, а какія и въ рѣчному.

Общіе договоры торговли и судоходства.—Мы не будемъ конечно анализировать всѣ подобныя соглашенія. Постановленія ихъ часто до утомленія однообразны. Не будемъ даже перечислять всѣ относящіеся сюда акты. Для основной теоретической цѣли нашей работы вполне достаточно разобрать нѣкоторыя характернѣйшія изъ нихъ. Необходимо только выяснить по возможности всѣ тѣ начала, которыя лежатъ въ ихъ основаніи. Прежде всего въ этихъ договорахъ нерѣдко *подтверждаются постановленія специальныхъ договоровъ объ отдельныхъ рѣкахъ* ¹⁾.

Далѣе съ самаго ранняго времени и до нашихъ дней встрѣчаются постановленія, которыми государства взаимно признають за своими судами право укрываться въ случаѣ необходимости въ устьяхъ рѣкъ. Ст. 32 договора 1742 г. между Франціей и Даніей предоставляетъ право обоюднаго убѣжища въ случаяхъ крайности (буря, пираты) въ рѣкахъ, озерахъ, заливахъ и портахъ судоходцамъ обѣихъ національностей „pourvu que de leurs navires ils ne tirent aucunes marchandises, ni aucunes hardes... et ne fassent rien de contraire aux lois, status et coûtures du lieu ou du port“ ²⁾. Нерѣдко также подобнаго рода соглашенія представляютъ собой особые акты. Въ подтвержденіе можно сослаться на декларацію, обменен-

¹⁾ Такъ въ договорѣ Бельгіи и Франціи находится слѣдующая статья (art. 5): «Le remboursement par la Belgique du droit perçu sur la navigation de l'Escaut... est garantie aux navires français». См. также стр. 8 и 9 договора Бельгіи и Пруссіи отъ 28 марта 1863 г.; art. 8 du Traité de commerce et de navigation conclu à Paris le 25 Juillet 1840 entre la France et les Pays-Bas (De Clercq IV, 580) и мн. другіе.

²⁾ Traité de commerce et de navigation conclu à Copenhague le 23 Août 1742 entre la France et le Danemark. De Clercq, t. I, p. 46 s.—Ср. Convention entre la France et l'Espagne conclue à Versailles le 27 Décembre 1774 pour l'interprétation du traité de commerce de 1768 (Art. 15). De Clercq, t. I, p. 125.—Также Traité de commerce entre la France et l'Espagne, conclu à Madrid le 24 Décembre 1786 (Ст. 10). De Clercq, t. I, p. 165.—Traité de commerce et de marine conclu à Hambourg le 1-er avr. 1769 entre la France et la ville de Hambourg (Art. II). De Clercq, t. I, p. 111.

ную 20 мая—1 июня 1841 года между Франціей и Австріей. Въ ней устанавливается свобода для взаимныхъ судовъ заходить въ порты и рѣки, если того потребуетъ крайняя необходимость. Заходящіе суда освобождаются отъ всякихъ поборовъ, если только причина вынужденной остановки ясна, судно не занималось никакими торговыми операціями и не остается на якорѣ далѣе положительно необходимаго времени. Ему дозволяется произвести всѣ необходимыя операціи для того, чтобы оправиться отъ полученныхъ поврежденій и т. д. ¹⁾. Мѣстное государство можетъ конечно принять необходимыя мѣры для предупрежденія контрабанды и т. п. Постановленія этого рода слѣдуетъ сопоставить съ тѣмъ обстоятельствомъ, что, по принятому въ современномъ правѣ принципу, устья рѣкъ приравниваются портамъ и гаванямъ. Право заходить въ случаѣ необходимости въ рѣки и озера любого государства есть одно изъ дѣйствующихъ началъ общаго морскаго обычнаго права. Оно распространяется несомнѣнно и на военные корабли, хотя относительно послѣднихъ въ договоры вводятся верѣдко особыя оговорки ²⁾. Но главный интересъ разбираемыхъ договоровъ торговли и судоходства сосредоточивается на общихъ статьяхъ о рѣчномъ судоходствѣ. Для выясненія послѣднихъ остановимся первоначально на одной какой-либо высококультурной странѣ, положимъ, на Франціи и на заключавшихся ею въ разное время соглашеніяхъ.

Франція начала заключать отдѣльные договоры, по которымъ ея рѣчныя воды открывались для иностранцевъ и иностранныхъ судовъ, очень рано. Въ договорѣ Франціи съ Гамбургомъ отъ 1 апрѣля 1769 г. мы читаемъ ³⁾: „Жители города Гамбурга будутъ пользоваться, что касается торговли

¹⁾ Déclaration échangée le 20 Mai—1 Juin 1841, entre la France et l'Autriche, au sujet des navires en relâche forcée. De Clercq, t. IV, p. 596.—Подобная же декларация отъ 12 июня 1838 года между Франціей и Сардиніей. De Clercq, t. IV, 419.—Также съ Португаліей отъ 12 мая 1836 г. Ibidem, p. 298.

²⁾ Напр. Traité de navigation et de commerce conclu à Saint-Petersbourg entre la France et la Russie le 11 Janvier 1787. Art. 19.

³⁾ Traité de commerce et de marine conclu à Hambourg le 1-er Janvier 1769 entre la France et la ville de Hambourg.—Въ основаніе его положенью ему предшествовавшій отъ 28 сентября 1716 г. —De Clercq, t. I, p. 111.

и судоходства, тою же свободою, которая имъ принадлежитъ уже многіе вѣка; такимъ образомъ, они могутъ торговать и плавать въ полной безопасности какъ во Франціи, такъ и въ другихъ королевствахъ, государствахъ, земляхъ, моряхъ, портахъ, берегахъ, гаваняхъ и рѣкахъ, зависящихъ отъ нея и расположенныхъ въ Европѣ; ѣздить, приходить, проходить и возвращаться, какъ по морю, такъ и по землѣ. съ ихъ кораблями и товарами, ввозъ, вывозъ и транзитъ которыхъ не запрещены, или не будутъ запрещены подданнымъ Е. В. законами и ордонансами королевства“¹⁾. Впрочемъ первыя подобныя соглашенія все еще слишкомъ кратки и допускаютъ различное толкованіе. Иное дѣло договоры новѣйшаго времени. Самыя обстоятельныя изъ нихъ заключала Франція съ своими ближайшими сосѣдями.

Первый договоръ торговли и судоходства, заключенный Франціей съ Бельгіей, относится къ 22 сентября 1838 г., т. е. къ тому времени, когда Бельгія только отдѣлялась отъ Голландіи²⁾. Статья первая гласитъ: „Между жителями обоихъ королевствъ будетъ впредь полная и совершенная (*pleine et entière*) свобода торговли и судоходства“. Это постановленіе развито далѣе въ рядѣ весьма свободныхъ статей, но спеціально о рѣкахъ въ конвенціи вовсе не упоминается. Дальнѣйшая исторія показываетъ однако, что и на рѣчное судоходство распространялась полная и совершенная свобода. Именно въ торговой конвенціи, заключенной черезъ 4 года (12 іюля 1842 г.) между тѣми же государствами постано-

¹⁾ Въ томъ же отношеніи весьма интересенъ договоръ 1786 г. между Франціей и Великобританіей: «Дозволяется и разрѣшается подданнымъ обоихъ государствъ взаимно приставать съ ихъ товарами и предметами, которые они везутъ съ собою и торговля и провозъ которыхъ не запрещены законами того или другаго королевства, и входить въ земли, государства, города, порты, мѣста и рѣки той и другой стороны, но лишь расположенные въ Европѣ, посѣщать ихъ, пребывать тамъ и поселяться... Имъ разрѣшается также выѣзжать изъ того или другаго государства, когда они того пожелаютъ и идти туда, куда они найдутъ нужнымъ, землею или моремъ, или рѣками и прѣсными водами». *Traité de navigation et de commerce conclu à Versailles le 26 Sept. 1786 entre la France et la Gr.-Bretagne* (Art. 1).

²⁾ *Convention de commerce et de navigation, conclue à Paris, le 22 Sept, 1838, entre la France et la Belgique.*—См. De Clercq, T. IV, p. 436.

вляется: „Бельгійскіе судоходцы, плавающіе по внутреннимъ водамъ Франціи, будутъ продолжать пользоваться на нихъ тѣми же правами, какъ и французы и наоборотъ“¹⁾. Статья 5, въ особенности при сопоставленіи съ позднѣйшими постановленіями, указываетъ на то, что уже въ первую половину нашего столѣтія бельгійскія суда могли плавать по рѣкамъ Франціи. Вольность эта ведетъ свое начало, можно предполагать, еще съ того времени, когда Франція и Бельгія съ Голландіей образовывали одно цѣлое. Къ сожалѣнію въ названной конвенціи опять-таки не имѣется другихъ статей. Опуская конвенцію 1845 г.²⁾, переходимъ къ трактату 17 ноября 1849 г., который содержитъ рядъ весьма капитальныхъ постановленій на счетъ предмета настоящей главы³⁾.

„Между жителями обоихъ государствъ будетъ *полная и совершенная свобода судоходства и торговли*; они не будутъ платить, что касается торговли или промышленности, которыми они занимаются въ портахъ, городахъ и другихъ мѣстахъ обоихъ государствъ,другихъ или болѣе возвышенныхъ пошлинъ, взиманій и налоговъ (*droits, taxes, impôts*), какое бы названіе они ни носили, по сравненію съ тѣми, кои взимаются съ національныхъ подданныхъ; привилегіи, преимущества и другія льготы, которыми пользуются въ торговыхъ дѣлахъ подданные одного государства, будутъ одинаковы для гражданъ другаго“ (Ст. 1). Послѣ этого, такъ сказать, вступленія слѣдуетъ рядъ статей, говорящихъ спеціально о торговыхъ и судоходныхъ сношеніяхъ обѣихъ странъ. Для насъ интересны конечно только тѣ, которыя касаются этихъ послѣднихъ. Между Франціей и Бельгіей устанавливается самымъ заботливымъ, даже мелочнымъ образомъ полнѣйшая свобода какъ морскаго такъ и рѣчнаго судоходства⁴⁾.

¹⁾ Convention de commerce conclue à Paris le 16 Juillet 1842 entre la Belgique et la France (Art. 5).—De Clercq, t. IV, p. 630.

²⁾ Convention de commerce conclue à Paris le 13 Déc. 1845 entre la France et la Belgique.—De Clercq, t. V, p. 411.

³⁾ Traité de navigation et de commerce conclu à Paris le 17 Nov. 1849 entre la France et la Belgique.—De Clercq, t. V, p. 632.

⁴⁾ «Национальность судна опредѣляется въ обоихъ государствахъ согласно національнымъ законамъ и регламентамъ тѣми бумагами и патентами, которые выдаются соотвѣтственными властями» (ст. 4).

„Французскія суда, приходящія непосредственно изъ портовъ Франціи съ грузомъ или безъ него,.. не будутъ платить въ бельгійскихъ портахъ другихъ или болѣе высокихъ *корабельныхъ сборовъ*... какое-бы имя она ни носила, ...по сравненію съ тѣми, которые уплачиваютъ въ Бельгіи бельгійскія суда, приходящія изъ тѣхъ же мѣстъ или имѣющія то же направленіе. Наоборотъ и до наступленія того времени, когда Бельгія найдетъ возможнымъ освободить свои собственныя суда отъ всякаго судового сбора по вмѣстимости (*droit de tonnage*) какъ это имѣетъ мѣсто во Франціи относительно французскихъ судовъ, бельгійскія суда, приходящія прямо изъ Бельгіи... платятъ тѣ же налоги, что и французскія суда въ Бельгіи“ (Ст. 2).

„Совершенно освобождаются отъ *корабельныхъ сборовъ* (*droit de tonnage et d'expédition*) въ соотвѣтствующихъ портахъ: 1°. Суда, которыя, прійдя безъ груза .. отправляются далѣе также безъ него; 2°. Суда, которыя, проходя изъ одного порта того или другаго государства въ одинъ или многіе порты той же самой страны, ...докажутъ, что они уплатили уже эти налоги; 3°. Суда, которыя, войдя съ грузомъ въ портъ по собственной волѣ или по необходимости, выйдутъ изъ него, не произведя никакой торговой операціи. Не будутъ считаться таковою, въ случаѣ вынужденной остановки, выгрузка или перегрузка товаровъ въ видахъ исправленія судна“... (Ст. 10),

„Что касается размѣщенія кораблей, ихъ нагрузки или выгрузки *въ портахъ, рейдахъ, лагуняхъ и пристаняхъ* и вообще всѣхъ формальностей и различныхъ постановленій, которымъ подчиняются коммерческіе корабли, ихъ экипажъ и ихъ грузъ, постановлено, что *національные корабли* въ томъ или другомъ государствѣ не будутъ пользоваться *никакимъ особымъ преимуществомъ* и никакою привилегіею, которая не была бы предоставлена другой договаривающейся державѣ“... (Ст. 3).

Этого мало. Договаривающіяся стороны соглашаются также *объ отнѣтъ* во взаимныхъ сношеніяхъ всѣхъ тѣхъ *таможенныхъ правилъ*, которыя были созданы желаніемъ содѣйствовать развитію національнаго флота. „Всѣ произведенія почвы и труда и всѣ другіе товары, ввозъ и вывозъ которыхъ можетъ по закону имѣть мѣсто въ государствѣ одной изъ договаривающихся сторонъ на національныхъ судахъ, могутъ одинаково ввозиться или вывозиться судами другой державы. Товары, ввезенные въ порты Франціи или Бельгіи судами

той или другой державы, могут поступать въ потребление, предназначаться для транзита или вывоза, или быть сложены на время въ товарные склады (*mises en entrepôt*), все это безъ обложенія сборами за храненіе etc. болѣе высокими... чѣмъ тѣ, которые полагаются для товаровъ, привозимыхъ національными судами“ (Ст. 6). „Товары всякаго рода, ввозимые непосредственно изъ Франціи въ Бельгію подѣ французскимъ флагомъ и наоборотъ.... будутъ пользоваться тѣми же привилегіями, возвратомъ пошлинъ, преміями и другими преимуществами, какими пользуются суда національныя, не будутъ платить въ соотвѣтствующихъ случаяхъ другихъ или болѣе высокихъ пошлинъ таможенныхъ, судоходныхъ или сборовъ, взимаемыхъ въ пользу государства, общинъ, мѣстныхъ корпорацій, частныхъ лицъ или какихъ либо учрежденій, и не будутъ подлежать никакимъ другимъ формальностямъ, кромѣ тѣхъ, которыя имѣютъ мѣсто въ случаяхъ ввоза ихъ подѣ национальнымъ флагомъ“... (Ст. 7). „Товары всякаго рода, которые будутъ вывозиться изъ Бельгіи французскими судами, или изъ Франціи бельгійскими“... будутъ пользоваться тѣми же правами и нести тѣ же тягости, какъ еслибы они шли подѣ национальнымъ флагомъ данной страны (Ст. 8). „Французскія суда, входящія въ бельгійскій портъ и наоборотъ, ...если они пожелаютъ разгрузить только часть своего груза, будутъ имѣть право, при соблюденіи законовъ и регламентовъ соотвѣтствующаго государства, сохранить на своемъ борту ту часть груза, которая предназначается въ другой портъ той же страны, или какой либо другой, и вывести ее, безъ уплаты какого-либо таможеннаго сбора, за исключеніемъ платы за надзоръ, каковая конечно можетъ быть взимаема только по таксѣ, опредѣленной для національнаго судоходства“ (Ст. 9). Такимъ образомъ, если и сохранились какія либо преимущества за национальнымъ судоходствомъ, то они касались преимущественно каботажа, относительно котораго суда договаривавшихся государствъ должны взаимно пользоваться положеніемъ наиболѣе благопріятствуемой націи.

Всѣ эти постановленія касаются какъ морскихъ такъ и прѣсныхъ водъ обоихъ государствъ. Это вытекаетъ какъ изъ общаго смысла всѣхъ разобранныхъ статей, такъ и изъ опредѣленнаго постановленія ст. 13: „Предшествующія стипуляціи (Ст. 1, 2, 3, 4, 6, 8 и 9) примѣняются какъ къ

судоходству по рѣкамъ и каналамъ, такъ и къ морскому плаванію, такъ что именно по отношенію къ таможеннымъ пошлинамъ, къ судоходнымъ сборамъ, которые падаютъ или на суда, или на ихъ грузъ, къ правамъ патента (*droits de patente*) равно и ко всѣмъ другимъ правамъ или тягостямъ, какой бы природы или какого бы наименованія они ни были, корабли или суда, принадлежащія той или другой договаривающейся сторонѣ, равно ихъ грузъ, не могутъ нести поборовъ другихъ или болѣе высокихъ, чѣмъ тѣ, которые падаютъ или будутъ падать на національныя суда и ихъ грузъ; они не могутъ также быть подчинены другимъ или болѣе отяготительнымъ формальностямъ, по сравненію съ тѣми, которыя существуютъ для кораблей и судовъ національных, а равно и ихъ груза“ (Ст. 13) ¹⁾.

¹⁾ На этомъ мы бы могли и остановиться, но да будетъ позволено привести для полноты картины тѣ постановленія 1849 г., которыя опредѣляютъ права консуловъ по отношенію къ рѣчному судоходству. Мы знаемъ уже, какого рода международныя законодательныя, административныя и судебныя власти существуютъ на международныхъ рѣкахъ. Консулы въ нѣкоторыхъ отношеніяхъ являются также какъ бы международными рѣчными магистратами. «Консульскіе агенты», гласитъ ст. 14, «будутъ получать всякаго рода помощь и содѣйствіе отъ мѣстныхъ властей для розыска, остановки и ареста матросовъ и другихъ лицъ, входящихъ въ составъ экипажей военныхъ или коммерческихъ судовъ ихъ отечества, независимо отъ того, взводится на нихъ или нѣтъ обвиненіе въ проступкахъ или преступленіяхъ (*crimes, délits, contraventions*), совершенныхъ на борту названныхъ судовъ». Вторая функція консуловъ относительно судоходства: помощь потерпѣвшимъ отъ кораблекрушенія. «Всѣ операціи, относящіяся до спасенія французскихъ кораблей, потерпѣвшихъ крушеніе у береговъ Бельгіи будутъ направляться консулами и вице-консулами Франціи и наоборотъ... Вмѣшательство мѣстныхъ властей допускается въ обѣихъ странахъ только для поддержанія порядка, обезпеченія интересовъ спасателей, если послѣдніе не принадлежатъ къ составу экипажа, и надзора за исполненіемъ предписаній относительно ввоза на берегъ и вывоза спасенныхъ товаровъ. Въ отсутствіе консула или вице-консула и до его прибытія, мѣстныя власти должны однако принимать всѣ мѣры для охраны лицъ и сохраненія предметовъ, потерпѣвшихъ крушеніе. Наконецъ условлено, чтобы спасенные товары не подлежали никакимъ таможеннымъ сборамъ, если только они не предназначаются для внутренняго потребленія» (Ст. 15). Не мѣшаетъ однако помнить, что эти статьи относятся главнымъ образомъ къ морскому праву и только въ извѣстныхъ обстоятельствахъ могутъ найти свое примѣненіе и на рѣкахъ.

Кажется *лучше гарантировать* за взаимными подданными свободу судоходнаго промысла невозможно. Съ давни поръ это право во Франціи для бельгійцевъ, а въ Бельгіи для французскихъ судовъ остается неприкосновеннымъ. Въ послѣдующихъ договорахъ большею частью повторяются только что разобранныя статьи съ небольшими измѣненіями или дополненіями. Въ коммерческомъ трактатѣ 1854 г. ¹⁾ введена слѣдующая немаловажная статья: „Предметы, продукты труда и почвы и товары всякаго рода, идущіе изъ Франціи или отправляемые въ эту страну и пересѣкающіе Бельгію по желѣзнымъ дорогамъ, грунтовымъ путямъ, рѣкамъ и каналамъ, освобождаются отъ всякой транзитной пошлины и запрещеніе, которое еще до сего дня падаетъ въ Бельгіи на транзитъ нѣкоторыхъ изъ этихъ статей, симъ отмѣняется“. Само собою разумѣется, Бельгія получаетъ тѣ же права во Франціи (Ст. 14) ²⁾. Но остальные статьи 1849 г. въ этомъ договорѣ вовсе не повторяются. Напротивъ въ договорѣ судоходства отъ 1 мая 1861 г. повторяются почти буквально постановленія 1849 г. ³⁾. Къ прежнимъ постановленіямъ здѣсь сдѣлано въ

¹⁾ Traité de commerce conclu à Bruxelles le 27 Févr. 1854 entre la France et la Belgique.—De Clercq, t. VI, p. 414.

²⁾ Далѣе ст. 15 распространяетъ на французскія суда, что касается ввоза различныхъ предметовъ, тотъ режимъ, который былъ установленъ для англійскихъ кораблей по договору 27 октября 1851 г. (droit de pavillon, droit de tonnage)... На предметы, ввозимые изъ Франціи, распространяется также предоставленная Англіи отмѣна пошлинъ, падавшихъ на товары въ виду ихъ иностраннаго происхожденія (droit de provenance)... Также отмѣняется дифференціальныя пошлины на разные товары сообразно флагу, подъ которымъ они приходятъ, мѣсту ихъ производства и мѣсту отправленія въ Бельгію на французскихъ судахъ... Наконецъ суда, плавающія между Алжиромъ и Бельгіей, приравниваются тѣмъ, которыя поддерживаютъ сношенія непосредственно между Бельгіей и Франціей (Ст. 21).

³⁾ Convention de navigation conclue à Paris le 1-r Mai 1861 entre la France et la Belgique.—De Clercq, t. VIII, p. 258.—Ст. I конвенціи 1861 г. тождественна ст. I договора 1849 г.; ст. II—Ст. 2; Ст. III—Ст. 10; Ст. IV—Ст. 5; Ст. V—Ст. 11; Ст. VI—Ст. 3 (съ небольшимъ добавленіемъ, о которомъ см. въ текстѣ); Ст. VII—Ст. 4; Ст. VIII и XIV вмѣстѣ равны старой Ст. 6; Ст. IX—Ст. 7 (за исключеніемъ немногихъ подробностей); Ст. X—Ст. 21 договора 1854 г.; Ст. XI—Ст. VIII договора 1849 г.; Ст. XII—Ст. 9; Ст. XIII—Ст. 13 (съ небольшимъ измѣненіемъ; см. тамъ же); Ст. XV—Ст. 14; Ст. XVI—Ст. 15.

сущности только два добавленія. Къ ст. 13 присоединена слѣдующая *clausula*: „Бельгійскіе судоходцы, плавающіе на внутреннихъ водахъ Франціи и наоборотъ ... будутъ пользоваться тѣми же правами, какъ и національные судоходцы, что касается патента“. А въ статьѣ 6 мы читаемъ: „Обѣ высокія договаривающіеся стороны сохраняютъ за собою право облагать всѣ предметы, упомянутые въ настоящемъ актѣ, а равно и всякіе иные особыми разгрузочными и нагрузочными пошлинами, предназначенными на расходы тѣхъ учреждений, которыя необходимы для портовъ отправленія или экспорта товаровъ“.

Въ послѣднемъ извѣстномъ намъ договорѣ судоходства между этими странами, заключенномъ въ Парижѣ 31 октября 1881 г. опять—таки въ большинствѣ случаевъ повторяются начала 1849 г. ¹⁾. Относительно новыя положенія находимъ мы только въ ст. 2, которая формулирована такимъ образомъ: „Французскія суда, съ грузомъ или безъ него, равно какъ ихъ товары въ Бельгii и наоборотъ приходящіе въ какой либо портъ и каково бы ни было происхожденіе или назначеніе ихъ груза, будутъ пользоваться во всѣхъ отношеніяхъ при ихъ прибытіи, во время ихъ пребыванія въ портѣ и при дальнѣйшемъ отправленіи тѣми же правами, какъ и національныя суда и ихъ грузъ“ ²⁾. Этими выраженіями отмѣняются послѣдніе остатки различнаго рода искусственныхъ мѣръ покровительства національному флагу.

На практикѣ *бельгійское судоходство* особенно сильно на *рыкахъ и каналахъ сѣверо-восточной Франціи*. Это вызываетъ время отъ времени громкія жалобы со стороны мѣстныхъ судоходцевъ, а особенно со стороны разныхъ промышленниковъ и землевладѣльцевъ, которые недовольны на то, что

¹⁾ Convention de navigation conclue à Paris le 31 Oct. 1881 entre la France et la Belgique.—De Clercq, XIII, p. 126 s.—Martens, N. R. G., 2 série, IX, 45. Ст. I конвенціи 1881 г. равна ст. I договора 1849 г.;—Ст. III—ст. 10; ст. IV—ст. 3 (съ добавленіемъ 1861 г.); ст. V—ст. 4; ст. VI—ст. 9; ст. VII—ст. 13; VIII—ст. 8 (върнѣе концу этой послѣдней); ст. IX—ст. 14 (съ несущественными для насъ измѣненіями); ст. X—ст. 15; ст. XII—ст. XVIII договора 1861 г.

²⁾ Эта конвенція должна была дѣйствовать до 1 февраля 1892 г.

на бельгійскихъ судахъ во Францію доставляются по дешевымъ фрахтамъ различнаго рода иностранные товары. Однако по тѣмъ же самымъ водянымъ путямъ и Франція вывозитъ множество своихъ продуктовъ, имѣя возможность сбывать ихъ за границей, только благодаря дешевому провозу. Само собою понятно, что большинство населенія Франціи вовсе не жалуется на то, что дешевые пути сообщенія даютъ ему возможность дешевле платить за разные товары и избавляютъ до нѣкоторой степени отъ кабалы отечественнымъ предпринимателямъ, которые ничего такъ не боятся, какъ иностранной конкуренціи, съ представителями которой весьма трудно вступить въ стачку.

Одними изъ самыхъ старыхъ договоровъ, которые Франція когда-либо заключала съ иностранными государствами о свободѣ рѣчнаго судоходства, являются *договоры ея съ Испаніей*. Послѣднее объясняется конечно особою близостью ея съ этою страной. Въ подтвержденіе можно сослаться на *ст. 2 франко-испанскаго договора 1768 г.*¹⁾ „Всѣ привилегіи, которыя одна изъ обѣихъ коронъ даруетъ въ своихъ европейскихъ владѣніяхъ (*domaines d'Europe*), прилежащихъ и канарскихъ островахъ въ пользу судоходства или торговли своихъ собственныхъ подданныхъ, будутъ тотчасъ распространены на обѣ націи, такъ что онѣ обѣ будутъ пользоваться безъ всякаго различія уменьшеніемъ налоговъ, которое имѣетъ или будетъ имѣть мѣсто во Франціи или въ Испаніи на входъ или выходъ національныхъ судовъ и др. (*sur les droits d'ancrage, tonnage, lestage*), равно какъ на товары, припасы и съѣстные запасы, которые будутъ нагружаться на суда или которые придутъ на имя и по назначенію (*à la consignation*) жителей страны, безъ того, чтобы дѣлать между подданными обѣихъ націй какое-либо различіе на счетъ фрахтовъ, или обязывать пользоваться для вызова и торговли извѣстными товарами и припасами исключительно одними національными судами“.... Однако права испанцевъ во Франціи не имѣли вѣчнаго характера. Трактаты 1866 и 1877 гг. „положивъ конецъ особому режиму, установленному древними договорами, стипулировали просто право наиболѣе благопріят-

¹⁾ Traité de commerce et de navigation conclu à Madrid le 2 Janvier 1768 entre la France et l'Espagne.—De Clercq, t. I, p. 95.

ствуемой націи“. Съ точки зрѣнія современнаго права гораздо болѣе интересенъ новѣйшій трактатъ Франціи и Испаніи, отъ 1882 г. Онъ вызванъ къ жизни уже не особою близостью двухъ дворовъ, но серьезными экономическими потребностями обѣихъ націй и, если въ немъ за подданными той и другой признается свобода судоходства, то этотъ фактъ имѣетъ капитальное общее значеніе ¹⁾).

Договоръ 1882 г., къ разбору котораго мы приступаемъ, интересенъ еще и потому, что онъ удѣляетъ гораздо больше вниманія, чѣмъ изложенные выше договоры съ Бельгіей, различнаго рода вопросамъ частнаго права. Первая статья его торжественно объявляетъ: „Будетъ *полная и совершенная свобода судоходства и торговли* между французской республикой и королевствомъ испанскимъ. Подданные обоихъ государствъ не будутъ платить, что касается ихъ торговли или промышленности, въ городахъ, портахъ и другихъ мѣстахъ обоихъ государствъ, основываются-ли они тамъ на постоянное жительство, или только временно пребываютъ, другихъ или болѣе высокихъ пошлинъ, налоговъ или патентовъ, какое бы имя они ни носили, по сравненію съ тѣми, которые взимаются или будутъ взиматься съ національныхъ подданныхъ; а привилегіи, преимущества и другія льготы, которыми будутъ пользоваться относительно торговли, промышленности и судоходства подданные одного изъ двухъ государствъ, будутъ общи и для подданныхъ другаго, за тѣми исключеніями, которыя предусмотрены въ настоящемъ договорѣ“ „Выходцы одной изъ высокихъ сторонъ будутъ взаимно имѣть на томъ же основаніи, какъ и подданные, право входить съ ихъ кораблями и грузомъ въ порты и рѣки государствъ, провинцій и владѣній другой; путешествовать тамъ, пребывать, основываться всюду, гдѣ они найдутъ это удобнымъ для ихъ собственныхъ интересовъ“.... (ст. 2).

„Французскія суда, съ грузомъ или безъ него, равно какъ нагруженные на нихъ товары въ Испаніи и наоборотъ при ихъ прибытіи въ какой-либо портъ, каково бы ни было мѣсто происхожденія или значенія ихъ груза, будутъ пользоваться во всѣхъ отношеніяхъ при входѣ, во время пребы-

¹⁾ Martens, N. R. G., 2 série, IX, 138.

ванія и при выходѣ *тѣми-же правами, какъ и національныя суда и ихъ грузъ*“ (ст. 21). Что касается расположенія судовъ, ихъ нагрузки и выгрузки въ портахъ, рейдахъ, гаваняхъ или пристаняхъ и вообще, что касается всѣхъ формальностей или распоряженій, которымъ могутъ быть подчинены коммерческія суда, ихъ экипажи и ихъ грузъ“, стороны estipулируютъ полное равенство съ національнымъ судоходствомъ“ (ст. 25).

„Договаривающіяся стороны сохраняютъ за собою право *облагать* каждый предметъ, упомянутый въ настоящемъ трактатѣ, а равно и всѣ остальные сборами *за нагрузку и выгрузку*, если только такіе же сборы будутъ существовать по отношенію къ національнымъ судамъ. Сборы эти предназначаются исключительно на покрытіе расходовъ учреждений необходимыхъ для портовъ ввоза и экспорта“ (ст. 29). Ст. 27 постановляетъ равенство Франціи и Испаніи со всѣми другими государствами *въ дѣлѣ ввоза* морскимъ или сухимъ путемъ иностранныхъ *товаровъ* подъ національнымъ флагомъ. Товары всякаго рода, проходящіе черезъ ту или другую страну, не платятъ никакого сбора *за транзитъ* (ст. 13). „Французскія суда, входящія въ одинъ изъ портовъ Испаніи и наоборотъ если они пожелаютъ разгрузить только часть своихъ товаровъ, могутъ, соображаясь съ законами и регламентами мѣстнаго государства, сохранить на борту ту часть своего груза, которая назначается для другаго порта той же страны или какой-либо другой, и вывести ее далѣе, не уплачивая никакихъ таможенныхъ пошлинъ, за исключеніемъ сбора за надзоръ (*droit de surveillance*), каковой однако не можетъ быть выше существующаго для національныхъ подданныхъ“ (ст. 22). „Совершенно освобождается отъ налоговъ за судоходство, пристань, тоннажъ и экспедицію (*droits de navigation, de port, de tonnage, d'expédition*) во взаимныхъ портахъ: 1°. Суда, которыя, войдя безъ груза выходятъ также *налегкѣ*. 2°. Суда, которыя, выходя изъ порта одного изъ государствъ въ портъ или порты той же самой страны для того, чтобы сложить тамъ весь свой грузъ или часть его, или для того, чтобы взять или дополнить свой грузъ, докажутъ, что они уже внесли эти налоги. 3°. Суда, которыя, войдя въ портъ съ грузомъ или безъ него, по своей волѣ или

въ силу необходимости, выйдутъ оттуда, не производя никакой коммерческой операціи“.... (ст. 23).

Подданные договаривающихся государствъ „не могутъ быть подвергнуты никакой остановкѣ; или быть *задержаны* съ ихъ кораблями, людьми, экипажами и предметами торговли, каковы бы они ни были, *въ видахъ* какой-нибудь военной экспедиціи, или отправленія публичной службы, если только по особому предварительному соглашенію заинтересованнымъ лицамъ не будетъ назначено соотвѣтствующаго вознагражденія. Однако они должны нести реквизицію принудительнаго извоза (*réquisition pour transports*); но въ этомъ случаѣ, они имѣютъ право на вознагражденіе, оффиціально опредѣленное компетентной властью въ каждомъ департаментѣ или мѣстности для національныхъ подданныхъ“ (ст. 6). „Суда, на которыя возложена почтовая служба, и суда, принадлежащія обществамъ, субсидируемымъ однимъ изъ обоихъ государствъ, не могутъ быть въ портахъ другаго отклонены отъ ихъ прямого назначенія, или подвергнуты *saisie-arrêt, embargo, или arrêt de prince*“ (ст. 28).

Таковы наиболѣе интересныя съ нашей точки зрѣнія статьи франко-испанскаго договора 1882 г. На практикѣ испанское судоходство особенно сильно на каналахъ и рѣкахъ юго-западной Франціи ¹⁾.

Не надо думать, что мы избрали договоры Франціи съ ея сосѣдями потому, что только въ нихъ и заключаются подобнаго рода освободительныя начала. Далеко не такъ. Цѣлый рядъ подобныхъ договоровъ заключался въ разное время германскими государствами между собой и съ ихъ сосѣдями. Укажемъ для примѣра на старый коммерческій и таможенный договоръ *Пруссіи и Австріи* отъ 19 февраля 1853 г., къ которому присоединились 4 апрѣля 1853 г. всѣ государства Таможеннаго союза, а нѣсколько позже, 18 и 21 іюня,

¹⁾ Что касается *другихъ европейскихъ сосѣдей Франціи*, то Швейцарія не имѣетъ своего флота, съ Италіей была заключена только одна торговая конвенція 1862 г., прекратившая свое дѣйствіе въ 1886 г. (16 іюня) и о рѣчномъ судоходствѣ не упоминавшая, наконецъ между Германіей и Франціей образовалась послѣ 1871 г. пропасть, мѣшающая достойному развитію началъ договора Франціи и Таможеннаго союза отъ 29 марта 1862 г.

Парма и Модена ¹⁾ Судоходцы и суда договаривающихся сторонъ взаимно получаютъ въ нейъ право на судоходство на равныхъ правахъ съ національными подданными по всѣмъ искусственнымъ и естественнымъ путямъ сообщенія (ст. 14) Судоходцы одной стороны, ходящіе въ другую, не платятъ въ ней за это особыхъ промысловыхъ сборовъ (ст. 18). Этапы и перегрузки уничтожаются. Судовщикъ можетъ быть вынужденъ къ остановкѣ, нагрузкѣ или разгрузкѣ только въ силу особыхъ предписаній регламентовъ судоходства, санитарной полиціи и сбора налоговъ (ст. 11). Подданные обѣихъ сторонъ взаимно пользуются наравнѣ съ національными подданными каналами, шлюзами, перевозами, мостами, пристанями и различного рода приспособленіями и учрежденіями, служащими судоходству (ст. 15). Для пограничныхъ рѣкъ должны быть выработаны особыя мѣры взаимнаго вспомошествованія въ преслѣдованіи контрабанды (ст. 10)

Подобнаго рода статьи мы можемъ встрѣтить и въ другихъ договорахъ, лежавшихъ въ разное время въ основаніи таможеннаго объединенія Германіи, а равно въ договорахъ германскихъ государствъ и Таможеннаго союза съ иностранными державами. Интересенъ въ этомъ отношеніи *договоръ Пруссіи и Бельгіи отъ 28 марта 1863 г.* ²⁾ Коммерческія суда одной стороны будутъ пользоваться въ предѣлахъ другой совершенно равнымъ положеніемъ съ національными (ст. 1) и это распространяется на всѣ судоходные пути какъ искусственные, такъ и природные (ст. 3). Ст. 10 предоставляла право присоединиться къ этому договору каждому члену Таможеннаго союза. Въ силу начала о наиболѣе благопріятствуемой націи подобнаго рода поставленія распространяются обыкновенно чуть-ли не на всѣ иностранныя государства, съ которыми стоитъ въ договорныхъ отношеніяхъ страна, открывшая одному изъ нихъ свои рѣки. ³⁾

¹⁾ N. R. G. XVI. Partie 1, 382.

²⁾ *Traité de navigation entre la Belgique et la Prusse.* См. *Traité de commerce et de navigation entre la Belgique et les pays étrangers.* Bruxelles. 1883. (Издание *Revue Commerciale et juridique*), p. 353.

³⁾ Именно въ этомъ смыслѣ можно понимать слѣдующее утвержденіе Каратеодори: «En Prusse ... des pavillons étrangers sont traités sur le même

Наконецъ, полное уравненіе въ правахъ на рѣчное судоходство взаимныхъ подданныхъ можно встрѣтить и въ договорахъ такихъ сравнительно отсталыхъ государствъ, какъ Италія и Австро-Венгрія. Договоръ между ними, заключенный 7 декабря 1887 г, содержитъ между прочимъ слѣдующія статьи. „Капитаны судовъ и барокъ (*les conducteurs des navires et des barques*), принадлежащихъ одной изъ высокихъ договаривающихся сторонъ, имѣютъ право свободно плавать по всѣмъ водянымъ путямъ сообщенія, какъ естественнымъ, такъ и искусственнымъ на территоріи высокихъ договаривающихся сторонъ, на тѣхъ же условіяхъ и уплачивая тѣ же налоги на судно и грузъ, какъ и капитаны національных судовъ и барокъ“ (ст. 21). За исключеніемъ особыхъ требованій санитарной полиціи и взиманія налоговъ суда не могутъ быть принуждаемы къ остановкамъ, разгрузкамъ или нагрузкамъ товаровъ (ст. 15). Суда одной изъ сторонъ занимаютъ въ портахъ другой совершенно и во всѣхъ отношеніяхъ одинаковое положеніе съ національными (ст. 17). Подданные одной изъ сторонъ имѣютъ право на совершенно одинаковыхъ правахъ съ національными подданными пользоваться

piéd que le pavillon national sur des eaux et des rivières privées». Фр. раб. р. 25.—Ср. Denkschrift über die Bestimmungen, welche rücksichtlich der schiffbaren Flüsse und Wasserstrassen im deutschen Reiche zu treffen sein werden. Francfort a. M. 1848. — Для лицъ, которыя пожелали бы познакомиться съ договорами Германіи въ томъ или другомъ отношеніи интересными съ точки зрѣнія рѣчнаго права, можно рекомендовать изъ старыхъ: договоръ о Таможенномъ союзѣ отъ 4 апрѣля 1853 г. (возобновленный 1 января 1854 г.), договоръ Пруссіи и Австріи отъ 11 апрѣля 1865 г., договоръ Сѣверо-Германскаго союза съ другими германскими государствами отъ 8 іюля 1867 г. и др.; а изъ новѣйшихъ: договоры Германіи съ Австро-Венгріею (N. R. G. 2 série, III, 564; III, 531; VI, 378; VI, 701; XVII, 890); съ Италіей (Ibd., I, 261; I, 257; IX, 416); съ Россіей (Ibd., IX, 591); Швейцаріей (Ibd., VI, 728; XVII, 179; XVIII, 257); Румыніей (Ibd., VIII, 243); Испаніей (Ibd., XII, 396; X, 502; IX, 453); Греціей (Ibd., X, 462); Сербіей (IX, 429); Бельгіей (VI, 379; VI, 698; III, 564; XVII, 890); Турціей (XIII, 490); Китаемъ (VIII, 280); Бирманіей (XII, 278); Коста-Рикой (II, 249); Гондурасомъ (XV, 535); Гватемалой (XV, 512); Парагваемъ (XV, 503); Мексикой (IX, 474); Санъ-Доминго (XI, 531); Южно-африканской республикой (XI, 514); Марокко (XVII, 592); Фунафути (IV, 473); Ялцитомъ (IV, 475); Гавай (VI, 384; IV, 406); Самоа (XI, 469) и иные.

шоссейными и иными дорогами, каналами, шлюзами, перевозами, мостами, портами, пристанями и разными учреждениями и приспособлениями служащими для судоходства, уплачивая только за действительное пользование ими (за исключением впрочем особых постановлений о маяках и лоцманской службѣ. (ст. 23). Суда одной изъ сторонъ приравняются въ предѣлахъ другой, что касается ввоза, вывоза, транзита и склада товаровъ въ магазинахъ,—національнымъ судамъ (ст. 19). Транзитъ товаровъ взаимно свободенъ отъ обложенія (ст. 9) и можетъ быть воспрещенъ только для военной контрабанды, предметовъ государственной монополіи и по соображеніямъ санитарнымъ (ст. 6). Для опредѣленія національности и вмѣстимости (tonnage) судовъ дѣйствуютъ національныя бумаги (ст. 18). Суда, заходящія въ портъ въ виду бѣдствія или для остановки, сборамъ не подлежатъ, если только не производятъ коммерческихъ операцій и остаются строго необходимое время. Товары, потерпѣвшіе крушеніе, подлежатъ таможенному обложенію только въ такомъ случаѣ, если поступаютъ во внутреннее потребленіе (ст. 20) ¹⁾.

Однако въ современныхъ договорахъ опредѣляются права иностранцевъ не только на судоходство, но и, по крайней мѣрѣ косвенно, на *другіе виды пользованія рѣками*. Для того, чтобы ознакомиться съ этимъ, рассмотримъ два изъ новѣйшихъ договоровъ Франціи, именно 1882 г. съ республикой Санъ-Доминго и 1886 г. съ Мексикой ²⁾. Постановленія ихъ почти тождественны ³⁾. Мы выбрали договоры съ 2 южно-американскими государствами потому, что въ нихъ формули-

¹⁾ Autriche-Hongrie-Italié. Traité de commerce et de navigation signé à Rome le 7 déc. 1887 et prot. fin. — Ср. также австро-венгерско-итальянскую конвенцію 27 декабря 1878 г.; — франко-австро-венгерскій договоръ 11 декабря 1865 г.; — германо-австро-венгерскій 23 мая 1881 г. и др. — Другіе примѣры можно найти въ указателяхъ части исторической.

²⁾ France-République Dominicaine. Traité d'amitié, de commerce et de navigation, signé à Paris le 9 Sept. 1882. N. R. G., 2 série, p. 824. — France-Mexique. Traité de commerce et de navigation, signé à Mexico le 27 Novembre 1886. Martens, N. R. G. 2 série, t. XV, p. 840.

³⁾ Ст. 2 договора 1882 г. равна ст. II договора 1886 г.; ст. 8—ст. VII; ст. 12—ст. XIII; ст. 15—ст. XIII; ст. 16—ст. XVIII; ст. 17—ст. XIX; ст. 18—ст. XX; ст. 23—ст. XIX; ст. 19—ст. XXIII; ст. 20—ст. XXIV.

руются нѣкоторыя такія начала, которыя въ новѣйшихъ договорахъ между европейскими государствами болѣе не повторяются, такъ какъ считаются дѣйствующими въ силу всеобщаго обычая. Мы остановимся конечно на тѣхъ статьяхъ, которыя представляютъ собою нѣчто новое по сравненію съ вопросами, уже изложенными.

Прежде всего за обоюдными подданными признается *право свободного передвиженія* въ предѣлахъ договаривающихся государствъ „Французы въ штатахъ Мексики и мексиканцы во Франціи, могутъ взаимно въѣзжать въ страну, путешествовать тамъ и пребывать въ полной свободѣ, въ какой бы части земель и владѣній договаривающихся сторонъ они этого ни пожелали; они будутъ пользоваться въ этомъ отношеніи тою-же охраною и безопасностью, что касается ихъ личности и имущества, какъ и національные подданные“ ¹⁾. Отсюда прямой выводъ, что они могутъ по желанію путешествовать, какъ сухимъ, такъ и водянымъ, морскимъ или рѣчнымъ путемъ, ѣздить по рѣкамъ и возить съ собою свое имущество. При нѣкоторой свободѣ толкованія мы могли бы вывести отсюда также право подданныхъ одного государства имѣть свои суда на рѣкахъ другаго и даже право въѣзжать подъ своимъ національнымъ флагомъ въ рѣчныя воды послѣдняго. Но на этотъ счетъ существуютъ спеціальныя и болѣе опредѣленныя постановленія.

Далѣе въ той же статьѣ говорится, что взаимные подданные могутъ въ предѣлахъ договаривающихся государствъ „*снимать и имѣть въ собственности земельные участки*“. Причемъ въ ст. 5 этого договора поясняется: „что касается владѣнія недвижимостью, то французы въ Мексикѣ и мексиканцы во Франціи будутъ имѣть тѣ же права, какъ и граждане или подданные наиболѣе благопріятствуемой націи“. Къ числу такихъ наиболѣе благопріятствуемыхъ націй относится, положимъ, Санъ-Доминго, въ цитированномъ договорѣ съ которою между прочимъ установлено: „Французы въ республикѣ Санъ-Доминго и доминиканцы во Франціи могутъ, на равныхъ правахъ съ національными подданными, пріобрѣтать, владѣть и передавать по наслѣдству предметы движимые и недви-

¹⁾ Ст. 2 франко-мексиканскаго договора.

жимые“.... Слѣдовательно, они могутъ также владѣть тѣми водами, которыя предоставляются въ собственность отдѣльныхъ лицъ, а также тѣми береговыми правами, которыя составляютъ достояніе прирѣчныхъ собственниковъ государственныхъ водъ, а равно и другими сервитутами со всѣми вытекающими отсюда послѣдствіями. Далѣе, въ ст. 2 договора съ Санъ Доминго мы читаемъ: Взаимные подданные „могутъ на всемъ пространствѣ обоихъ государствъ *заниматься промыслами*, производить оптовую или розничную торговлю, уплачивая только тѣ пошлины и выправляя только тѣ патенты, которые установлены дѣйствующими законами для національныхъ подданныхъ“. Прямое заключеніе, что они могутъ основывать пароходныя предпріятія, владѣть рѣчными судами, заниматься рѣчнымъ транспортомъ людей и товаровъ въ видѣ промысла, служить на рѣчныхъ судахъ, словомъ эксплуатировать рѣки, какъ пути сообщенія наравнѣ съ мѣстными подданными. Все это находитъ непосредственное подтвержденіе въ постановленіяхъ, говорящихъ о свободѣ торговли и судоходства между обѣими странами. „Взаимно предоставляется полная и совершенная свобода судоходства и торговли для всѣхъ подданныхъ и судовъ обѣихъ высокихъ договаривающихся сторонъ въ городахъ, портахъ, рѣкахъ и всѣхъ мѣстахъ обоихъ государствъ и ихъ владѣній, въѣздъ въ которыя нынѣ открыты или можетъ быть открытъ въ будущемъ подданнымъ и судамъ всякой другой иностранной націи“. Что касается сборовъ съ судовъ, тѣхъ правъ, которыя представляются имъ „въ портахъ, бассейнахъ, докахъ, рейдахъ, гаваняхъ и рѣкахъ“, договаривающіяся стороны взаимно гарантируютъ другъ за другомъ права наиболее благопріятствуемой націи ¹⁾. Послѣднія опредѣляются договоромъ 1882 г. съ Санъ-Доминго. „Французскія суда, приходящія въ порты республики Санъ-Доминго, и доминиканскія, приходящія въ порты Франціи съ грузомъ или безъ него, не будутъ платить никакихъ другихъ или болѣе высокихъ корабельныхъ сборовъ (droits de tonnage, de port, de phare, de pilotage, de quarantaine ou autres) по сравненію съ тѣми, которые обязательны для національныхъ судовъ“ (ст. 14).

¹⁾ Ст. 16 франко-мексиканскаго договора.

Изложенныя выше начала дѣйствуютъ не только между Франціей и указанными американскими республиками. Въ силу договора и обычая они составляютъ общее международное право образованныхъ народовъ. Оглядываясь на то, что намъ дали общіе договоры объ экономическихъ интересахъ народовъ, мы должны объяснить современную *узкую постановку ученія о рѣчномъ правѣ* въ значительной степени несправедливымъ невниманіемъ къ нимъ.

Глава XIII.

ЮРИДИЧЕСКОЕ ПОЛОЖЕНІЕ БОДЕНСКАГО ОЗЕРА, КАСПІЙСКАГО МОРЯ И ДР. ОЗЕРЪ.

Указатель литературы для озера Боденскаго, моря Каспійскаго и др. озеръ. — *Боденское озеро*. — А. О. Aepli, Historische Darstellung der Hoheitsrechte der Schweizerischen Eidgenossenschaft auf dem Boden see (in den Mittheilungen der historischen Vereins in St. Gallen. Neue Folge, 2 Heft (1870). — Caratheodory, вѣм. раб., S. 380. — Gaupp, Staatsrecht des Königreich-Württemberg (Handbch des öff. Rechts her. v. Marsquardsen. 1884). S. 17. — Günther, Europäisches Völkerrecht, B. II, S. 55. — Honsell, Der Bodensee und die Tieferlegung seiner Hochwasserstände. — Matth. Seutter von Loezen, Dissertatio inaug. de jure navali nec non mercatoribus nec aliis civibus sed nautis et opificibus (den gelerneten und zünftigen Schiffleuten) lib. et imp civitatis Lindaugiae in mari Suevico seu lacu Bodamico juxta statuta privative et solitarie competente, cum connexis. 1764. — G. Martens, Précis, L. IV, Ch. IV. — Moser, Nachbarliches Staatsrecht. S. 440 f. — Peyrer, Das oesterreichische Wasserrecht, S. 151. — Pözl, Die bayer. Wassergesetze, 1 Aufl., S. 41. — Idem, Lehrbuch des bayer. Verf. - Rechts. § 22. Anm. 6. — Rettich, Die völker-und staatsrechtlichen Verhältnisse des Bodensees histor. und jurist. untersucht. 1884. —

Römer, Völkerrecht der Teutschen. S. 250. — Sarwey, Staatsrecht des Königreichs Württemberg. I Bd. S. 24 f. — M. Seydel, Bayerisches Staatsrecht. 1883. S. 631 f. — Christ. Wegelin (C. G. Buder?), Dissertatio de dominio maris Suevici. Jenae. 1742.

Море Каспійское. — Caratheodory, S. 379. — Мартенсъ, 2 изд., I, 372. — Rettich, ibd., S. 6—7. — Шершеневичъ, Курсъ торговаго права, изд. I, 263.

Сѣверо - Американскія озера. — Caratheodory, нѣм. раб., S. 381. — W. E. Hall, International Law. 1880, p. 81 (British American fisheries). — Lawrence, Wheaton's International Law. 1864, p. 826 — Wheaton, Elements of International Law, by Dana, 1866, p. 287, 331. — Idem, Elements du droit in—l, 3 éd, 1858, I, 187. — Idem, Histoire, 3 éd., II, 195 — См. литературу въ рѣкѣ св. Лаврентія.

Озеро Луано. — Dictionnaire Vincent. Прод. 1889 г., стр. 46.

Озеро Боденское. — *До сей поры мы имѣли дѣло почти исключительно съ вопросами судоходства. Въ настоящую минуту, на примѣрѣ Боденскаго и др. озеръ, попробуемъ обратить вниманіе и на другіе институты рѣчнаго права. Посмотримъ главнымъ образомъ на то, какъ международный договоръ и международный обычай опредѣляютъ верховныя права береговыхъ государствъ на воды. Для выясненія юридическаго положенія Боденскаго озера мы воспользуемся главнымъ образомъ весьма обстоятельной брошюрой г. Реттиха ¹⁾.*

Въ литературѣ существуетъ довольно опредѣленное воззрѣніе на счетъ основныхъ началъ примѣняемаго къ нему права. „Озеро подчинено исключительной территоріальной власти окружающихъ его государствъ. Никакое другое государство не можетъ имѣть ни какихъ либо правъ на пользование имъ (irgendwelches Nutzungsrecht), ни права принимать участіе въ устройствѣ особыхъ юридическихъ обстоя-

¹⁾ Прибрежныя государства «согласились считать за Боденское озеро Верхнее озеро (der Obersee) и Иберлингерское озеро (Ueberlingersee)». Schiff-fahrts und Hafenordnung für den Bodensee vom 22 september 1867, Schlussprotocoll I, zum Artikel I.

тельствъ на этихъ водахъ“¹⁾. На самомъ дѣлѣ, если въ этихъ словахъ не излагается содержанія какой-либо договорной нормы, то тѣмъ не менѣе здѣсь довольно удачно формулировано общее убѣжденіе народовъ, котораго никто не опровергаетъ ни въ наукѣ, ни въ жизни. Это, по мнѣнію Реттиха, — „klares und positives Naturrecht“. Оно было выражено уже въ очень далекія времена. Вегелинъ пишетъ: „Mare Suevicum non solum adgnoscat imperium ac dominium universale statuum adjacentium collectivae sumtorum, sed etiam jurisdictionem particularem, quam sibi vindicat quilibet pro ratione territorii sui“²⁾. Во всемъ этомъ ошибочно только одно, что никто, кромѣ подданныхъ береговыхъ странъ, не имѣетъ никакого права на пользованіе озеромъ.

Нельзя однако сказать, чтобы права береговыхъ государствъ пользовались *всегда такимъ уваженіемъ*, какъ теперь. Указанное правило прошло долгій путь, прежде чѣмъ получить общее признаніе. Въ 1362 г. между значительнѣйшими прибрежными городами озера былъ заключенъ союзъ въ видахъ обезпеченія принадлежавшихъ имъ на озерѣ правъ (интересовъ?) отъ постороннихъ случавшихся нерѣдко посягательствъ. „Этотъ союзъ самый древній извѣстный намъ фактъ, опредѣлившій пользованіе правами верховенства на Боденскомъ озерѣ“³⁾. Только наполеоновскія войны и установившаяся за симъ европейская система окончательно утвердила за береговыми государствами ихъ права.

¹⁾ Rettich, S. 15.

²⁾ De dominio maris Suevici, p. 26 — Еще болѣе опредѣлителенъ въ этомъ отношеніи другой старый писатель. Loetzen, указавъ на то, что, пользуясь судоходствомъ и рыбной ловлей на озерѣ, окружающіе его народы приобрѣли на немъ dominium, продолжаетъ такъ: „Ius enim re quadam occupata et sibi vindicata pro arbitrio suo utendi et fruendi, ab eius occupatione, possessione et usu omnes alios excludendi dicitur dominium“. — См. Rettich, S. 16.

³⁾ Онъ существовалъ долгіе годы, претерпѣвая различныя измѣненія въ своемъ составѣ и положеніи. Впослѣдствіи онъ стоялъ подъ покровительствомъ Швабскаго округа. Последнему однако пришлось защищать свои права противъ притязаній Австріи, которая, приобрѣтя владѣнія на берегу озера, стала изъявлять притязанія на dominium eminens надъ всѣмъ его пространствомъ. Жалобы, которыя были представлены по этому поводу германскому императору и сейму, остались безъ результата.

Теперь спрашивается, *ограничены - ли* въ какомъ - либо пунктѣ *права береговыхъ государствъ на озеро по отношенію ко всемъ остальнымъ* или нѣтъ? На этотъ счетъ существуютъ разныя воззрѣнія. Honsell ¹⁾ говоритъ, что „Рейнъ главнымъ образомъ опредѣляетъ режимъ Боденскаго озера, которое можетъ разсматриваться только, какъ часть Рейна“. Реттихъ возстаетъ противъ этой теоріи ²⁾. По его, мнѣнію „нисколько не довазано, что Боденское озеро не могло бы существовать, если-бы въ него не вливалъ свои воды Рейнъ“. Далѣе, „одна геологическая связь предметовъ никакъ не можетъ, сама по себѣ, опредѣлять ихъ юридическое положеніе. Простое созерцаніе Боденскаго озера убѣждаетъ, по его словамъ, въ томъ что оно не является только расширеніемъ Рейна, а правоубѣжденіе рѣшительно противъ подобнаго обоснованія юридическихъ началъ на данныхъ геологіи ³⁾. Наконецъ, „политическая самостоятельность озера, именно по отношенію къ Рейну, была, утверждаетъ онъ, фактически признана третьими государствами тѣмъ, что оно было опредѣленно исключено въ соглашеніяхъ Вѣны и Майнца изъ состава договорнаго Рейна“. „Боденское озеро“, заключаетъ г. Реттихъ, „есть совершенно особый объектъ международнаго права, область, подчиненная неограниченной территоріальной власти совокупности береговыхъ государствъ (unumschränktes Hoheitsgebiet der Uferstaaten Gesamtheit)“. На эти соображенія можно возразить слѣдующимъ образомъ. Всякое озеро, въ которое вливается и изъ котораго выходитъ одна и та же рѣка, считается расширеніемъ этой рѣки. Внѣшній видъ Боденскаго озера (Flusssee), какъ нельзя, больше, подтверждаетъ эту мысль. Въ 1815 г. и позднѣе все верхнее теченіе Рейна, а не только Боденское озеро, было оставлено въ сторонѣ потому, что выше Базеля рѣка перестаетъ быть правильно судоходной. Разъ послѣднее

¹⁾ Der Bodensee, S 15.

²⁾ Возстаетъ противъ того, «dass aus diesem Grunde das ausschliessende Verfügungsrecht der Uferstaaten zu Gunsten einer Weltinternationalität wenigstens zu Zwecken der Schifffahrt ... eine Beschränkung erleiden muss»

³⁾ Не надо забывать того, говоритъ онъ, что «Rechtsverhältnisse, die auf Grund der geologischen Unselbständigkeit des Sees geschaffen würden, im natürlichen Rechtsbewusstsein der Uferbewohner keine Nachfüllung fänden, wenn sie sonst anders geordnet werden müssen».

обстоятельство измѣнится, можно будетъ потребовать, чтобы береговья государства всей рѣки опредѣлили сообща судоходство по ней. И ни одно береговое государство, для котораго обязательны стст. 1815 г., не будетъ имѣть права остаться въ сторонѣ. Это первое ограниченіе. Второе вызывается вѣчнымъ нейтралитетомъ Боденскаго озера. О немъ послѣ потому, что вытекающія изъ него обязанности касаются больше всего самихъ береговыхъ государствъ ¹⁾).

Переходимъ ко взаимнымъ отношеніямъ береговыхъ государствъ между собою. „Всѣ они являются фактически равноправными, ни одно не лишено черезъ какой-либо насильственный актъ „естественнаго“ международного права на суверенитетъ надъ озеромъ (von dem natürlichen, völkerrechtlichen Mit-Hoheitsrechte ausgeschlossen)“. Въ чемъ же выражается это? Разсмотрѣвъ исторію взаимныхъ отношеній береговыхъ странъ, Реттихъ приходитъ къ заключенію, что *ни одна часть Боденскаго озера не подчинена исключительной верховной власти одного какого-либо изъ нихъ и такимъ образомъ на немъ фактически существуетъ Condominium ихъ всѣхъ*“ ²⁾).

Эти положенія не вызываютъ ни малѣйшаго спора, что касается Боденскаго озера вообще, но нѣкоторые авторы, признавая, что оно въ общемъ есть кондоминатное владѣніе, утверждаютъ, будто *полоса воды вдоль берега* принадлежитъ къ составу территоріи того или другаго пріозернаго государства. Но что подразумѣвать подъ выраженіемъ unmittelbare Umgebung des Seeufers? Можно-ли опредѣлять такимъ обра-

¹⁾ Не говорю уже о томъ, насколько ошибочно мнѣніе, что какая-либо часть владѣній современныхъ государствъ вообще можетъ считаться въ ихъ безграничномъ распоряженіи. Эта безграничность можетъ существовать только относительно нѣкоторыхъ сторонъ территоріи, наоборотъ въ другихъ отношеніяхъ всегда наблюдается ихъ взаимная зависимость.

²⁾ Поэтому, напр., граница на озерѣ, проведенная въ 1878 г. между Баденомъ и Швейцаріей, не есть граница ихъ взаимныхъ территорій (Gebietsabgrenzung), но только граница ихъ взаимной административной компетенціи; «она отдѣляетъ двѣ кондоминатныя области (zwei condominiale Gebiete) одну отъ другой, области, которыя обѣ подчинены одной и той же власти, именно верховенству совокупности береговыхъ государствъ (der Hoheit der Uferstaaten—Gesammtheit)».

зомъ границу государства ¹⁾? Нельзя сказать, чтобы *береговья* государства никогда не *дѣлали различія* между общими водами озера и принадлежащими отдѣльнымъ странамъ ²⁾. Но различіе это устанавливалось всегда въ общихъ неопредѣленныхъ выраженіяхъ, имѣло въ виду преимущественно частноправовую сторону отношеній и, что всего важнѣе, перестаетъ встрѣчаться въ новѣйшихъ договорахъ. Не оставались чужды эти воззрѣнія и *литература* о Боденскомъ озерѣ. Упомянутый выше писатель Wegelin, называя озеро общей собственностью (*dominium*) всѣхъ береговыхъ государствъ, считаетъ воду около береговъ (*unmittelbare Umgebung*) *dominium particulare* отдѣльныхъ владѣній. Остальная часть есть *condominium pro indiviso, dominium universale*. Право собственности выражалось для Вегелина преимущественно исключительнымъ правомъ ловить рыбу въ тѣхъ или другихъ мѣстахъ. Что касается публичной власти (*Staatshoheit*), то она принадлежала, по его мнѣнію, до середины озера: Швейцарской конфедераціи и Швабскому округу. Послѣдователи Вегелина смѣшивали въ одно понятіе *imperium* и *dominium* и хотѣли опредѣлить границу того и другаго въ одномъ и томъ же мѣстѣ. Такъ Гюнтеръ говоритъ, что нѣмецкимъ князьямъ принадлежитъ собственность и власть (*Eigenthum und Herrschaft*) на прибрежныя, мелководныя части озера. Такого же мнѣнія Klüber и Martens, а изъ новыхъ Пöцль, Saratheodory ³⁾ и др. ⁴⁾ Все это

¹⁾ Что находится внѣ этихъ границъ, продолжаютъ защитники этого взгляда, то уже не принадлежитъ къ составу даннаго государства, «*mag es sonst in was immer für Beziehungen (Zollhoheit, Schutzhoheit etc.) zu den einzelnen Gebieten stehen*». Retlich, S. 100.

²⁾ Такъ Реттихъ приводитъ одно относящееся сюда мѣсто изъ *Recess'a des schwäbischen Kreises* (16 в.). То же самое различіе встрѣчается въ старыхъ договорахъ и регламентахъ о рыбной ловлѣ. Договоръ Линдау и Форарльберга 1536 г., регламентъ Линдау 1536 г., также 1537. § 1; договоръ 1554 г.

³⁾ «*Nur die unmittelbare Umgebung der Ufer fällt als noch zu ihrem Gebiete gehörig in die Rechtssphäre der Uferstaaten*»,

⁴⁾ Sarwey (*Staatsrecht der Königreichs Württemberg*, I Bd. S. 24—25) утверждаетъ, что на основаніи общихъ началъ права (?) и дѣйствующаго обычая (*Uebung* (?) береговымъ государствамъ принадлежитъ берегъ и ближайшая къ нему полоса воды (*einschliesslich seiner unmittelbaren Umgebung*), все же остальное пространство представляетъ собою международную область

разсужденіе г. Реттихъ заключаетъ такимъ образомъ: „*Der ganze Bodensee ist bis zur Linie, welche Wasser und Land, bezw. dessen Pertinenzen—Hafen, Wasch-und Badeanstalten—scheidet, condominales Gebiet der Uferstaaten*“¹⁾. Мы можемъ только согласиться со столь ясно изложеннымъ ученіемъ. Однако Реттихъ нигдѣ опредѣленно не говоритъ, какова же, по его мнѣнію, природа той власти, которую государства имѣютъ надъ Боденскимъ озеромъ? Положимъ, онъ приводитъ слѣдующія положенія на этотъ счетъ М. Seydel'я: Въ частноправовомъ отношеніи озеро есть *res communis*. Отсюда вытекаетъ право общаго пользованія имъ. Въ государственноправовомъ—это кондоминатное владѣніе береговыхъ государствъ. „Подобный кондоминатъ есть общая верховная власть береговыхъ государствъ надъ озеромъ. Послѣдняя является территоріальнымъ верховенствомъ надъ областью никому не принадлежащею въ частную собственность“²⁾. Но эти разсужденія Реттихомъ нигдѣ не развиты и отношеніе его къ нимъ остается подъ нѣкоторымъ сомнѣніемъ³⁾. Прежде чѣмъ предлагать свою теорію, углубимся въ тѣ юридическія отношенія, которыя существуютъ между береговыми государствами.

(internationales Verkehrsgebiet), въ предѣлахъ которой береговья государства имѣютъ равные права. Въ доказательство приводится конвенція 16 марта 1880 г., которая однако устанавливаетъ только порядокъ константированія случаевъ рожденія и смерти на озерѣ. Къ тому же въ ней прямо сказано, что «настоящія постановленія ни мало не касаются установившихся на озерѣ правъ верховной власти».—Подробности, Реттихъ, S 119.

¹⁾ Ibid. S. 119.—Caratheodory, S. 384, пр. 10. «Solche Pertinenzen, wie Hafenanlagen, Badeanstalten u. s. w. stehen natürlich unter der Territorialhoheit».

²⁾ «Staatliche Verfügungen, welche auf die Territorialhoheit sich gründen, können also für den Bodensee nur in Gemassheit eines gemeinsamen Willensaktes aller Uferstaaten erlassen werden. Staatliche Anordnungen, welche sich auf die Personalhoheit stützen, kann dagegen jeder Staat für sich allein treffen».

³⁾ Pözl: «Der Bodensee.. gilt analog dem Meere als frei von der Herrschaft eines Einzelstaates; er steht der allgemeinen Benützung der sämtlichen angrenzenden Staaten und ihrer Angehörigen offen» (Ibid., S. 41). Въ своемъ учебникѣ баварскаго права онъ называетъ его *res communis*.—Caratheodory опредѣляетъ юридическія отношенія береговыхъ государствъ, какъ *condominium pro indiviso*, или «ein gemeinsames Besitztthum aller» (Ibid., S. 380).

„По аналогіи съ гражданскимъ правомъ, можно утверждать, что *отдѣльные кондоминанты не должны произвольно пользоваться кондоминатной областью* для такихъ предпріятій и мѣръ, которыя могутъ обезпечить за даннымъ кондоминантомъ въ случаѣ конфликта съ другимъ или другими особья преимущества и такимъ образомъ сообщить принадлежащему ему соправу или по крайней мѣрѣ совладѣнію особую интенсивность, не вяжущуюся съ характеромъ кондоминатныхъ юридическихъ отношеній“. Поэтому *военныя мѣропріятія на кондоминатной области „нарушили бы не только право собственности condominium’a, но и несравненно болѣе чувствительное и тонкое политическое право кондоминантовъ. Каждое государство можетъ размѣщать свои войска и военныя суда, не нарушая международнаго права только исключительно-ausschliessend на собственной территоріи“*. Далѣе, если во время войны на берегахъ озера, одно изъ береговыхъ государствъ останется нейтральнымъ, все озеро должно быть нейтрально, потому что права нейтральности распространяются на всѣ части кондоминатной области ¹⁾. На этомъ же основаніи ни одно береговое государство не можетъ захватить во время войны части озера, не нарушая права всѣхъ береговыхъ странъ. Наконецъ, *на все озеро распространяется вѣчный нейтралитетъ Швейцаріи*. Озеро можетъ быть театромъ военныхъ дѣйствій только въ томъ случаѣ, когда одно какое-либо государство береговое или небереговое находится въ войнѣ со всѣми остальными пріозерными странами. По мнѣнію Rettich’a, береговья государства могутъ только вооружать берега озера и имѣть военныя суда въ гаваняхъ ²⁾. Согласно вышесказанному, нейтралитетъ озера есть отношеніе не только береговыхъ государствъ между собою, но и къ небереговымъ державамъ, признавшимъ нейтралитетъ Швейцаріи.

¹⁾ «Denn das ganze condominale Gebiet ist von den Territorialrechten jedes Condominanten, also auch des neutralen in allen Theilen erfüllt». Rettich, S. 122.

²⁾ »Die condominale Staatshoheit erstreckt sich allerdings nur bis die Hafenmauern, nicht allein über die verschiedenen Hafenanlagen selbst, welche nach den allgemeinen völkerrechtlichen Grundsätzen (?) dem betreffenden Staatsgebiet gehören und thatsächlich von den Bodensee—Staaten als solches behandelt werden».

Кондоминатное состояніе озера дѣлаетъ необходимымъ подробное регулированіе *взаимнаго положенія береговыхъ странъ*. И на самомъ дѣлѣ, въ этомъ направленіи былъ заключенъ между ними цѣлый рядъ договоровъ. Такъ договоръ 1880 г. между Швейцаріей, Баденомъ, Вюртембергомъ, Баваріей и Австро-Венгріей опредѣлилъ *порядокъ констатированія случаевъ смерти и рожденія на озерѣ*. Въ ближайшемъ разстояніи отъ берега это лежитъ на мѣстныхъ властяхъ; въ другихъ случаяхъ на властяхъ того мѣста, гдѣ приписано данное судно. Береговые государства сообщаютъ другъ другу о подобнаго рода событіяхъ и обмѣниваются относящимися сюда бумагами (Civilstandsurkunden).

Въ силу публичноправоваго положенія Боденскаго озера, какъ кондомината береговыхъ государствъ, *каждому* изъ послѣднихъ принадлежитъ *право преслѣдовать* по своимъ законамъ и при помощи своихъ властей *каждое нарушенія порядка* на немъ. Въ виду же того, что гавани озера считаются принадлежащими исключительно береговому государству, все, что совершается въ ихъ предѣлахъ на коммерческихъ судахъ, подчинено мѣстнымъ властямъ.

Все это находитъ свое *дополненіе въ правѣ* *каждаго* береговаго государства *преслѣдовать, задерживать, обыскивать и арестовывать* *каждое судно* на пространствѣ всего озера, за исключеніемъ гаваней и тѣхъ судовъ, командиры которыхъ являются въ то же время полицейскими офицерами своего отечества и которымъ въ силу молчаливаго соглашенія береговыхъ государствъ принадлежитъ исключительное отправленіе полиціи на ихъ судахъ всюду, за исключеніемъ иностранныхъ гаваней. Послѣднее исключеніе распространяется на пароходы, совершающія правильныя рейсы на озерѣ.

Далѣе, въ силу обычая и соотвѣтствующихъ соглашеній, отдѣльнымъ государствамъ принадлежитъ *право извлекать различныя выгоды изъ озера*. Реттихъ видитъ источникъ этого въ публичномъ правѣ. „Озеро... въ томъ своемъ объемѣ, который опредѣляется обыкновеннымъ ...высокимъ стояніемъ водъ, есть публичная вещь (ein öffentliches Gewässer) и, какъ таковая, не состоитъ въ гражданскомъ оборотѣ (ist dem Privatrechtsverkehr entzogen“ ¹⁾). „Такимъ образомъ различныя виды поль-

¹⁾ Rettich, S. 124.

зованія озеромъ паходятся подъ финансовымъ управленіемъ отдѣльныхъ государствъ“. Последнее однако, выступая отъ имени государства, дѣйствуетъ не только по началамъ публичнаго права, но и гражданскаго. Оно не только взимаетъ извѣстные налоги съ судоходнаго промысла, но и само бываетъ въ роли предпринимателя; не только облагаетъ рыболовство на тѣхъ рыбоносныхъ участкахъ, которые не принадлежатъ ему въ частную собственность, но и само владѣтъ таковыми. Оно извлекаетъ извѣстныя выгоды изъ водяныхъ порослей у берега, которые въ силу молчаливаго соглашенія береговыхъ государствъ находятся въ исключительномъ пользованіи каждаго изъ нихъ, сообразно съ протяженіемъ береговыхъ владѣній. Оно можетъ пользоваться металлами и минералами рѣчнаго дна и водою озера, если только это не наносить вреда правамъ другихъ кондоминантовъ. Наконецъ, оно имѣетъ право на большую или меньшую долю въ находкахъ на днѣ озера, или вовсе присваиваетъ себѣ таковыя, такъ какъ отдѣльныя государства являются въ этомъ отношеніи представителями цѣлаго, которое есть собственникъ озера, но способности приобрѣтать имущества не имѣетъ, „da aber eine Erwerbsgemeinschaft der Uferstaaten nicht existiert“¹⁾. Словомъ частноправовые элементы въ положеніи государствъ очень замѣтны.

Судоходство по озеру было свободно съ древнихъ временъ не только судоходцамъ береговыхъ государствъ, по мнѣнію Реттиха, „въ силу естественнаго права“, но и постороннимъ лицамъ, на основаніи опредѣленныхъ постановленій международныхъ договоровъ, для привоза ихъ національныхъ товаровъ. Судоходство на озерѣ, какъ и на рѣкахъ, облагалось въ средніе вѣка различнаго рода поборами (Stapelzwang, Durchgangs, Hafenzölle)²⁾. Оно находилось въ ру

¹⁾ Вещи, найденныя въ озерѣ (а не въ гаваняхъ), принадлежатъ финансовому управленію того государства, до чиновниковъ котораго дошло прежде всего извѣстіе о находкѣ. Частноправовые элементы въ правахъ каждаго отдѣльнаго государства на озеро болѣе опредѣленно выступаютъ передъ нами, если мы согласимся со слѣдующимъ положеніемъ Реттиха: «Dabei ist vorausgesetzt, dass auch diese Nutzung des Sees als eines Eigenthumsgewassers (!), wie e de andere, auf die Uferstaaten, bezw. deren Angehörige beschränkt ist».

²⁾ Интересно въ этомъ отношеніи слѣдующее мѣсто изъ трактата Wegelin'a: «Non coguntur domini territoriales in suas terras quo suis, peregrini-

кахъ цеховъ и было регламентировано самымъ тщательнымъ образомъ.

Въ началѣ нашего столѣтія корпораціи судоходцевъ исчезаютъ, полицейская организація судоходства росшатывается, является потребность въ новыхъ устояхъ для всего дѣла, появляются *международныя договоры судоходства*. въ 1853 г. между Швейцаріей и Баваріей, въ 1867 г. между всѣми береговыми странами. Содержаніе его въ общемъ таково. *Судоходство на озерѣ свободно для всякаго* (Ст. I), однако для занятія имъ, какъ промысломъ, требуется подданство одному изъ береговыхъ государствъ. „Непонятно, почему именно для занятія промысломъ судоходца на Боденскомъ озерѣ требуется подданство одному изъ береговыхъ государствъ въ то время, какъ современные промысловые уставы всѣхъ береговыхъ странъ никогда не связываютъ права на занятіе различными промыслами (*das Recht des Gewerbebetriebs*) съ принятіемъ подданства“¹⁾. Суда и ихъ грузъ пользуются взаимно равными правами и привилегіями. Изъ рѣчныхъ сборовъ разрѣшаются только взимаемые за пользованія магазинами и складами для товаровъ въ портахъ (Ст. IV). Въ случаѣ нарушенія установленныхъ правилъ судоходства, помимо полного возмѣщенія убытковъ, виновные преслѣдуются уголовнымъ порядкомъ на основаніи законовъ и черезъ посредство властей того государства, на территоріи котораго правонарушенія произошло (Ст. XXIV)²⁾

Аналогично съ судоходствомъ регулирована рыбная ловля на озерѣ³⁾. „Озеро, какъ судоходныя воды, не подлежитъ

nos et mercatores aut naves in sua flumina suscipere, sed id faciunt bona cum gratia vel ex indultu, commerciorum foedere, aut communi humanitatis lege, modo quae debent vectigalia exsoluant»

¹⁾ Rettich, S. 156.

²⁾ Нѣкоторые частные вопросы судоходства были вновь просмотрѣны и регулированы договоромъ 6 мая 1892 года между прибрежными государствами

³⁾ Въ этомъ отношеніи Реттихъ въ противность предшествующимъ заявленіямъ допускаетъ гражданскія права государства. «Mit Rücksicht auf seine Nutzung als Fischwasser erscheint . der Bodensee zunächst nicht als naturale Bedingung eines Objectes des öffentlichen Rechts, sondern als eines solchen des Privatrechts», т. е. права собственности, *dominium* береговыхъ жителей и ихъ соединеній (*Interessen-Verbände*) на озеро

праву собственности со стороны отдѣльных лицъ, оно есть публичное достояніе, *res publica (ein öff. Gewässer)*“, не то въ отношеніи рыболовства. Современные *государства* наслѣдовали *праву собственности на озеро*, принадлежавшія ранѣе феодальнымъ господамъ и городovýmъ республикамъ. „Ihnen steht daher auch die Nutzung des Eigenthums zu, felchedurch die Ausübung der Fischerei realisiert wird“. Впрочемъ въ нѣкоторыхъ случаяхъ это право оставлено за его прежними субъектами, общинами и отдѣльными лицами.

Первоначально рыболовство въ озерѣ, можно предположить, было вполнѣ свободно. Съ увеличеніемъ населенія береговъ и уменьшеніемъ рыбнаго богатства оно было закрыто для иностранцевъ, а затѣмъ явилась необходимость указать *опредѣленные мѣста* для занятія рыбною ловлею *мѣстныхъ жителей*. Такъ возникли въ 14 в. первые международные договоры рыболовства ¹⁾ Всѣ они приписываютъ право эксплуатировать, или по меньшей мѣрѣ контролировать рыболовство въ ближайшихъ къ берегу мѣстахъ тѣмъ или другимъ береговымъ мѣстнымъ общинамъ. Въ остальной части озера, „auf der weitten und freien See“, оно было свободно для всѣхъ. То же самое можно сказать относительно настоящаго времени. Реттихъ на стр. 176 сл. своей работы съ точностью указываетъ на тѣ *пространства* озера, которыя принадлежать только *отдѣльнымъ государствамъ*. „Фактически рыболовство на озерѣ свободно, другими словами находится въ общемъ пользованіи постольку, поскольку оно совершается внѣ той зоны, въ предѣлахъ которой возможна правильная рыбная ловля“ ²⁾. Необходимость обезпечить рыболовство отъ хищническаго опустошенія общаго всѣмъ береговымъ государствамъ богатства привела къ заключенію соотвѣствующихъ договоровъ между береговыми государствами. Первый изъ нихъ отъ 5 марта 1875 г. между Баденомъ и Швейцаріей разсматривается нами въ главѣ, посвященной рыболовству вообще, такъ какъ онъ касается преимущественно верхняго Рейна ³⁾.

¹⁾ Первые изъ нихъ относятся къ 1536, 1537, 1554, 1592, 1596, 1624, 1714 и т. д., и т. д.

²⁾ Rettich, S. 181.

³⁾ Badisches Gesetzes—und Verordnungsblatt. 1887. № XXII, S. 165 f.—Martens. N. R. G., 2 série, II, 60. Къ этому договору присоединилась въ 1877 г. Эльзасъ-Лотарингія.

Попробуемъ же въ немногихъ словахъ *формулировать современное юридическое положеніе Боденскаго озера*. Прежде всего всѣмъ береговымъ государствамъ, вмѣстѣ взятымъ, принадлежитъ верховное право распоряжаться имъ по своему усмотрѣнію. Это право по отношенію къ другимъ государствамъ ограничено главнымъ образомъ 1) постановленіями Вѣнскаго конгресса о международныхъ рѣкахъ, и 2) нейтралитетомъ озера. Во взаимныхъ отношеніяхъ береговыхъ государствъ верховенство выражается въ томъ, что ни одно изъ нихъ не можетъ самостоятельно распоряжаться озеромъ. Для осуществленія какихъ—либо мѣропріятій относительно него необходимо каждый разъ ихъ общее соглашеніе. Верховенству отдѣльныхъ государствъ, и то въ предѣлахъ общаго и мѣстнаго международнаго права, подчинены только національные подданные и суда, плавающие по озеру. Всѣ тѣ частно и публичноправовыя отношенія, которыя установлены на немъ по явному или молчаливому соглашенію береговыхъ государствъ, получаютъ тѣмъ самымъ международное признаніе. Этимъ путемъ отдѣльныя береговыя государства пріобрѣли нѣкоторыя публичныя, административныя права надъ отдѣльными его частями, нѣкоторыя административныя функціи на ближайшихъ къ берегу пространствахъ воды. Этимъ путемъ установилось общественное пользованіе озеромъ и др. частноправовыя отношенія на немъ. Озеро въ отношеніи судоходства есть *res omnium communis* не только для подданныхъ пріозерныхъ государствъ, но и для всѣхъ временныхъ и постоянныхъ обитателей его береговъ и др. лицъ. То же самое въ отношеніи рыболовства въ открытомъ озерѣ. Но отдѣльные рыбоносные участки около береговъ принадлежатъ въ частную собственность отдѣльныхъ лицъ, общинъ, государствъ, а собственники участковъ земли на берегахъ озера, физическія и юридическія лица (въ томъ числѣ и сами государства), имѣютъ различнаго рода береговыя права на пользованіе его водами, прибрежными порослями и т. д. Наконецъ озеро вообще не состоитъ въ собственности ни отдѣльныхъ лицъ, ни общинъ или отдѣльныхъ государствъ, ни въ полномъ своемъ составѣ, ни въ своихъ частяхъ. Трудно рѣшить другой вопросъ, является-ли озеро въ отношеніи права собственности *res nullius* или же оно *condominium pro indiviso* береговыхъ государствъ. Озеро должно бы быть признано

ихъ сособственностью, такъ какъ современные государства не допускаютъ безхозайныхъ пространствъ въ своихъ предѣлахъ, такъ какъ ни одно государство не имѣетъ исключительныхъ правъ на него или на его части, такъ какъ государства, вмѣстѣ взятая, являются представителями правъ общественнаго пользованія, принадлежащихъ ихъ подданнымъ на озерѣ, и такъ какъ только общей совокупности береговыхъ государствъ могутъ принадлежать тѣ гражданскія права на озеро, которыя имѣетъ каждое отдѣльное государство на своихъ публичныхъ рѣкахъ (напр. право собственности на дно озера). Но эти воззрѣнія въ практику не проникли и озеро вообще считается изъятымъ изъ гражданского оборота (*Privatrechtsverkehr*), т. е. *res nullius*.

Море Каспійское. — *Статья 5* Гулистанскаго договора *12 октября 1813 г.* постановляетъ: „Русскія торговыя суда будутъ попрежнему имѣть право плавать вдоль береговъ Каспійскаго моря и приставать къ нимъ. Въ случаѣ кораблекрушенія персіане оказываютъ имъ дружескую помощь. Персидскія торговыя суда также будутъ попрежнему пользоваться тѣмъ же правомъ каботажа вдоль береговъ Каспійскаго моря и правомъ приставать къ русскому берегу; въ случаѣ кораблекрушенія русскіе будутъ оказывать имъ всякое необходимое содѣйствіе. Что же касается военныхъ судовъ, то, такъ какъ въ продолженіи войны, равно какъ въ теченіе мира и во всѣ времена одинъ русскій флагъ развѣвался надъ Каспійскимъ моремъ, то онъ будетъ и въ настоящее время, какъ это было раньше, пользоваться въ этомъ отношеніи исключительнымъ правомъ такъ, что никакая другая страна, кромѣ державы Россійской, не имѣетъ права поднимать военный флагъ на морѣ Каспійскомъ“¹⁾.

Этими договорами на Каспійскомъ морѣ, которое является въ отношеніи судоходства *res communis* для жите-

¹⁾ Постановленія этой статьи подтверждены, почти въ торжественныхъ выраженіяхъ, *ст. 8* Туркманчайскаго договора *1822 г.* Основаніемъ этихъ уступокъ выставляется въ послѣднемъ не «особое уваженіе къ русскому императору», какъ думаетъ проф. Мартенсъ, а давность господства русскаго флага.

лей обоихъ береговыхъ государствъ, устанавливается *публичная власть Россіи*. „Каспійское море“, читаемъ мы у проф. Мартенса, „должно считаться русскимъ.... Согласно съ этимъ Каспійское море подчиняется исключительно русскимъ законамъ и властямъ“. Персія не имѣетъ публичныхъ правъ даже надъ береговыми частями его. Супрематія Россіи получила новое основаніе съ того времени, когда восточныя берега моря перешли въ нашу власть. Вопросъ о томъ, *является-ли Россія единственнымъ частноправовымъ собственникомъ Каспія*, или нѣкоторая полоса воды должна считаться собственностью Персіи (о сособственности конечно не можетъ быть и рѣчи), или наконецъ, не слѣдуетъ-ли считать Каспійское море за *res nullius*, не затронуть еще ни въ литературѣ, ни на практикѣ. Скорѣе всего можно склоняться къ послѣднему опредѣленію. Во всякомъ случаѣ, наврядъ-ли даже самые ревностные отечественные патріоты станутъ отрицать права Персіи на рыболовство въ прибрежныхъ водахъ, на металлы и минералы прибрежнаго морскаго дна и т. д. Послѣднія можно конструировать, какъ сервитутныя права на вещь, принадлежащую въ частную собственность Россійской имперіи, или на *res nullius*.

Права Россіи вызываютъ *недоброжелательное отношеніе къ себѣ на Западѣ*. Исходя изъ принципа „естественноправоваго равенства береговыхъ государствъ“ и рабски повторяя въ этомъ случаѣ мысли Реттиха, Каратеодори приходитъ къ нелѣпому выводу, что Россія не имѣетъ никакого права на Каспійское море, такъ какъ ея супрематія на немъ есть результатъ побѣды ¹⁾. Почтенный авторъ забываетъ, что принужденіе дѣлаетъ недѣйствительнымъ международный договоръ только въ такомъ случаѣ, если оно направлялось противъ самихъ представителей государства. Далѣе, если равенство государствъ и является основнымъ началомъ не только „естественнаго“, но и дѣйствующаго права, то юридическое положеніе отдѣльнаго государства создается въ частностяхъ всѣми тѣми особенностями, которыми последнее отличается

¹⁾ S. 383—«Reyneval sagt (Institutions, p. 310), dass mangels einer Vereinbarung die Seen als frei zu erachten sind; allein wenn diese Vereinbarung eine erzwungene ist vermag sie dann einen der Billigkeit entsprechenden Zustand der Dinge zu begründen?»

въ средѣ другихъ, а въ томъ числѣ и его относительнымъ могуществомъ ¹⁾).

Въ литературѣ поднимался вопросъ, „слѣдуетъ-ли подчинить *плаваніе* по нему *морскому праву* или оставить его подъ дѣйствіемъ *сухопутнаго* права наравнѣ съ плаваніемъ по внутреннимъ водамъ, рѣкамъ и озерамъ“? ²⁾. Въ виду подчиненія Каспійскаго моря одной территоріальной власти, въ виду небольшого сравнительно объема его и отсутствія сообщенія съ открытымъ моремъ, въ виду его экономической зависимости отъ Волги, вопросъ долженъ быть разрѣшенъ во второмъ направленіи. На практикѣ, насколько намъ извѣстно, слѣдуютъ именно такому воззрѣнію. Съ точки зрѣнія права Каспійское море есть озеро.

Сѣверо-Американскія озера, озеро Лугано и друг. — Мы имѣли уже случай коснуться юридическаго положенія *канадо-американскихъ озеръ*. Замѣчу только, что ст. 4 договора 5 іюня 1854 г. постановляла слѣдующее. Граждане и жители Соединенныхъ Штатовъ имѣютъ право заниматься судоходствомъ на рѣкѣ св. Лаврентія и на каналахъ, служащихъ средствомъ сообщенія между великими озерами и Атлантическимъ океаномъ, на принадлежащихъ имъ корабляхъ, судахъ и баркахъ такъ же свободно и безпрепятственно, какъ и подданные британской короны. Они уплачиваютъ тѣ же сборы, какъ и эти послѣдніе. Британское правительство удерживаетъ однако за собою право, если понадобится, отобрать назадъ эти преимущества, увѣдомивъ только своевременно о своемъ намѣреніи правительство Штатовъ. Съ своей стороны англійскіе подданные получаютъ право плавать на равныхъ правахъ съ туземцами по Мичигану и соединительнымъ каналамъ и ввозить изъ Канады нѣкоторые предметы безъ уплаты пошлинъ.

Изъ другихъ озеръ можно упомянуть *озера бассейна рѣки Конго*, относительно которыхъ въ статьяхъ 1, 2 и 15 постановлено, что всѣ флаги, безъ различія національностей будутъ имѣть въ нимъ свободный доступъ, *озеро Лугано*, ко-

¹⁾ Во всякомъ случаѣ совершенно ошибочно мнѣніе Реттиха, что «Каспійское море стоитъ безъ всякаго сомнѣнія въ исключительномъ распоряженіи обоихъ береговыхъ государствъ Персіи и Россіи».

²⁾ Г. Шершеневичъ, Курсъ торговаго права. 1888, Т. II, с. 263.

торое „au point de vue de la propriété international des eaux„ раздѣляется на три части: швейцарскую, италіанскую и общую для обѣихъ странъ. По установившемуся обычаю на этой послѣдней не можетъ производиться арестовъ за таможенные преступленія ¹⁾. Рыболовство на немъ регулировалъ договоръ Швейцаріи и Италіи отъ 1882 г. Надо наконецъ отмѣтить весьма обстоятельно разработанную конвенцію Австро-Венгріи и Италіи отъ 9 августа 1883 г. относительно ловли рыбы въ *Lago di Garda* ²⁾, конвенцію Швейцарію и Франціи отъ 9 іюля 1887 г. относительно судоходства по озеру *Леману* и конвенцію 1880 г. о рыбной ловлѣ въ этомъ послѣднемъ озерѣ.

Указатель трактатовъ, конвенцій, регламентовъ и т. д. относительно озера Боденскаго, моря Каспійскаго и др. озеръ. — Боденское озеро. — 1362. Union entre les villes riveraines du lac de Constance.

1536. Vertrag zwischen den Lindauer und Vorarlberger Fischern.

1554. Traité entre les Etats riverains du lac de Constance.

1614. Etats riverains du lac de Constance. Traité concernant la pêche.

1853. Würtemberg, Baden, Bayern, Oesterreich. Zoelkartell.—Württ. Reg. Bl. 1853. S. 351.

1853. Mai 2. Schweiz, Bayern. Vertrag über die Regelung der Dampfschiffahrtsverhältnisse auf dem Bodensee und Rhein.—Gesetzsammlung für den Kanton Thurgau, Bd. I, 1865. S. 133 f.—Martens, N. R. G., XX, 112.

1854. Würtemberg, Baden, Bayern, Oesterreich. Gemeinsame Zoll-Ueberwachung der Bodenseeegrenze.—Württ. Reg. Bb. 1854. S. 57.

1867. September 22. Internationale Schiffahrts—und Hafenordnung für den Bodensee. — Würt. Reg. Bl.

¹⁾ См. однако арестованіе италіанскими властями швейцарскихъ подданныхъ. Feuille fédér. 1882. 2. 375. — Ср. Dictionnaire Vincent, продолженіе 1889, p. 46.

²⁾ N. R. G. 2 série, XI, 598.

1868. S. 40. — Bayerisch. Regierungsblatt. 1868. S. 385 f.

1867. September 28. Schweiz - Baden. Vertrag betreffend die Schifffahrts—und Hafenordnung für den Untersee und Rhein. — Martens, N. R. G., 2 série, XX, 139.

1878. Baden-Schweiz. Grenzvertrag.—Reichsgesetzblatt. 1879. № 35. S. 307.

1880. März 16 Uebereinkommen der Bodensee-uferstaaten betreffend das Verfahren bei Beurkundung von Geburts—und Sterbefällen auf dem Bodensee.

1880. Juni 21. Würtemberg.—April 3. Bayern.—März 27. Baden.—März 16. Schweiz.—Bekanntmachungen betreffend die standesamtliche Behandlung von Geburts—und Sterbefällen auf dem Bodensee.

1884. Septembre 21. Alsace-Lorraine, Bade, Suisse. Convention additionnelle concernant la pêche dans le Lac de Constance etc.—N. R. G., 2 série, X, 523.

1892. Mai 6. Suisse, Autriche, Bade, Bavière, Wurtemberg. Revision du règlement in—l pour la navigation du Lac de Constance.—N. R. G., 2 série, XVIII, 903.

Море Каспийское.—1813. Octobre 12. Russie-Perse. Traité de paix de Goulistan. — Martens, N. R., IV, 89.—Idem, R. M., II, 397.

1828. Février 22. Russie-Perse. Traité de paix signé à Tourkmantchaï. — Martens, N. R., VII, 564.—Idem, R. M., IV, 144,

Лазо ду Гарда. — 1883. Août 9. Italie, Autriche-Hongrie. Convention pour regler la pêche dans le lac de Garda.—N. R. G., 2 série, XI, 598,

Озеро Леман. — 1887. Juillet 9. Convention relative à la navigation sur le lac Léman. — N. R. G., 2 série, XIV, 357.

1880. Décembre 28. Suisse-France. Convention concernant la pêche.—N. R. G., 2 série, IX. 116.

Озеро Мадано. — 1882. Novembre 8. Suisse-Italie. Convention concernant la pêche dans les eaux frontières.—N. R. G., 2 série, IX, 564.

Глава XIV.

МЕЖДУНАРОДНЫЯ СОГЛАШЕНІЯ ОТНОСИТЕЛЬНО РЫБНОЙ ЛОВЛИ.

Предварительныя замѣчанія.—Въ предшествующей главѣ мы убѣдились въ томъ, что соглашенія о рѣчныхъ водахъ обнимаютъ далеко не одни только вопросы судоходства. Одинъ изъ важныхъ и неразработанныхъ предметовъ международныхъ рѣчныхъ отношеній—рыбная ловля. Въ особенности велика необходимость въ установленіи международноправовыхъ началъ для рѣкъ, рѣчекъ, озеръ и другихъ *прѣсныхъ водъ общихъ нѣсколькимъ соседнимъ государствамъ*. Невозможность провести опредѣленную границу для занятія рыболовствомъ подданныхъ сосѣднихъ странъ, зависимость лова въ одномъ мѣстѣ стоячихъ или текущихъ водъ отъ состоянія рыбной культуры и рыболовства въ другихъ и нѣкоторыя особенности сосѣдскихъ отношеній. вотъ причины появленія особыхъ нормъ международного права, охраняющихъ этотъ международный интересъ.

Право это весьма древняго происхожденія. *Вначалѣ* оно выливалось исключительно *въ форму обычая*, обыкновенно въ узкомъ смыслѣ мѣстнаго. Въ нѣкоторыхъ случаяхъ онъ достигалъ высокой степени развитія. Мы однако не будемъ останавливаться на немъ, т. к., воцервыхъ, нормы его нигдѣ не кодифицированы, а вовторыхъ, главнѣйшія изъ нихъ вошли въ писанное право, въ международные договоры. Отмѣтимъ только одно начало, дѣйствующее во всей Европѣ и такимъ образомъ являющееся общимъ обычаемъ. Это право жителей пограничныхъ мѣстъ переходить съ удочкой границу сосѣдняго государства и заниматься тамъ рыбной ловлей во всѣхъ тѣхъ, даже непограничныхъ водахъ, гдѣ подобное занятіе разрѣшается и мѣстнымъ жителямъ. Какъ ни широко было развито обычное право, все же сравнительно рано явилась необходимость занести его *начала въ международные договоры*. Подобныхъ договоровъ имѣется въ настоящее время немалое количество. Они бываютъ разнаго характера. Такъ мы имѣемъ договоры, регулирующие рыбную ловлю на одной какой-либо рѣкѣ (это большинство), далѣе договоры, опредѣляющие рыболовство на всѣхъ пограничныхъ рѣкахъ извѣстныхъ странъ, и наконецъ договоры,

имѣющіе въ виду установить взаимопомощь сосѣднихъ государствъ въ дѣлѣ преслѣдованія нарушеній дѣйствующихъ законодательныхъ, договорныхъ и обычныхъ нормъ рыбной ловли. Разсматривать всѣ подобнаго рода соглашенія нѣтъ основанія. Какъ въ несравненно болѣе важномъ вопросѣ о рѣчномъ судоходствѣ для насъ достаточно было заняться одними наиболѣе интересными съ теоретической точки зрѣнія примѣрами, такъ точно и здѣсь мы остановимся только на главнѣйшихъ соглашеніяхъ.

Международныя соглашенія объ отдѣльныхъ рѣкахъ.— Одинъ изъ любопытнѣйшихъ съ теоретической точки зрѣнія примѣровъ представляетъ сравнительно небольшая пограничная рѣка Франціи и Испаніи *Бидассоа*.¹⁾ Договорныя постановленія относительно ловли рыбы въ Бидассоа появляются уже со времени Пиринейскаго мира (1659). Неопредѣленные выраженія, въ которыхъ они были формулированы вначалѣ, влекли за собой на практикѣ неопреодолимые затрудненія²⁾. Новѣйшее право ведетъ свое начало съ договора 2 декабря 1856 г. Въ немъ поставлялось, что регламенты рыбной ловли въ Бидассоа будутъ выработаны съ общаго согласія и съ одобренія высшихъ властей обоихъ государствъ особыми делегатами муниципальных управленій того и другаго берега. При этомъ должно было быть цѣлью, какъ гласитъ мотивированный докладъ, представленный правительствомъ французскому парламенту, предупредить уничтоженіе рыбы въ рѣкѣ, даровать жителямъ обоихъ береговъ равныя права и гарантировать порядокъ и добрыя сосѣдскія отношенія³⁾. Регламентъ этотъ былъ

¹⁾ Говоря о пограничныхъ рѣкахъ вообще, г. Вернеско замѣчаетъ: «Довольно значительное число конвенцій было заключено относительно этихъ рѣкъ. Самыя замѣчательныя, безспорно, тѣ, которыя регулируютъ рыбную ловлю въ Бидассоа. На самомъ дѣлѣ, онѣ освящаютъ родъ общаго пользованія рѣкою для Испаніи и Франціи. Мы имѣемъ здѣсь дѣло съ системой аналогичной съ той, которая принята для судоходства по международнымъ рѣкамъ».—Vernesco, p. 314.

²⁾ Imbart Latour, *ibid.*, p. 199.

³⁾ Archives diplomatiques, 1886, XX, 248.

выработанъ въ 1858 г. и подписанъ представителями Франціи и Испаніи 31 марта 1859 г. ¹⁾).

Главнѣйшія начала 1856—1858 гг. сводятся къ слѣдующему. Начиная отъ Chapitelascoaria до устья Бидессоа въ гавани Фигье (en rade du Figuier), *середина* водъ этой *рѣки* при морскомъ отливѣ (à basse mer) образуетъ *границу суверенныхъ правъ* обоихъ государствъ; Фазаній островъ составляетъ ихъ общую собственность. *Свобода судоходства* взаимно *гарантируется* подданнымъ обѣихъ сторонъ и сооруженія (les établissement de lavage), которыя могутъ стѣснять плаваніе въ главномъ протокѣ, впредь запрещаются. Рыболовныя приспособленія (la passe), устроенныя выше моста Béhobie, должны быть уничтожены съ соотвѣтствующимъ вознагражденіемъ общинѣ Fontarabie, которой они принадлежатъ (Ст. 24).

„Всякое *судно*, плавающее, занимающееся рыбною ловлею или просто проходящее по Бидассоа, всегда и исключительно *подчиняется* судебнымъ властямъ того государства, которому оно *принадлежитъ*. Только на островахъ и на твердой землѣ, подчиненной территоріальной юрисдикціи, власти того или другаго государства могутъ преслѣдовать преступленія и проступки, нарушенія регламентовъ и другія совершаемыя жителями другой стороны правонарушенія. Однако во избѣжаніе злоупотребленій и различныхъ трудностей, которыя могли бы вытекать изъ приложенія этой статьи, рѣшено, что всякое судно, приставшее къ берегу, остановившееся около него на якорѣ или приблизившееся къ нему настолько, чтобы въ него *можно было войти непосредственно съ земли*, будетъ разсматриваться, какъ находящееся на территоріи той страны, которой принадлежитъ данный берегъ“ (Ст. 25). Отсюда слѣдуетъ, что испанскія суда во французскихъ водахъ и французскія въ испанскихъ освобождаются въ извѣстныхъ случаяхъ отъ подчиненія мѣстнымъ властямъ. Статья эта была нѣсколько изменена добавочнымъ постановленіемъ отъ 11 іюля 1868 г. Здѣсь воспрещалось впредь всякому судну или судоходному сооруженію *останавливаться на продолжительное время гдѣ-либо въ Бидассоа, начиная отъ Chapitelascoaria до гавани Фигье, за исключеніемъ случаевъ крайней необходимости, особаго*

¹⁾ Постановленія его удержаны также деклараціей 30 марта 1879 г. (ст. 12).—De Clercq, t. X, p. 162.

полицейскаго разрѣшенія или другой уважительной причины. Положимъ, за нарушеніе этого правила не было установлено наказаній, но полиція могла силою удалить судно и взыскать за симъ съ собственника издержки. Что касается Фазаньяго острова, мѣстныя власти обоихъ государствъ должны прійти къ соглашенію на счетъ констатированія и преслѣдованія нарушеній, которыя могутъ имѣть на немъ мѣсто.

Переходимъ къ другимъ статьямъ 1856--1858 гг. Ими устанавливалось, что касается рыбной ловли, своего рода *societas* между французами и испанцами, принадлежащими къ береговымъ общинамъ. „Это общее пользованіе, предоставленное береговымъ жителямъ, объясняется слишкомъ малой шириной рѣки“. На самомъ дѣлѣ, если бы рыбаки обязаны были никогда не переходить середины рѣки, пространство, предоставленное каждому государству, было бы слишкомъ узко. Поэтому общее пользованіе ею въ цѣляхъ рыболовства встрѣчается уже въ очень древнихъ актахъ (февраля 1570 г.; 29 февраля 1776 г. и др.) „Такъ или иначе, а береговые жители на самомъ дѣлѣ имѣютъ право заниматься рыбной ловлей въ тѣхъ частяхъ рѣки, которыя ихъ отечеству не принадлежатъ“ ¹⁾. Возможно-ли на основаніи этого обстоятельства утверждать о принадлежности рыбныхъ ловель въ собственность береговымъ коммунамъ? Нѣкоторые отвѣчаютъ утвердительно „Il y a donc lieu à une copropriété entre les communes précitées et à un règlement fait d'accord entre elles, à un arbitrage amiable“ ²⁾. Но не искажаетъ-ли подобная конструкція дѣйствительныхъ отношеній по рыболовству? Не надо-ли скорѣе признать, что рѣка Бидассоа находится въ данномъ отношеніи въ общественномъ пользованіи, причемъ кругъ уполномоченныхъ лицъ ограниченъ жителями пяти береговыхъ коммуна, а отправленіе права въ нѣкоторыхъ случаяхъ стѣснено требованіями закона? Право береговыхъ общинъ регулировать рыбную ловлю своихъ членовъ есть право административное, а не гражданское.

Далѣе указываются *условія* и дозволенные *способы* *рыбной ловли*, *время ловли* разныхъ рыбъ, воспрещенныя рыбо-

¹⁾ Vernesco, p. 315.

²⁾ Imbart Latour, p. 210.

ловныя приспособленія Особо подробныя *правила* установлены *относительно ловли семи*. Последняя может производиться двоякимъ образомъ. Или французы производятъ ее во время одного прилива, а испанцы во время другаго. Ими одинъ французъ и одинъ испанецъ, снабженные соответствующими рыболовными снарядами и вытянувшіе передъ компетентными властями за восемь яней до начала ловли соответствующій жребій, будутъ заниматься ею одновременно.

Наконецъ, договаривающіяся стороны обязуются назначить особыхъ *надзирателей*, получающихъ вознагражденія изъ рукъ своего отечества и имѣющихъ задачей наблюдать за рыбною ловлею и констатировать нарушенія правилъ, хотя бы они были совершены иностранцами. Какъ мы замѣтили выше, каждый рыбакъ отвѣтственъ передъ судами своего отечества

Актъ 1859 г. дѣйствовалъ до середины 80 гг. *Нельзя* однако *утверждать*, чтобы заинтересованныя стороны были имъ довольны. „Составленный лицами непосредственно заинтересованными, онъ просто подтверждалъ старые обычаи, несколько не упростивъ ихъ, и передалъ полицію рыболовства въ руки мало способныя или слишкомъ мало независимыя“¹⁾. Въ виду этого 18 февраля 1886 г. была заключена между Франціей и Испаніей *новая конвенція* относительно Бидассоа²⁾.

Наиболѣе интересныя постановленія содержать ст. 1-ая: „*Право рыбной ловли* въ Бидассоа .. и въ заливѣ Фигье, принадлежитъ исключительно и безразлично, во Франціи жителямъ такихъ-то общинъ, а въ Испаніи такихъ-то. Названные жители могутъ заниматься рыбной ловлей на всякаго рода судахъ. Во всякомъ случаѣ послѣднія должны носить на себѣ, какъ отличительные знаки, названіе коммуны, къ которой они принадлежатъ и номеръ, обозначенный снаружи на передней части судна... Названные жители будутъ попрежнему имѣть равное право, безъ обязанности представлять доказательства.

¹⁾ Докладъ правительства французскому парламенту. Archives diplomatiques. 1886. XX. 248.

²⁾ Ратификована въ Мадридѣ 11 октября 1886 г.—Archives diplomatiques, II Série, T. XX., p. 241 (1886).—Journal off. de la République française du 4 nov. 1886.—Martens, N. R. G., 2 série, XII, 687.

о занесеніи ихъ въ морскіе списки соотвѣтствующаго государства, ловить рыбу и заниматься всякаго рода другою морскою ловлею на всемъ пространствѣ рѣки, покрываемомъ морскимъ приливомъ, обязуясь только подчиняться постановленіямъ или ограниченіямъ настоящаго регламента“. Ст. 2 дѣлаетъ необходимое къ сему добавленіе: „Жители обоихъ береговъ могутъ, по свосму усмотрѣнію, вытаскивать и сушить свои рыболовные снасти, на французскомъ или на испанскомъ берегу, безъ различія, но ни въ какомъ случаѣ не въ предѣлахъ частныхъ владѣній безъ согласія собственника; согласно обычаю, добыча ловли можетъ быть доставляема въ предѣлы той или другой страны безъ оплаты пошлинами“. „Ловля рыбы удочкой, въ видѣ исключенія, какъ и въ прошломъ, свободна для всѣхъ, за исключеніемъ времени метанія икры“ (Ст. 3).

Слѣдующія статьи опредѣляютъ *время ловли* рыбы разныхъ породъ, *дозволенные размѣры* вылавливаемыхъ экземпляровъ рыбъ и раковинъ, *рыболовные снаряды, способы и средства* дозволенной ловли, устройство садковъ для рыбы и раковинъ и т. д. Эти постановленія сугубо спеціальнаго характера въ общемъ совершенно сходны съ соотвѣтствующими статьями 1856 г. Статья 10 устанавливаетъ *новыя начала для ловли семги*. За восемь дней до открытія рыбной ловли меры прибрежныхъ общинъ или ихъ делегаты рѣшаютъ по жребію, какая испанская или какая французская община приступитъ первая къ ней, а также порядокъ, въ которомъ за нею послѣдуютъ остальные. Каждая изъ нихъ будетъ работать въ продолженіе сутокъ. Такъ какъ на французскомъ берегу имѣлось три общины, а на испанскомъ только двѣ, то французы имѣли на каждые два дня, предоставленные испанцамъ, три для себя. Въ тѣхъ комментаріяхъ, которыми французское правительство сопровождало свой проектъ при внесеніи его въ парламентъ и о которыхъ мы уже упоминали, это неравенство объяснялось тѣмъ, что одна изъ испанскихъ общинъ обладаетъ двойнымъ количествомъ рыболовныхъ приспособленій по сравненію съ французскими коммунами.

Стст. 15 и 16 опредѣляютъ *рыболовную полицію и надзоръ за рыболовствомъ*. Для обезпеченія порядка и своевременнаго констатированія нарушеній, каждое государство посылаетъ на р. Бидассоа особый военный корабль. Командиры

ихъ или уполномоченныя ими лица и особые надзиратели, назначаемые муниципальными управленіями каждаго государства въ количествѣ 2 и состоящіе въ непосредственномъ подчиненіи командирамъ морскихъ силъ ихъ отечества, завѣдуютъ рѣчною полиціею. „Нарушенія настоящаго регламента доказываются или свидѣтелями, или протоколами, составленными и подписанными вышеуказанными властями. Послѣднія имѣютъ также право захватывать запрещенныя сѣти и другія рыболовныя приспособленія, равно какъ рыбу, пойманную незаконнымъ способомъ. Онѣ могутъ прибѣгать къ публичной силѣ для пресѣченія нарушеній настоящаго регламента, захвата запрещенныхъ сѣтей, рыбы или раковинъ, выловленныхъ въ противность извѣстнымъ правиламъ“. Констатированія нѣкоторыхъ нарушеній предоставляется также чинамъ общей муниципальной полиціи, которые передаютъ составленные ими на сей счетъ протоколы непосредственно компетентнымъ судамъ (Ст. 16).

За нарушенія регламента кары налагаются, согласно предписаніямъ стст. 17—25, судами той или другой стороны. Таковыми являются арестъ и уничтоженіе запрещенныхъ рыболовныхъ приспособленій, штрафы и заключеніе въ тюрьмѣ; въ извѣстныхъ же случаяхъ также уплата проторей и убытковъ, конфискація рыболовныхъ снастей ¹⁾).

„Лица, которымъ поручено наблюдать за исполненіемъ настоящаго регламента ...могутъ констатировать правонарушенія, совершенныя каждымъ рыбакомъ, къ какой бы національности онъ ни принадлежалъ; но обвиняемые подлежатъ только суду соотвѣтствующихъ трибуналовъ своего отечества“ (Ст. 28). „Протоколы за исключеніемъ тѣхъ, которые составляются органами общей полиціи (par des officiers de police judiciaire), должны быть представляемы командирамъ морскихъ силъ того государства, которому подсудно данное лицо. А этотъ органъ публичной власти, скрѣпивъ ихъ своею под-

¹⁾ Регламентъ входитъ въ этомъ отношеніи въ большія подробности, указывая, что арестованная рыба раздается бѣднымъ, что отцы, матери, мужья и хозяева отвѣтственны за своихъ несовершеннолѣтнихъ дѣтей, женъ, слугъ, что надзиратели и муниципальные полицейскіе, получаютъ четвертую часть штрафныхъ суммъ, которая въ общемъ поступаетъ въ общинные дѣходы и т. д. (Стст. 17—25).

писью, долженъ, не медля, передать ихъ въ компетентный судъ“... (Ст. 27). „Судебное слѣдствіе по всѣмъ нарушеніямъ настоящаго регламента будетъ входить въ компетенцію одного какого-либо трибунала въ томъ и другомъ государствѣ, а обвиняемые могутъ быть преслѣдуемы только передъ судомъ ихъ отечества“... (Ст. 26). Возбужденіе гражданскаго иска по тѣмъ убыткамъ, которые понесли одни рыбаки вслѣдствіе неправильныхъ дѣйствій другихъ, предоставляется мерамъ или алькадамъ, или самимъ заинтересованнымъ лицамъ (Ст. 30). Наконецъ, возбужденіе уголовного или гражданскаго дѣла разрѣшается только въ теченіе 60 дней, начиная съ того дня, когда правонарушеніе имѣло мѣсто (Ст. 31).

Самая интересная новость этого договора, по сравненію съ договоромъ 1856 года, состоитъ въ установленіи на Бидассоа особой станціи военныхъ судовъ, командиры которыхъ вмѣстѣ съ подчиненными имъ лицами образуютъ международную рѣчную полицію, которой обязаны подчиняться всѣ лица безъ различія національности въ предѣлахъ ея компетенціи, и относительно которыхъ они могутъ примѣнять принужденіе, источникъ котораго не въ государственномъ правѣ, а въ международномъ договорѣ и которое поэтому есть принужденіе международноправовое. Военные суда являются въ этомъ отношеніи представителями обоихъ государствъ, вмѣстѣ взятыхъ, а не одной Испаніи или одной Франціи. Здѣсь мы имѣемъ дѣло съ однимъ изъ рѣдкихъ случаевъ вооруженной международной силы и международного принужденія, направленнаго непосредственно на отдѣльныхъ лицъ

Привсденіе въ исполненіе этого договора вызвало неожиданныя трудности. Когда 1-го февраля 1887 г. меры пяти береговыхъ общинъ собрались для того, чтобы приступить къ метанію жребія, предусмотрѣнному въ ст. 10, между ними произошло несогласіе въ ея пониманіи. Французы держались прямого смысла договора 1886 г., наоборотъ испанцы требовали, чтобы каждой націи было предоставлено равное число дней ²⁾. Испанское правительство въ сущности вполне соглашалось съ тѣмъ пониманіемъ ст. 10, которое было выше указано, но находило невозможнымъ удержать ее въ виду тѣхъ

¹⁾ См. протоколъ засѣданія палаты депутатовъ отъ 11 февраля 1888 г. Мотивы къ проекту закона, измѣняющаго конвенцію 1886 г.

недоразумѣній, которыя грозили возникнуть между французскими и испанскими рыбаками. Исходя изъ этого, оно предложило Франціи измѣнить редакцію ея по особому договору. Последняя согласилась.

Особая пиринейская коммиссія сначала выработала временный *modus vivendi* для 1887 г., а затѣмъ и проектъ новой конвенціи, которая была подписана въ Мадридѣ 19 января 1888 г. Главное измѣненіе (помимо назначительныхъ поправокъ въ стст. 1, 9, 16, 26 и 29, имѣющихъ въ виду сдѣлать постановленія ихъ болѣе практичными) состоитъ въ возвращеніи къ старому порядку ловли семги, т. е. по національностямъ. Особые делегаты прибрежныхъ муниципалитетовъ опредѣляютъ порядокъ, въ которомъ отдѣльные рыбаки занимаются ловлею. Въ общемъ однако договоръ 1888 г. есть не болѣе, какъ повтореніе своего непосредственнаго предшественника ¹⁾.

Не менѣе интересны, а практически гораздо болѣе важны договоры, которые заключались относительно ловли рыбы въ Рейнѣ. Одинъ изъ наиболѣе совершенныхъ относится къ 7 іюня 1885 года ²⁾. Конвенція эта была вызвана тѣмъ обстоятельствомъ, что Голландія, переграждая устья Рейна рыболовными снастями, не давала возможности семгѣ подниматься вверхъ по теченію рѣки до германскихъ владѣній. Ссылаясь на то, что Рейнъ орошаетъ главнымъ образомъ германскія государства и что Германія является такимъ образомъ главнымъ собственникомъ его, а равно и на то, что въ отношеніяхъ прирейнскихъ государствъ все большее и большее значеніе получаетъ идея сособственности, *condominium'a*, Германія домогалась, чтобы между береговыми государствами Рейна былъ установленъ родъ союза, подобнаго той ассоціаціи, которая существуетъ уже между ними, что касается судоходства. Голландія

¹⁾ Различные документы относительно Бидассоа можно найти въ 7 томѣ сборника трактатовъ De Clercq'a. Отношенія Франціи и Испаній по поводу пограничныхъ водъ регулируются также договорами 26 мая 1866 г., 11 іюля 1868 г.

²⁾ Говоря о рыбной ловлѣ въ рѣкахъ, пересекающихъ послѣдовательно нѣсколько государствъ, г. Vernesco утверждаетъ: «Il n'existe, à notre connaissance, qu'une convention de ce genre, qui soit encore en vigueur: c'est la convention conclue à Berlin le 30 juin 1885 entre l'Allemagne, les Pays-Bas et la Suisse» (Ibid. p. 311). Это однако не вѣрно.

отвѣчала, что, владѣя обоими берегами, она можетъ самостоятельно устраивать всѣ отношенія по рыболовству внутри своихъ предѣловъ, но, изъ желанія сохранить дружескія отношенія съ имперіей, принимаетъ ея предложеніе. Въ результатѣ переговоровъ и возникъ указанный договоръ. Попробуемъ въ немногихъ словахъ формулировать главныя статьи 1885 г.

Конвенція заключена между Германіей, Нидерландами и Швейцаріей и имѣетъ задачей *регулировать ловъ семги въ Рейнѣ*. „Рѣка Рейнъ, начиная отъ водопада Шафгаузенъ внизъ по теченію, а равно всѣ ея рукава... впадающіе въ море, не должны быть переграждаемы въ видахъ ловли рыбы... болѣе, чѣмъ на половину своей ширины при обыкновенномъ низкомъ стояніи рѣчныхъ водъ... Это предписаніе должно найти свое примѣненіе на притокахъ Рейна; однако на тѣхъ изъ нихъ, которые образуютъ пограничныя воды съ какимъ-либо государствомъ, къ настоящему соглашенію не примкнувшимъ, лишь настолько, насколько тѣ же правила будутъ примѣняться въ этомъ послѣднемъ. Настоящій договоръ не касается тѣхъ постоянныхъ рыболовныхъ учрежденій на притокахъ Рейна, которыя имѣютъ особыя права на употребленіе извѣстныхъ рыболовныхъ снарядовъ“ (Ст. 1). Стст. 2, 3, 4, 5, 7 указываютъ время, въ которое воспрещается ловля семги, приспособленія и снаряды, которые можно при этомъ употреблять и другія условія законной рыбной ловли. Ст. 8 предоставляетъ правительству отдѣльныхъ государствъ опредѣлить наименьшій размѣръ семги, при которомъ ловля ея еще разрѣшается.

Далѣе, „правительства заинтересованныхъ сторонъ обязуется издать необходимыя предписанія *для приведенія въ исполненія* настоящаго соглашенія и установить за нарушенія ихъ соотвѣтствующія вѣры, а также создать необходимый штатъ надсмотрщиковъ... Настоящій договоръ не лишаетъ права отдѣльныхъ государствъ самостоятельно издавать болѣе строгія предписанія для охраны рыбы“ (Ст. 9). „Каждое правительство назначить *особаго уполномоченнаго* (einen Bevollmächtigten, een gevolmachtigde). Эти уполномоченные будутъ сообщать другъ другу предписанія, издаваемые ихъ правительствами относительно рыбнаго дѣла въ области рѣки Рейна, и время отъ времени собираться вмѣстѣ для обсужденія мѣръ необходимыхъ для процвѣтанія ловли семги въ рѣкѣ Рейнѣ и его

притокахъ“ (Ст. 10). Наконецъ ст. 6 сохраняетъ за прусскимъ правительствомъ право заключить съ великимъ герцогствомъ Люксембургъ соглашеніе относительно извѣстныхъ частей Мозеля и его притоковъ, на которые настоящая конвенція не распространяется.

Вернеско находитъ эту конвенцію „очень интересной съ точки зрѣнія международнаго права, такъ какъ она, съ одной стороны, молчаливо признаетъ за береговыми государствами право регламентировать рыбную ловлю даже въ тѣхъ частяхъ рѣки, которыя имъ не принадлежатъ, а съ другой, устанавливаетъ однообразный режимъ рыболовства на всемъ теченіи рѣки“ ¹⁾. Относительно этого можно сдѣлать одно небольшое замѣчаніе. Изъ существованія конвенціи никакъ нельзя вывести не только вообще права береговыхъ государствъ регламентировать рыбную ловлю на не принадлежащихъ имъ водахъ, но даже въ частности и права береговыхъ государствъ Рейна требовать возобновленія названной конвенціи по прекращеніи ея дѣйствія ²⁾. Безспорно интересное состоитъ въ установленіи однообразнаго режима на Рейнѣ, и въ распространеніи его также на національные притоки рѣки. Необходимое съ точки зрѣнія здоровой экономической политики это обстоятельство знаменуетъ собою не малую побѣду общихъ интересовъ надъ духомъ подозрительнаго обособленія современныхъ государствъ. Мы не можемъ называть съ полной увѣренностью, (какъ это дѣлаетъ г. Vernesco), совѣщанія уполномоченныхъ береговыхъ странъ—коммиссіей, т. е. на основаніи ст. 10 нельзя рѣшить, могутъ-ли они постановлять сообща какія-либо рѣшенія, или нѣтъ ³⁾. Наконецъ интересно и то, что конвенцію заключаетъ сама Германія, а не отдѣльныя государства и имперская земля ⁴⁾.

¹⁾ Ibid., p. 312,

²⁾ Она была заключена на 10 лѣтъ съ тѣмъ, чтобы затѣмъ ея дѣйствіе продолжалось изъ года въ годъ на 12 мѣсяцовъ далѣе, если только одна изъ договаривающихся сторонъ не потребуетъ ея прекращенія, заявивъ объ этомъ за 12 мѣсяцевъ до срока, въ который оное должно, по ея мнѣнію, состояться.

³⁾ Въ ст. 10 сказано, что они собираются вмѣстѣ «um über die zur Förderung der Lachsfischerei im Rheingebiete zu ergreifenden Massregeln zu berathen».

⁴⁾ Конвенцію 1885 г. см. Recueil of., nouv. Sér., IX, 197; также N. R. G., 2 Sérje, XI, 561.

Рядомъ съ разобраннымъ договоромъ существуютъ особые договоры о ловлѣ рыбы вообще въ верхнемъ теченіи рѣки, отъ Констанца до Базеля. Одинъ изъ первыхъ *договоръ 9 декабря 1869 г.* между Баваріей и Швейцаріей Постановленія его мало отличаются отъ статей договора 1885 г., которому они предшествовали и служили несомнѣнно образцомъ ¹⁾. Права и обязанности уполномоченныхъ опредѣляются впрочемъ болѣе подробно и уже вполне недвусмысленно „Уполномоченные по дѣламъ рыболовства доводятъ до свѣтлѣнія другъ друга распоряженія, изданныя ихъ правительствами относительно рыболовнаго дѣла, а также ежегодные отчеты относительно ловли семги и искусственныхъ мѣръ ея размноженія; они должны также путемъ переписки или періодическихъ съѣздовъ обсуждать различныя мѣры къ лучшему обезпеченію общихъ интересовъ рыболовства на Рейнѣ и водахъ, примыкающихъ къ нему“. Такимъ образомъ ясно, что эти лица не образуютъ никакой комиссіи. Во всякомъ случаѣ интересно то, что въ текущихъ вопросахъ рыболовства договаривающіяся стороны отказываются отъ обычнаго способа международныхъ сношеній черезъ министерства иностранныхъ дѣлъ и поручаютъ это высшимъ чиновникамъ, непосредственно стоящимъ у дѣла ²⁾.

Слѣдующая по времени *конвенція отъ 25 марта 1875 г.* о рыбной ловлѣ въ Рейнѣ, его притокахъ и Боденскомъ озерѣ

¹⁾ Ст. 10 запрещаетъ отводить въ рѣку вредные для рыбы стоки съ фабрикъ или вводить въ воду какія-либо иныя ядовитыя вещества. Ст. 11 обязываетъ договаривающіяся стороны принимать искусственныя мѣры къ размноженію лососей.

²⁾ Изъ дальнѣйшихъ постановленій можно отмѣтить обязательство, принятое на себя договаривающимися сторонами изучать по общему плану условія правильнаго размноженія рыбы вообще, а лососей въ частности въ Рейнѣ (ст. 14) и предоставленное остальнымъ береговымъ государствамъ Боденскаго озера и его истоковъ право присоединиться къ соглашенію (ст. 17). Постановленія настоящей конвенціи по присоединеніи къ нимъ этихъ послѣднихъ тотчасъ распространяются и на тѣ части озера, которыя принадлежатъ Бадену или Швейцаріи, а равно и на тѣ притоки его, которые орошаютъ территорію этихъ государствъ. Нѣсколько раньше этого договора, 27 ноября 1869 г., было заключено подобное же соглашеніе между береговыми государствами такъ называемаго договорнаго Рейна, но содержаніе его осталось для насъ неизвѣстнымъ; настоящая конвенція должна была вступить въ дѣйствіе, какъ гласитъ ст. 16, одновременно съ нимъ.

въ 11 стст. повторяетъ часто буквально содержаніе первыхъ 10 стст. 1869 г. Въ ней отброшены всѣ тѣ постановленія, которыя устанавливали болѣе тѣсныя взаимныя отношенія береговыхъ государствъ и вмѣсто пространныхъ стст. 11—17 договора 1869 просто заявляется: „Договаривающіяся правительства обязуются провести надлежащимъ образомъ постановленія, заключающіяся въ стст 1—10, въ свои законы и распоряженія. Они обезпечиваютъ также другъ за другомъ взаимное содѣйствіе въ привлеченіи къ настоящему соглашенію другихъ береговыхъ государствъ Рейна“ (Ст. 11). Конвенція эта имѣла вступить въ дѣйствіе, какъ гласятъ деклараціи Швейцаріи и Бадена отъ 30 ноября и 5 декабря 1875 г., только подъ условіемъ присоединенія къ ней Эльзаса-Лотарингіи. Послѣднее состоялось на самомъ дѣлѣ 14 іюля 1877 г.

Пропуская конвенцію 21 сентября 1884 г., имѣющую очень мало общаго значенія ¹⁾, упомянемъ весьма подробно и обстоятельно разработанное *соглашеніе* между Швейцаріей, Баденомъ и Эльзасъ-Лотарингіей *отъ 18 мая 1887 г.* ²⁾. Впрочемъ оно даетъ сравнительно немного новыхъ постановленій. Ст. 13 заявляетъ, что дѣйствіе конвенція распространяется на Боденское озеро и Рейнъ, а въ пунктѣ I заключительнаго протокола отъ 18 мая постановлено, что полное загражденіе плотинами какого-либо потока воды разрѣшается только тогда, когда въ виду необычнаго спада водъ или т. п. обстоятельства есть опасность, что все рыболовство въ данномъ мѣстѣ можетъ погибнуть.

Регламенты рыболовства, подобные только что разобраннымъ, хотя иногда именѣе полные, именѣе обстоятельны, встрѣчаются на многихъ другихъ пограничныхъ рѣкахъ. Такъ, на *рѣкѣ Торнеа* дѣйствуетъ регламентъ 1872 г. апрѣля 6. На этой рѣкѣ различаютъ ловъ лососины отъ ловли рыбы вообще. Правила ловли лососины были впервые опредѣлены Густавомъ III въ 1791 г. Эти правила, согласно со срокомъ аренднаго договора, заключеннаго еще шведскимъ правитель-

¹⁾ Martens, N. R. G., 2 Série, X, 523.

²⁾ Ратификована 19 октября 1887 г. Rec. des lois féd., t. 10, p. 324.—Кары, установленныя за нарушенія конвенціи 1880 г., см. Feuil. féd 1888. 2. 308.—Конвенцію 1881 г. см. N. R. G., 2 Série, XIV, 350.—Также Rec. of, pou. Sér., X, 324.

ствомъ на 100 лѣтъ, дѣйствовали до послѣдняго времени. Въ 1890 г. созывалась международная коммиссія, опредѣлившая новыя начала этого лова. Постановленія ея ожидаютъ утвержденія, а между тѣмъ изъ году въ годъ (послѣдній разъ въ 1894 г.) продолжается на 12 мѣсяцевъ впередъ дѣйствіе старыхъ. Ловъ обыкновенной рыбы производится береговыми жителями до середины рѣки.

*Постановленія относительно ловли рыбы можно найти и въ нѣкоторыхъ договорахъ другаго содержанія, напр. въ договорахъ судоходства*¹⁾. Также въ *трактатахъ, посвященныхъ болѣе общимъ интересамъ международной политики*. Такъ въ конвенціи 24 іюля—5 августа 1878 г. между Испаніей и Португаліей относительно рыбной ловли въ территоріальныхъ водахъ обоихъ государствъ имѣются статьи о рыболовствѣ въ Миніо и Гвадіанѣ, открытомъ для подданныхъ обѣихъ сторонъ²⁾. „До заключенія этого договора между подданными обоихъ государствъ существовала полная взаимность, основанная на регламентахъ, обычаяхъ имѣстныхъ обыкновеніяхъ”³⁾.

Общіе договоры рыболовства между сосѣдними странами.—Помимо договоровъ относительно отдѣльныхъ рѣкъ, между нѣкоторыми странами заключались, какъ было замѣчено выше, болѣе широкопоставленные соглашенія о рыбо-

¹⁾ Такъ въ договорѣ 10 мая 1879 г. между Баденомъ и Швейцаріей (Martens, N. R. G., 2 Série, IX, 594) стипулируется, что судоходство между Нейгаузенемъ и Базелемъ не можетъ быть стѣсняемо рыболовными приспособленіями. Въ регламентѣ дунайскаго судоходства отъ 10 марта 1883 г. постановляется, что рыболовныя лодки освобождаются отъ обязанности имѣть бумаги подобныя тѣмъ, которыми снабжаются дунайскія суда. Рыболовы обязаны только имѣть бумаги, удостоверяющія ихъ личность на тотъ случай, если они пристають къ иностранному берегу. Законъ и распоряженія отдѣльныхъ государствъ остаются на Дунаѣ въ полной силѣ.

²⁾ Онѣ повторены и въ договорѣ того же содержанія отъ 2 октября 1885 г.—N. R. G., 2 Série, XIV, 77.—«La pesca», читаемъ мы въ ст. 5, «en los rios limítrofes Mino y Guadiana será, como hasta aquí, ejercida en comun por portugueses y espanoles, en conformidad de los disposiciones reglamentarios» etc.

³⁾ Imbart Latour, ibd. p. 202. Въ договорѣ 5 окт. 1861 г. между Италіей и Швейцаріей [относительно границъ Ломбардіи и кантона Тессинъ (N. R. G. XX, 186), Questione Nona, имѣется постановленіе о рыбной ловлѣ въ пограничной рѣкѣ Tresa.

ловствѣ во всѣхъ пограничныхъ водахъ. Къ числу ихъ относится напр. *франко-швейцарская конвенція* отъ 18 декабря 1880 г.¹⁾.

Исторія заключенія ея такова. Первоначально дѣло шло только объ озерѣ Леманѣ. Одно французское и одно швейцарское законодательство не могли регулировать все рыболовство на немъ. Такъ напр., постановленія французскаго декрета отъ 10 августа 1875 г. не были распространены на Леманъ и Бидассоа, „*lesquels restent soumis aux lois et réglemens qui les régissent actuellement*“. Положеніе дѣла было весьма неопредѣленно. Вслѣдствіе этого на озерѣ и его притокахъ укоренились нѣкоторые хищническіе приемы рыбной ловли. Жители верхней Савойи ходатайствовали объ установленіи началъ необходимыхъ для урегулированія рыболовства въ этихъ международныхъ водахъ. Въ 1871 г. была образована съ этой цѣлью смѣшанная коммиссія изъ французскихъ и швейцарскихъ инженеровъ. Между тѣмъ въ Швейцаріи былъ изданъ новый законъ о рыболовствѣ отъ 18 сентября 1875 г., построенный на началахъ близкихъ къ принятымъ во французскомъ правѣ. Это обстоятельство въ связи съ названнымъ выше декретомъ отъ 10 августа того же года очень облегчило задачу коммиссіи и породило мысль о регулированіи всѣхъ вообще пограничныхъ водъ обѣихъ республикъ. „Первая конференція въ этомъ направленіи собралась 30 іюля 1878 г., послѣдняя, подписавшая проектъ соглашенія—6 апрѣля 1880 г. Этотъ проектъ былъ обращенъ въ дипломатическую конвенцію и подписанъ уполномоченными Франціи и Швейцаріи 28 декабря 1880 г.

Въ частности сюда вошли постановленія *относительно оз. Лемана, Роны, Арва (l'Arve) и Дубса*. Что касается перваго, то съ нашей точки зрѣнія интересны слѣдующія статьи. Ст. 1. „Безъ особаго разрѣшенія компетентныхъ властей можно удить только ручною удочкой“. Ст. 6. „Воспрещается фабрикамъ, заводамъ и другимъ учрежденіямъ, расположеннымъ вблизи озеръ, выбрасывать остатки или какія-либо вредныя для рыбы вещества въ воду“. Ст. 9. „Запрещеніе ловить рыбу включаетъ въ себѣ воспрещеніе вывозить рыбу,

¹⁾ Ритифицирована 22 дек. 1882 г.—См. Martens, N. R. G., 2 Série, IX, 116.—Recueil of. nouv., série, VI, 543.

выловленную въ озерѣ, продавать ее или выставлѣть для продажи, а равно покупать. Во всякомъ случаѣ въ интересахъ разведенія рыбы и подъ условіемъ достаточнаго контроля компетентныя власти каждаго государства могутъ дать разрѣшеніе на ловлю и въ то время, когда рыбная ловля вообще воспрещена“ (Ст. 9). „Нарушенія постановленій этого акта будутъ преслѣдоваться и наказываться компетентными властями, согласно законодательству того государства гдѣ они совершены. Если извѣстное правонарушеніе коснулось двухъ или трехъ территорій, или если имѣетъ мѣсто какое-либо сомнѣніе наэтотъ счетъ, нарушеніе преслѣдуется властію того государства, которое его констатировало“ (Ст. 10). Остальныя статьи содержатъ обычныя въ рыболовныхъ конвенціяхъ постановленія о запрещенныхъ способахъ и орудіяхъ ловли, о времени прекращенія всякаго или только извѣстнаго рода рыболовства и т. д. Таково содержаніе 1-го титула.

Третій титулъ трактуетъ спеціально *о р. Дубсѣ* (le Doubs). Онъ болѣе обширенъ и содержитъ болѣе матеріала, имѣющаго общій интересъ. Вотъ тѣ изъ постановленій, которыя представляютъ собою что-либо новое. „Никто не можетъ ловить рыбу въ пограничныхъ водахъ, если онъ не получилъ на то права во Франціи отъ береговаго собственника, въ Швейцаріи отъ кантональных властей“ (Ст. 12). „Всякая рыбная ловля, за исключаніемъ ловли удочкой, воспрещается на разстояніи менѣе 30 метровъ выше и ниже шлюзовъ, плотинъ, водопадовъ, тѣсныхъ проливовъ, заводскихъ мостовъ и т. д.“ (Ст. 20). Воспрещается ловить рыбу въ тѣхъ мѣстахъ, гдѣ уровень воды искусственно пониженъ вслѣдствіе какихъ-либо работъ, или въ тѣхъ рѣкахъ и каналахъ, теченіе воды въ которыхъ по причинѣ засухи мѣстами вовсе прекратилось. Стст. 17, 25 и 26 тождественны стст. 6, 9 и 10 договора о Леманѣ.

Относительно притоковъ о. Леманъ, Роны, Арва и ихъ притоковъ принято одно рѣшеніе, составляющее титулъ II договора: „Договаривающіяся стороны обязуются предупреждать уничтоженіе рыбы и способствовать ея размноженію. Онѣ обязуются именно принимать мѣры, указанныя въ соотвѣствующемъ законодательствѣ той и другой стороны для того, чтобы обезпечить свободное движеніе рыбы на всемъ пространствѣ только что поименованныхъ водъ“ (Ст. 11).

Кромѣ этихъ специальныхъ постановленій имѣются и общія, „*Dispositions générales*“. Это—титутъ IV договора. Они весьма интересны. „Каждое изъ обоихъ договаривающихся государствъ назначить спеціальнаго комиссара для наблюденія за рыбною ловлею въ водахъ, подчиненныхъ его юрисдикціи и указанныхъ въ I и II титулѣ настоящей конвенціи. Эти комиссары будутъ собираться ежегодно и образуютъ смѣшанную комиссію, которая будетъ обязана представлять правительствамъ обоихъ заинтересованныхъ государствъ отчетъ въ томъ, какимъ образомъ выполняются договорныя постановленія и предлагать имъ замѣчанія и предложенія, которыя она найдетъ полезнымъ сдѣлать въ интересахъ рыболовства и размноженія рыбы“ (Ст. 27). Два комиссара съ тѣми же функціями назначаются для р. Дубсъ. „Кромѣ того 4 спеціальныхъ агента (надзиратели рыболовства), два изъ которыхъ назначаются правительствомъ Франціи, одинъ правительствомъ Невшателя и одинъ правительствомъ Берна, будутъ завѣдывать рыболовною полиціею подъ высшимъ управленіемъ соотвѣствующихъ комиссаровъ. Ихъ служба будетъ организована такимъ образомъ, чтобы они могли производить надзоръ одновременно за обоими берегами“ (Ст. 28). Наконецъ, „каждое изъ обоихъ договаривающихся государствъ приметъ необходимыя мѣры для исполненія на своей территоріи постановленій настоящей конвенціи. Каждое изъ нихъ сохраняетъ однако за собою право издавать болѣе строгія предписанія, если оно найдетъ это удобнымъ въ интересахъ рыболовства и разведенія рыбы“ (Ст. 29).

Самое интересное въ этихъ статьяхъ заключается въ томъ, что за рыболовными агентами признается право надзора за обоими берегами и что они такимъ образомъ выступаютъ съ международноправовыми функціями, въ роли органовъ не только государственныхъ, но и международныхъ; а также въ томъ, что комиссары Франціи и Швейцаріи образуютъ особую смѣшанную комиссію. Положимъ, функція этой комиссіи весьма несложны, но важно то, что это одинъ изъ немногихъ пока, если не единственный примѣръ рыболовной комиссіи.

Эта конвенція образуетъ дѣйствующее право въ сношеніяхъ Франціи и Швейцаріи ¹⁾.

¹⁾ 14 апрѣля 1888 г. было заключено особое соглашеніе относительно

Совершенно аналогичныя договорныя отношенія существуют на сей счетъ между *между Италией и Швейцаріей*. Мы имѣемъ въ виду *договоръ 8 ноября 1882 г.* относительно рыболовства въ пограничныхъ водахъ этихъ государствъ ¹⁾. Подъ послѣдними подразумѣваются преимущественно Lago Maggiore, Lago di Lugano, рѣки Doveria, Melezza, Giona, Tresa, Breggia, Maria, Poschiavina, Spöl (Ст. 1). Въ подробности относительно этого договора мы вступать не будемъ, такъ какъ почти всѣ его статьи носятъ узко спеціальный характеръ или же не представляютъ ничего новаго. Особыя мѣстныя обстоятельства напоминаютъ только статьи, воспреещающія при извѣстныхъ условіяхъ отводить рыбоносную воду въ оросительные каналы.

Особенно подробныя правила рыболовства и торговли рыбою существуютъ также *между Голландіей и Бельгіей*. На основаніи требованія, выраженнаго въ ст. 9 § 6 договора 19 апрѣля 1839 г., между этими государствами былъ заключенъ 20 мая 1843 г. *регламентъ изъ 22 ст.* Рыболовы Бельгіи и Нидерландовъ взаимно допускаются на рѣку Шельду и примыкающія къ ней воды (Ст. 1). Рыболовство производится при условіи полного равенства и взаимности (Ст. 2). Подданство одному изъ договаривающихся государствъ доказывается особымъ удостовѣреніемъ отъ общины, гдѣ рыбакъ приписанъ (Ст. 3). Кромѣ того рыбакъ долженъ имѣть особое разрѣшеніе на занятіе рыбною ловлею (Стст. 4 и 5). Рыбная ловля

нѣкоторыхъ съ нашей точки зрѣнія безразличныхъ измѣненій въ текстѣ 3 и 8 ст. 1880 г. См. Martens, N. R. G., 2 série, IX, III,—Также Recueil of., nouv. série, X, 666.—9 дек. 1884 г. было подписано не приведенное впрочемъ въ исполненіе соглашеніе относительно того же вопроса.—Нѣкоторыя измѣненія чисто техническаго свойства внесла въ договоръ 1880 г. конвенція Франціи и Швейцаріи отъ 12 марта 1891 г. (N. R. G., 2 série, XVIII, 238);—см. также фр. декретъ о ловлѣ рыбы въ Леманѣ отъ 27 іюня 1883 г.

¹⁾ N. R. G., 2 Série IX, 564.—Ему предшествовала предварительная конвенція отъ 5 сент. 1880 г.—Также Recueil off., nouv. série, VII, 116.—Перечисленіе соглашеній, регулирующихъ рыболовство въ водахъ общихъ у Швейцаріи съ сосѣдними государствами, см. Règlement d'exécution du Juin 1889 pour la loi fédérale sur la pêche du 21 Décembre 1888, Art. 24. Здѣсь между прочимъ сказано: «Pour autant que les prescriptions de la loi fédér. et des réglem. d'exécution constituent, vis-à-vis des traités int-aux sur la pêche, des inégalités de droit au préjudice de ressortissants suisses, le cons. fédér. en suspendra l'exécution.

регулируется въ каждомъ государствѣ согласно мѣстнымъ постановленіямъ. Правительства доводятъ до свѣдѣнія другъ друга вновь издаваемые правила за 15 дней до вступленія ихъ въ силу для того, чтобы имѣть время ознакомить съ ними заинтересованныхъ лицъ (Ст. 11). Административныя распоряженія одной страны немедленно пересылаются лицамъ, завѣдующимъ рыбною ловлею въ другой, для расклѣйки ихъ въ поселеніяхъ рыбаковъ (Ст. 12). Рыболовныя суда могутъ свободно проходить передъ таможенными конторами договаривающихся государствъ, не дѣлая никакой деклараціи (Ст. 18). Суда могутъ приставать къ берегу только въ тѣхъ мѣстахъ, которыя особо указаны въ каждомъ государствѣ (Ст. 21). На всѣ рыболовныя суда распространяется какъ таможенный надзоръ, такъ и наблюденіе особыхъ агентовъ по рыболовству (Ст. 17, 20, 7 и др.). Добыча рыболововъ во всей области пользуется свободой ввоза и торговли, независимо отъ національности рыболова (Ст. 17). Нарушенія настоящаго регламента преслѣдуются по законамъ того государства, гдѣ они имѣли мѣсто (Ст. 14). Обвинительные акты и приговоры противъ иностранцевъ доводятся до свѣдѣнія рыболовныхъ властей ихъ отечества (Ст. 15) ¹⁾.

Рядомъ съ этими общими договорами можно поставить нѣкоторыя общія же законодательныя постановленія, имѣющія отношеніе къ явленіямъ международной жизни. Французскій законъ 31 мая 1866 г. (Ст. 6) запрещаетъ въ теченіе того времени, когда не разрѣшается ловить рыбу, также ввозить ее изъ за границы ²⁾. То же самое правило дѣйствуетъ въ Бельгіи. Наоборотъ, въ Швейцаріи ввозъ иностранной рыбы и въ періоды запрещенія разрѣшается, если только имѣются на лицо офіціальныя удостовѣренія относительно ея происхожденія ³⁾. Что же касается тѣхъ статей общихъ договоровъ

¹⁾ Подробности см. N. R. G., V, p. 335.—Въ этихъ постановленіяхъ было сдѣлано впослѣдствіи небольшое измѣненіе, не имѣющее общаго интереса, по деклараціи между этими государствами отъ 3 апрѣля 1884 г.—Martens, N. R. G. 2 Série, X, 146.—См. также l'arrêté royal de Belgique du 15 mai 1889 pour l'exécution de la loi sur la pêche fluviale du 29 Janvier 1883 (Moniteur, 19 mai 1889).

²⁾ Martin, Code de la pêche fluviale, p. 119 s.—Vincent, Dictionnaire, p. 673.

³⁾ Регламентъ 3 іюня 1889 г., законъ 21 декабря 1888 г.

торговли и судоходства, которыя говорятъ о рыбной ловлѣ, то онѣ въ видѣ общаго правила относятся къ морскому праву, а не къ рѣчному.

Преслѣдованіе нарушеній рыболовныхъ регламентовъ.— Всѣ эти договоры находятъ свое естественное дополненіе въ международныхъ соглашеніяхъ относительно преслѣдованія общими силами сосѣднихъ государствъ нарушеній дѣйствующихъ договорныхъ и законодательныхъ правилъ рыболовства. На самомъ дѣлѣ, особенно на пограничныхъ водахъ безпрестанно совершаются различныя *нарушенія* юридическихъ правилъ *со стороны иностранцевъ*, которые временно переходятъ или переплываютъ границу и затѣмъ скрываются въ предѣлы отечества. Преслѣдованія подобныхъ лицъ со стороны того государства, законы котораго нарушены ими, было бы часто совсѣмъ невозможно безъ международныхъ соглашеній на этотъ счетъ, такъ какъ національные подданные не выдаются. Статьи съ соотвѣтствующимъ содержаніемъ вводятся въ договоры рыболовства. Заключаются также спеціальныя договоры. Послѣдніе не составляютъ нынѣ рѣдкаго явленія. Тѣ же самыя начала проникаютъ и въ законодательство отдѣльныхъ странъ.

Бельгійскіе законы отъ 30 декабря 1836 г. и 15 марта 1874 г. постановляютъ, что всякій бельгіецъ, совершившій въ предѣлахъ Бельгіи преступленіе или проступокъ противъ предписаній мѣстнаго лѣснаго, сельскаго или рыболовнаго устава, можетъ быть преслѣдуемъ по его возвращеніи въ королевство и судимъ по жалобѣ обиженной стороны или по офиціальному сообщенію, сдѣланному бельгійскимъ властямъ со стороны властей той страны, гдѣ правонарушеніе имѣло мѣсто. Въ томъ же самомъ смыслѣ высказывается *французскій законъ* отъ 27 іюня 1866 г. (Ст. 2). Впрочемъ онъ требуетъ, чтобы особая конвенція или декретъ констатировали, что съ даннымъ государствомъ существуетъ въ этомъ отношеніи взаимность ¹⁾.

Декларация, которою обмѣнялись въ 1882 г. *Бельгія* и *Люксембургъ*, взаимно гарантируетъ имъ судебную отвѣтствен-

¹⁾ Такое взаимство установлено, положимъ, съ Бельгіей и Швейцаріей; по отношеніи къ первой см. декретъ 2 декабря 1877 г.

ность ихъ подданныхъ, совершившихъ подобное нарушение въ предѣлахъ другой стороны ¹⁾).

Совершенно таково же *содержанія договора Германіи и Бельгіи* отъ 29 апрѣля 1885 г. ²⁾).

Но особо важное значеніе имѣетъ специальная *конвенція*, заключенная 30 іюля 1891 г. между Швейцаріей и Франціей, „convention additionnelle au traité du 28 décembre 1880“ ³⁾. Договаривающіяся стороны обязуются преслѣдовать своихъ подданныхъ (ressortissants), совершившихъ одно изъ нарушеній, предусмотрѣнныхъ въ конвенціи 1880 г. совершенно такъ же, „какъ еслибы правонарушеніе было совершено на ихъ собственной территоріи“ (Ст. 1). Передача протоколовъ и вообще сношенія по подобнымъ дѣламъ производятся черезъ комиссаровъ, установленныхъ конвенціей 1880 г. (Ст. 2). Штрафы и убытки, за исключеніемъ части, полагающейся рыболовному агенту, констатировавшему нарушеніе (agent verbalisateur), идутъ въ пользу государства, гдѣ происходитъ судъ. Протоколы, составленные рыболовными агентами, имѣютъ доказательную силу передъ судами другой страны. Арестованные сѣти и рыба остаются мѣстному государству (ст. 3). Рыболовные надзиратели имѣютъ право преслѣдовать виновныхъ на разстояніи 5 километровъ отъ границы своего отечества внутрь сосѣдняго государства. Однако они могутъ проникать въ дома, зданія, дворы и ограды только при содѣйствіи мѣстныхъ компетентныхъ полицейскихъ, которые обязаны оказывать ихъ содѣйствіе безъ особаго обращенія къ высшимъ властямъ (Ст. 4).

Международное *рыболовное право* въ общемъ созданіе болѣе *поздняго времени*, чѣмъ право рѣчнаго судоходства. Оно отличается большею частью мѣстнымъ характеромъ. Но оно обладаетъ многими весьма важными съ теоретической точки зрѣнія институтами. Дѣйствующій въ этой области порядокъ далеко не сказалъ еще своего послѣдняго слова.

¹⁾ Martens, N. R. G., 2 Série, VIII. Déclaration concernant la répression des infractions en matière forestière, rurale, de chasse et de pêche, signée à Luxembourg le 15 avril et à Bruxelles le 19 avril 1882.

²⁾ Traité pour la répression des infractions forestières, rurales, de pêche et de chasse commises sur les territoires respectifs des Parties contractantes; signé à Berlin le 29 avril 1885. N. R. G., 2 Série, IX, 560.

³⁾ N. R. G., 2 Série, XVIII, 848.

Глава XV.

МЕЖДУНАРОДНЫЯ СОГЛАШЕНІЯ ОТНОСИТЕЛЬНО КАНАЛОВЪ, МОСТОВЪ, РЕГУЛИРОВАНІЯ РѢКЪ И Т. П.—ОБЩЕЕ ЗАКЛЮЧЕНІЕ.

Предварительныя замѣчанія. — Каналы. — Въ настоящей главѣ будутъ разсмотрѣны *нѣкоторые вопросы административнаго рѣчнаго права*, отличающіеся однимъ и тѣмъ же характеромъ и современной литературѣ вовсе неизвѣстны, а въ концѣ ея будетъ дано *общее заключеніе* ко всему тому, что излагалось въ предшествующихъ очеркахъ, общее освѣщеніе исторіи современнаго международнаго рѣчнаго права. Международныя заботы о рѣкахъ не ограничиваются только регулированіемъ судоходства и рыболовства. Требуется нерѣдко принимать общія международныя мѣры для предупрежденія вреда, которымъ можетъ грозить вода, для устраненія неудобствъ, которыя она создаетъ для окрестнаго населенія, наконецъ для увеличенія полезной службы рѣкъ, рѣчекъ и друг. прѣсныхъ водъ. Сюда относятся соглашенія о каналахъ, регулированіи рѣкъ, мостахъ, перевозахъ и т. п.

Особенно многочисленны и разнообразны договоры о каналахъ. Мы не воснемся тѣхъ изъ нихъ, которые относятся исключительно къ международному судоходству по этимъ водянымъ путямъ. Въ этомъ отношеніи они не могутъ дать намъ ничего новаго ¹⁾. Но договоры другаго содержанія представляютъ намъ кое-что оригинальное и интересное. Прежде всего наше вниманіе обращаютъ на себя *договоры относительно постройки* на общія средства сосѣднихъ государствъ международныхъ *каналовъ*. Одна изъ любопытныхъ въ этомъ отношеніи конвенцій—конвенція 4 апрѣля 1861 г. между Пруссіей и Франціей о сооруженіи международнаго канала угольныхъ копей Сарры. Опредѣливъ въ общихъ чертахъ работы, которыя должны быть произведены въ отдѣльности Франціей и Пруссіей (ст. 1) и окончены по возможности въ одно и то

¹⁾ См. соглашенія о каналѣ Штекницъ: 9 іюня 1815 г. (art. XXX). N. R. II. 339; и 23 іюня 1847 г. (art. XII и XIII). N. R. G., X. 602—609.

же время (ст. 2), она предоставляет особой смѣшанной комиссіи опредѣлить, съ утвержденія обоихъ правительствъ, подробности соглашенія (ст. 4). Суда обѣихъ націй должны пользоваться на этомъ каналѣ совершенно равными правами относительно судоходства, различныхъ сборовъ и формальностей (ст. 5). Тарифъ сборовъ за судоходство опредѣляется по общему соглашенію обоихъ правительствъ (ст. 3). При вывозѣ угля изъ Пруссіи и при ввозѣ его во Францію онъ пользуется въ отношеніи таможеннаго обложенія правами наиболее благопріятствуемой націи (ст. 8). Транзитъ свободенъ. Въмѣсто транзитныхъ пошлинъ онъ подлежитъ только контрольнымъ сборамъ (ст. 9) ¹⁾.

Другія соглашенія идутъ еще дальше въ томъ же направленіи. 12 октября 1876 г. была заключена конвенція между Германіей и Нидерландами *о соединеніи нидерландской и прусской стѣти каналовъ*. Цѣлью ея являлось „создать черезъ посредство каналовъ обоихъ государствъ новые пути интернаціональных сношеній“. Въ конвенціи указаны каналы, которые могутъ быть построены съ этой цѣлью (стст. 1—4). Окончаніе прусскихъ и нидерландскихъ частей одного и того же международнаго канала должно быть по возможности приурочено къ одному и тому же времени (стст. 5—6). Правительства должны заботиться о поддержаніи на своей территоріи необходимаго для судоходства уровня воды въ каналахъ (ст. 7—8). Съ иностранныхъ судоходцевъ не должны быть взимаемы болѣе высокія пошлины, чѣмъ съ національныхъ (ст. 9). Ввозъ, вывозъ и транзитъ товаровъ должны быть свободны для флаговъ обѣихъ сторонъ, а таможенные формальности по возможности облегчены (ст. 10) ²⁾.

Но мало было построить каналъ, въ нѣкоторыхъ случаяхъ требовалось принять международныя мѣры къ обезпеченію *полноводности* и вообще дальнѣйшаго существованія того или иного канала. Таково, напр., содержаніе соглашенія Франціи

¹⁾ N. R. G. XVII, 1 partie, 309. См. также старую конвенцію (22 сентября 1791 г.) между Франціей и республикой Мюльгаузенъ. Ст. 3 (добавочная) постановляетъ, что каналъ между Роной и Рейномъ долженъ быть проведенъ черезъ владѣнія республики безпрепятственно. De Clercq. t. I, 210.

²⁾ N. R. G. 2 série, II, 11.

и Бельгіи отъ 14 мая 1884 г. ¹⁾). Въ силу него правительства обоихъ государствъ обязались обезпечить, каждое въ своихъ предѣлахъ исполненіе различныхъ постановленій конвенціи, подписанной 28 февраля 1884 г. въ Парижѣ министромъ публичныхъ работъ и президентомъ совѣта анонимнаго общества канала Еспьерръ ²⁾). Постановленія его носятъ вполне специальный характеръ. Таково же содержаніе франко-германскаго соглашенія 23 апрѣля 1873 г. о питаніи канала между Рейномъ и Марной. Общій интересъ представляютъ здѣсь постановленія, что шлюзы открываются для судовъ обѣихъ національностей (ст. 3), что стороны взаимно доводятъ до свѣдѣнія другъ друга черезъ посредство своей администраціи всѣ обстоятельства, относящіяся до судоходства, и что подробности управленія каналомъ должны быть выработаны по непосредственному соглашенію соотвѣтствующихъ административныхъ мѣстъ (ст. 6) ³⁾).

Имѣются далѣе особые договоры о проведеніи *международныхъ телерафныхъ проволокъ* вдоль каналовъ ⁴⁾ или о соединеніи существующихъ уже въ сосѣднихъ государствахъ ⁵⁾. Здѣсь обыкновенно постановляется о безплатности депешъ, обмѣниваемыхъ по поводу управленія каналомъ, и о правѣ различныхъ рѣчныхъ властей отправлять ихъ.

Послѣдняя группа международныхъ соглашеній о каналахъ относится къ временному прекращенію движенія по нимъ *по случаю обыкновенной годичной чистки* ихъ и т. п. Конечно

¹⁾ Arrangement pour faciliter le service de l'alimentation du canal de l'Esperre.

²⁾ Интересный видъ международнаго соглашенія; президентъ совѣта былъ уполномоченъ послѣднимъ вести соотвѣтствующіе переговоры отъ его имени по постановленію отъ 19 декабря 1883 г.; соглашеніе состоялось «sous réserve de l'approbation des présentes et de la ratification du Gouvernement belge».—N. R. G. 2 série, XII, 621.

³⁾ N. R. G. 2 série, X, 449.

⁴⁾ См. Déclaration échangée entre la Belgique et les Pays-Bas, le 10 avril 1886, pour l'extension au canal de Maestricht et à la Dieze canalisée de ligne télégraphique in-le.—N. R. G. 2 série, XI, 668.

⁵⁾ Allemagne-France. Convention concernant la communication télégraphique in-le pour le service du canal de la Marne au Rhin; signée à Igney-Avricourt, le 20 mars 1883.—N. R. G. 2 série, X, 451.

подобнаго рода соглашенія имѣютъ смыслъ только между такими государствами, которыя взаимно признаютъ за своими судами и подданными свободу рѣчнаго судоходства. Такова напр. декларація, подписанная Бельгіей и Нидерландами 2 августа 1884 г. Определеніе продолжительности перерыва въ движеніи по каналамъ общимъ обѣимъ странамъ въ виду приготовления или производства работъ на нихъ въ Бельгіи или Нидерландахъ устанавливается по взаимному соглашенію главныхъ управляющихъ путями сообщенія въ сосѣднихъ провинціяхъ обѣихъ странъ. Эти перерывы должны быть возможности рѣдки, непродолжительны и одновременны въ Бельгіи и Нидерландахъ (ст. 1). Окончательное соглашеніе происходитъ между министерствами обоихъ государствъ (ст. 3). Въ случаѣ перерыва въ судоходствѣ по обстоятельствамъ непредвидѣннымъ или въ силу *vis major*, соотвѣтствующее административное мѣсто извѣщаетъ объ этомъ управленіе путями сосѣдней иностранной провинціи (ст. 4). ¹⁾ Другія конвенціи того же рода идутъ гораздо дальше. Начать съ того, что мы имѣемъ одно подобное соглашеніе между тремя сосѣдними странами Бельгіей, Германіей и Франціей ²⁾. Далѣе, постановленія ихъ болѣе опредѣленны и подробны. Такъ, въ упомянутомъ соглашеніи постановляется: Перерывъ въ судоходствѣ (*les chômages des voies navigables*) по каналамъ и канализированнымъ рѣкамъ, которые служатъ средствомъ сообщенія между тремя сосѣдними государствами (конвенція касается только подобныхъ каналовъ и рѣкъ), происходитъ, за исключеніемъ чрезвычайныхъ обстоятельствъ, одновременно въ Бельгіи, Германіи и Франціи (§ 1). Относительно нѣкоторыхъ каналовъ начало перерыва опредѣляется особо (§ 2). Правительства будутъ доводить до свѣдѣнія другъ друга всѣ распоряженія, которыя будутъ издаваться ими относительно начала и продолжительности перерывовъ (§ 3), и извѣщаютъ другъ друга объ остановкахъ судоходства въ силу *vis major* (§ 4) ³⁾.

¹⁾ N. R. G. 2 série, XI, 637. См. декларацію подобнаго же содержанія и между тѣми же государствами отъ 3 октября 1851 г.

²⁾ Arrangement réglant le chômage des canaux, qui mettent en communication la Belgique, l'Allemagne et la France; signé le 8 octobre 1887.—N. R. G. 2 série, XV, 747.

³⁾ Различныя соглашенія о каналахъ см. De Clercq, IV. 501; IV, 668; X, 65; XII, 380; XIV, 304; XVII, 469; XVIII, 491.

Регулированіе рѣкъ.—Не мало заботъ современнымъ государствамъ доставляетъ вопросъ о регулированіи потоковъ воды. *Большинство соглашеній* въ этомъ родѣ относится къ *судоходнымъ рѣкамъ*, гдѣ хорошее состояніе русла и береговъ и полноводность составляютъ необходимыя условія правильного развитія судоходства. Такъ, цѣлый рядъ подобныхъ договоровъ былъ заключенъ въ разное время относительно Рейна. Изъ позднѣйшихъ соглашеній заслуживаетъ упоминанія *договоръ Пруссіи и Гессена* отъ 30 января 1884 г. о регулированіи Рейна для поддержанія судоходности этой рѣки между Майнцемъ и Бингеномъ. Большинство входящихъ въ него статей носятъ техническій характеръ. Общій интересъ имѣютъ слѣдующія распоряженія. Регулированіе не должно нанести вреда частямъ рѣки, расположеннымъ выше и ниже указаннаго пространства, или сдѣлать рѣку болѣе узкой (ст. II) ¹⁾. Особые комиссары обоихъ государствъ въ сотрудничествѣ съ имперскимъ комиссаромъ, которому принадлежитъ право окончательныхъ рѣшеній, устанавливаютъ подробности и порядокъ работъ и будутъ наблюдать за ихъ исполненіемъ (ст. VII). Наблюденіе за дальнѣйшимъ состояніемъ работъ предоставляется имперіи (ст. VIII). Границей Гессена и Пруссіи будутъ служить середина регулированныхъ частей Рейна (ст. IX). Каждая сторона на пространствѣ обоихъ береговъ приметъ на себя издержки на производство указанныхъ въ семъ договорѣ работъ и дальнѣйшее наблюденіе за состояніемъ рѣки (ст. X). Нѣкоторыя работы въ руслѣ рѣки совершаются впрочемъ на общій счетъ (ст. XI). Комиссары обоихъ государствъ ежегодно осматриваютъ рѣку и указываютъ работы, которыя должны быть произведены. Въ случаѣ необходимости эти работы обязано произвести то государство, территоріи котораго онѣ касаются (ст. XII) ²⁾

¹⁾ Конвенція Баваріи и Бадена отъ 27 мая 1832 г. интересна тѣмъ, что въ ней береговья государства отказываются отъ исполненія предшествовавшаго ей соглашенія отъ 14 ноября 1825 г. о регулированіи Рейна и рѣшаютъ ограничиться самыми необходимыми въ этомъ отношеніи работами. Причиной является протестъ нижележащихъ государствъ противъ установленнаго въ 1825 г. плана работъ, который, по ихъ мнѣнію, нарушалъ ихъ интересы.—N. R. XI, 451.

²⁾ N. R. G. 2 série, XII, 345.

и т. д. Что касается верхняго теченія рѣки отъ Криссерна до Боденскаго озера, наше вниманіе вызываетъ къ себѣ *конвенція Австріи и Швейцаріи* отъ 19 сентябля 1871 г. Она отличается тѣмъ, что почти всѣ работы по исправленію рѣки производятся на общій счетъ этихъ государствъ. Однако дальнѣйшее поддержаніе ихъ падаетъ уже на отдѣльные государства ¹⁾. Подобныхъ соглашеній, повторяю, великое число и излагать ихъ всѣ было бы безцѣльно. Въ нѣкоторыхъ случаяхъ подъ регулированіемъ понимались весьма крупныя работы, напр. превращеніе рѣки несудоходной въ судоходную ²⁾.

Однако въ практикѣ западныхъ странъ не рѣдки соглашенія также *относительно потоковъ несудоходныхъ*. Сюда относятся напр. конвенція Бельгіи и Франціи отъ 22 іюня 1882 г. о „возстановленіи нормальнаго состоянія общихъ для обѣихъ странъ потоковъ воды несудоходныхъ и несплавныхъ“. Здѣсь предписывается компетентнымъ властямъ обоихъ государствъ составить по общему соглашенію планы и описанія каждаго такого потока (ст. 1). Проекты необходимыхъ работъ вырабатываются опять-таки по соглашенію французской и бельгійской администраціи, и производство ихъ сдается съ публичныхъ торговъ (ст. 2). Издержки распределяются поровну между обѣими странами (ст. 3). Сдача работъ имѣетъ мѣсто относительно каждаго потока первоначально въ одной странѣ, затѣмъ въ другой въ присутствіи представителей администраціи той и другой. Производство ихъ происходитъ подъ надзоромъ мѣстнаго агента, а приѣмъ чиновниками обоихъ государствъ (ст. 4). Измѣненіе или новое сооруженіе мостовъ, запрудъ, шлюзовъ и др. работъ, которыя могутъ оказывать вліяніе на режимъ водъ, могутъ производиться только по предварительному соглашенію администраціи обоихъ государствъ (ст. 5). Конвенція можетъ быть отмѣнена во всякое время по требованію каждой стороны въ силу извѣщенія объ этомъ за годъ дожелаемаго срока (ст. 6) ³⁾.

¹⁾ N. R. G. XX, 171.

²⁾ Таковы соглашенія 14/19 декабря 1816 и 16 октября 1844 г. о рѣкѣ Ланъ (N. R. G. VII, 420). Договоръ 1844 г. содержитъ также подробныя правила о судоходствѣ по этой рѣкѣ.

³⁾ N. R. G. 2 série, IX, 55. — Конвенція того же содержанія между Бельгіей и Люксембургомъ отъ 27 ноября 1886 г. повторяетъ дословно всѣ 6 стст. предшествующей. N. R. G. 2 série, XII, 534.

Соглашенія о потокахъ воды несудоходныхъ имѣютъ въ виду интересы земледѣлія и промышленности, ирригацію, мельницы, прекращеніе разливовъ и потопленій.

Сюда же надо отнести особые *договоры о сооруженіи плотинъ* для предохраненія мѣстностей отъ наводненій и т. п. Къ сожалѣнію они рѣдко помѣщаются въ собраніяхъ договоровъ и часто остаются вовсе ненапечатанными. Можно впрочемъ указать на договоръ Пруссіи и Нидерландовъ отъ 14 сентября 1853 г. о постройкѣ и деклараціи ^{24 января}_{1 февраля} 1865 и конвенцію 26 мая 1881 г. объ управленіи весьма важной плотины у Польдеро ¹⁾. Послѣднія соглашенія интересны тѣмъ, что устанавливають особое международное мѣсто для управленія этою плотиною ²⁾.

Мосты, перевозки и проч. — Весьма многочисленны, а иногда и весьма полно и интересно разработаны международныя *соглашенія о мостахъ* на пограничныхъ рѣкахъ. Какъ на образцовую конвенцію, можно указать на договоръ Пруссіи и Гессена отъ 2 іюля 1885 г. относительно постройки и управленія моста на Майнѣ близъ Оффенбаха. Въ это время плывучій мостъ, построенный на основаніи соотвѣтствующихъ постановленій договора 29 іюня 1816 г. и соглашенія 20 февраля 1818 г., пришелъ въ негодное состояніе и рѣшено было замѣнить его постояннымъ мостомъ. Постройка послѣдняго была поручена одной частной фирмѣ въ Франкфуртѣ (ст. I). Мостъ образуетъ общую собственность Пруссіи и Гессена (*gemeinschaftliches Eigenthum*). Издержки на содержаніе его падаютъ поровну на каждое правительство. Верховная власть

¹⁾ Lagemans, Recueil des traités conclus par les Pays-Bas. IV, № 307, VIII, 313, VIII, 267.—См. также, R. IV, 56.—R. IV, 9.

²⁾ «Für die gemeinschaftliche Verwaltung der Deichschau Querdamm wird ein besonderer Deichstuhl eingerichtet, welcher durch einen Deichgrafen und sechs Deputirte in der Weise zu bilden ist, dass die Wahl des Deichgrafen ganz frei bleibt, die der Deputirte jedoch durch ihren Wohnsitz bedingt wird, indem zwei derselben der Deichschau Düffelt ... angehören müssen. Ausserdem werden vier in Nähe des Querdamms wohnende, mit je 25 Rth.=75 м. jährlich zu besoldende Heimrätthe gewählt, welchen in Gemeinschaft mit dem Deichgrafen die Vertheidigung des Deiches speciell anvertraut ist».

принадлежитъ каждому государству на той части моста, которая расположена на его территоріи (ст. III). Содержаніе набережной и подъѣздныхъ дорогъ лежитъ на обязанности мѣстнаго правительства, по общему правилу, на коммунальномъ, общинномъ или государственномъ управленіи (ст. IV). Сборы за проѣздъ по мосту остаются прежніе и всякое измѣненіе въ нихъ можетъ происходить только съ согласія договаривающихся правительствъ (ст. V). Сборъ пошлинъ производится особымъ сборщикомъ, или сдается въ аренду. Деньги идутъ прежде всего на содержаніе моста и вознагражденіе сборщику. Остатокъ дѣлится между обоими государствами пополамъ (ст. VI). Содержаніе сборщику и его служебное положеніе и обязанности (*die von demselben zu leistende Amtskaution*) опредѣляются съ общаго согласія. Замѣщеніе этой должности производится то однимъ, то другимъ государствомъ и сборщикъ остается подданнымъ того, которое его назначило. Выдача пенсій ему и его семейнымъ лежитъ на обязанности послѣдняго (ст. VII). Общее управленіе мостомъ (*die gemeinschaftliche Verwaltung*) принадлежитъ таможеннымъ и путейскимъ чиновникамъ ближайшихъ городовъ Пруссіи и Гессена. Каждое изъ правительствъ имѣетъ также право изслѣдовать мостъ черезъ посредство особыхъ комиссаровъ (ст. VIII). Полицейскія правила для охраны моста и поддержанія на немъ порядка и безопасности движенія издаются по особому соглашенію заинтересованныхъ административныхъ управленій (ст. IX). Въ случаѣ прекращенія движенія по пловучему мосту до открытія постояннаго, черезъ рѣку будетъ устроенъ перевозъ. Движимость и недвижимость пловучаго моста будетъ продана съ публичнаго торга. Служащіе на немъ распущены. Вдовья касса уничтожена, а выдача пенсіоновъ возложена на доходы съ новаго моста (ст. X) ¹⁾. Но кромѣ такихъ всестороннихъ соглашеній мы встрѣчаемъ и другія болѣе спеціальныя. Рядомъ съ договоромъ 16 ноября 1857 г. Бадена и Франціи о постройкѣ моста между Страсбургомъ и Кѣлемъ, мы имѣемъ конвенцію 26 января 1861 г. между тѣми же государствами объ установленіи границы су-

¹⁾ Въ протоколѣ послѣдняго засѣданія депутатовъ, вырабатывавшихъ это соглашеніе, были установлены подробныя правила надзора и т. п. за постройкой моста, но мы ихъ опускаемъ.—N. R. G. 2 série, XVI, 353.

веренита обоихъ государствъ на всѣхъ мостахъ между указанными городами (на ихъ срединѣ) ¹⁾.

Аналогичнаго содержанія съ договорами о мостахъ *соглашенія о перевозахъ*. Одно изъ обширныхъ соглашеній въ подобномъ родѣ было заключено 30 сентября 1860 г. между Баденомъ и Франціей. Здѣсь было установлено 16 перевозовъ черезъ Рейнъ, исключительная эксплуатація 9 изъ нихъ предоставлена Бадену, остальныхъ—Франціи. Стороны обязались не уничтожать, не перемѣщать существующихъ и не учреждать новыхъ перевозовъ безъ взаимнаго соглашенія (стст. 1—2). Перевозы должны быть устроены согласно потребностямъ торговли прилегающихъ мѣстностей (ст. 3). Будутъ построены и будутъ содержаться въ хорошемъ состояніи особыя подъѣздыя дороги къ этимъ перевозамъ (ст. 4). Перевозы могутъ быть замѣнены по усмотрѣнію того государства, которому они въ данномъ мѣстѣ принадлежатъ, особыми мостами. Послѣдніе не должны стѣснять движенія судовъ (ст. 6). Наконецъ, каждое государство устанавливаетъ тарифы рѣчныхъ сборовъ на принадлежащихъ ему перевозахъ (ст. 7) ²⁾.

Много затрудненій для международной практики вызываетъ также *вопросъ о мельницахъ* на пограничныхъ рѣкахъ. Относительно послѣднихъ накопляется обыкновенно не мало матеріала въ министерствахъ иностранныхъ дѣлъ. Послѣдній состоитъ большею частью изъ правилъ, носящихъ чисто техническій характеръ, и почти никогда не печатается въ виду его малой практической важности. Однако кое-что интересное въ теоретическомъ отношеніи можно было извлечь и изъ него.

Общее заключеніе.—На какія же размышленія наводятъ насъ предшествующее изложеніе, что можно сказать объ исторіи современнаго рѣчнаго права съ общей точки зрѣнія? При слабомъ развитіи общественной жизни *XVII—XVIII вѣковъ*, международныя сношенія не могли отличаться ни разнообразіемъ, ни интенсивностью. Если рѣки и играли какую-либо роль въ международной политикѣ, то соглашенія относительно нихъ были очень рѣдки. Благодаря господству частно-

¹⁾ N. R. G. XVII. Partie 1, 306.

²⁾ N. R. G. XVII. Partie 1, 275.

правовыхъ началъ въ государствахъ того времени, отношеніе къ иностранному судоходству опредѣлялось началомъ, *что выгодно для королевской казны*. Выгодно было, чтобы въ государствахъ были богатые люди, поэтому судоходство на рѣкахъ предоставлялось извѣстнымъ корпораціямъ предпринимателей. Иностранцы суда допускать въ свои предѣлы вовсе не слѣдовало. Иностранцы были полезны только въ одномъ случаѣ. Съ нихъ можно было брать деньги за проходъ по тѣмъ водамъ, гдѣ они не могли вредить мѣстнымъ судоходцамъ. Но всего выгоднѣе было сразу заполучить крупную сумму денегъ, тогда можно было махнуть рукой и на интересы собственныхъ купцовъ и судоходцевъ. Такъ сдѣлалъ Іосифъ II съ судоходствомъ по Шельдѣ. Если же отъ подобной политики страдали интересы массы населенія, то на это не слѣдовало обращать большаго вниманія. Второй идеей, вдохновлявшей людей того времени, было слѣпое *недовѣріе ко всему чужому*, заставлявшее создавать по принципу препятствія для развитія международнаго судоходства.

Но мало по малу наступали *другія обстоятельства*. Частноправовая организація добраго стараго времени переставала удовлетворять. Общественные интересы все рѣшительнѣе и рѣшительнѣе заявляютъ о себѣ въ государственной жизни, какъ нѣчто отличное отъ индивидуальныхъ, кому бы послѣдніе ни принадлежали. Вырабатывается убѣжденіе, что охрана ихъ должна быть предоставлена особаго рода системѣ нормъ,—нормамъ публичнаго права. Въ то же время народы начинаютъ довѣрчивѣе относиться другъ къ другу, а развитая общественная жизнь чаще приводитъ ихъ въ соприкосновеніе. Благодаря всему этому, международные договоры о рѣкахъ начинаютъ вдохновляться здраво понимаемымъ международнымъ благомъ, благомъ различныхъ государствъ, распространяются на всѣ стороны водянаго дѣла и въ своей совокупности образуютъ систему достойную особаго изученія.

Наиболѣе интересна исторія права судоходства *въ XIX вѣкѣ*. Въ концѣ прошлаго и началѣ нынѣшняго столѣтія, въ періодъ всеобщаго воодушевленія, народы не только пришли въ особенно частыя столкновенія другъ съ другомъ, но и почувствовали солидарность многихъ своихъ взаимныхъ стремленій и задачъ и необходимость дать имъ особое международное обезпеченіе. Въ результатѣ, что касается рѣчнаго права, явился

Парижскій актъ 1814 г. Статья 5 этого договора знаменуетъ собою высшій подъемъ международнаго самосознанія въ этомъ дѣлѣ. Затѣмъ начинается поворотъ назадъ. Онъ замѣтенъ уже на собраніи 1815 г. Дальше было еще хуже. Одно время, казалось, вернулся полный расцвѣтъ XVIII ст. „Сколько зависти, дерзости и упрямства проявили отдѣльныя государства“, пишетъ Энгельгардтъ, „когда дѣло дошло до примѣненія краткихъ законовъ 1815 г. Каждому государству приходилось теперь приносить дѣйствительныя жертвы или по крайней мѣрѣ отказываться въ ближайшемъ будущемъ отъ кой-чего, что, принося пользу тому цѣлому (au consortium politique), которое образовывалось изъ береговыхъ государствъ и въ которомъ каждое изъ нихъ принимало участіе, стѣсняло во многихъ отношеніяхъ (dans plus d'un service public) мѣстную автономію... Каждый торговался, хотѣлъ удержать свое приношеніе общему благу (à la communauté), словомъ, происходило то же самое, что мы видѣли въ древнихъ рейнскихъ собраніяхъ, такъ называемыхъ Капитулахъ о пошлинахъ, которые созывались для прекращенія различныхъ злоупотребленій, но члены которыхъ упрямо защищали каждый порядки своего государства“¹⁾. „На одну Шельду, а позднѣе на По былъ распространенъ режимъ, согласный съ предписаніями европейскаго трактата 1815 г.“²⁾. Для того, чтобы понять взаимное недоброжелательство, упорство въ заблужденіяхъ и непониманіе собственныхъ выгодъ, съ которыми отдѣльныя государства встрѣчали въ первую половину XIX ст. всякія реформы рѣчнаго дѣла, мы должны почаще вспоминать общее направленіе внутренней и внѣшней политики тѣхъ лѣтъ. „Общій характеръ международныхъ отношеній европейскихъ государствъ послѣ 1815 г.“, говоритъ проф. Мартенсъ, „отражаетъ на себѣ то настроеніе, которое овладѣло европейскими народами со времени освобожденія ихъ отъ французскаго ига. Надежды на широкія государственныя реформы, возбужденныя торжественными прокламаціями правительствъ во время войны за независимость, скоро смѣнились всеобщимъ разочарованіемъ.... Вѣнскій конгрессъ и послѣдующія реак-

¹⁾ Du régime, p. 40.

²⁾ Engelhardt, Histoire, p. 73.

ціонныя мѣры, принятыя сообща европейскими государствами, окончательно убѣдили западные народы, что обѣщанія, имѣ данныя, не будутъ исполнены“ ¹⁾. Однако принципы, выставленные въ началѣ столѣтія, должны были рано или поздно восторжествовать. Борьба за лучшіе порядки началась съ того самаго момента, какъ западно европейскія націи отдохнули отъ пережитыхъ волненій, снова набрались молодости, воодушевленія и силъ. Послѣ 1815 г. „прибрежныя и морскія державы могли опираться на твердый принципъ въ борьбѣ противъ всѣхъ устарѣлыхъ поборовъ и формальностей, затруднявшихъ развитіе международныхъ водяныхъ сообщеній“ ²⁾. Послѣ 1815 г. между европейскими государствами ни разу болѣе не поднимались такія утомительныя словопренія относительно свободы судоходства, какія дважды происходили въ концѣ XVIII в. по поводу Шельды. „Нѣтъ сомнѣнія, что актъ Вѣнскаго конгресса правильно поставилъ вопросъ и далъ твердую почву для международной дѣятельности правительствъ на пользу судоходства и развитія торговыхъ оборотовъ по рѣкамъ“ ³⁾. Около 80 лѣтъ прошло съ этого времени. Человѣчество пережило за эти года такъ много, что въ другіе періоды всемірной исторіи ихъ содержаніемъ могли бы наполниться вѣка. Международное рѣчное право не оставалось въ неподвижномъ положеніи. Оно развивалось какъ въ своемъ существѣ, такъ и относительно области дѣйствія. Начала свободнаго судоходства получаютъ въ томъ или другомъ объемѣ общее признаніе, разрабатываются детально и претерпѣваютъ различныя измѣненія. То, что было въ свое время *desiderata*, сходитъ со сцены, а на смѣну выдвигаются

¹⁾ См. Международное право. Т. I (изд. 2), с. 132.

²⁾ Блюнчли, Кодексъ, Введеніе, русск. пер., с. 34—35.

³⁾ Мартенсъ, Совр. межд. право. 2 изд. Т. II, с. 240. Слѣдующій приговоръ, который даетъ Conrad's Hdwbch der Staatswissenschaften (III, 1891, S. 583), кажется намъ слишкомъ суровымъ: «.... Der Wiener Kongress für die prinzipielle Frage mehr Begeisterung und Popularität geweckt als für die Durchführung des grossen völkerrechtlichen Prinzipes notwendige Erkenntniss gesetzt hat».... Одинъ-де результатъ его: «Die Uebertragung des Begriffs des oeff. Flusses mit seiner Freiheit von der Dispositionsbefugnis des einzelnen Ufereigenthümers auf die mehreren Staaten gemeinsamen Wasserläufe, soweit deren Gemeingebrauch durch die Schifffahrt möglich ist».

новыя требованія, новыя принципы. Въ сферу ихъ дѣйствія входитъ одна рѣка за другой, рѣки Европы, Америки, Африки и Азіи, но мы тщетно искали бы ихъ общаго офіціального формулированія. Рѣчная коммиссія Вѣнскаго конгресса не повторялась. „Двадцать пять лѣтъ спустя послѣ Вѣнскаго конгресса рѣчные союзы (*les communautés fluviales*) были образованы на большинствѣ великихъ рѣкъ Европы; это были въ разныхъ отношеніяхъ настоящія юридическія лица, лица, обладающія болѣе или менѣе широкими правомочіями и постоянными органами. Въ общемъ акты, которые опредѣляютъ сферу ихъ дѣятельности, имѣютъ въ виду одинаковые интересы и, если бы пожелали резюмировать основныя темы ихъ, то пришлось бы остановиться на слѣдующей программѣ: свобода судоходства, полиція, техническія работы, судоходные сборы, таможенное устройство, санитарное дѣло, нейтралитетъ судоходства, администрація и судъ, при токи и т. д.“¹⁾. Но въ то же самое время право отдѣльныхъ рѣкъ представляетъ свои особенности или въ общей постановкѣ дѣла, или въ разработкѣ отдѣльныхъ институтовъ. Исторія почти каждой рѣки приноситъ пѣчто свое. Рейнъ, Шельда, Эльба и другія рѣки западной Европы даютъ намъ образчики болѣе или менѣе совершенной нормальной организаціи рѣчнаго судоходства, созданной широко понимаемыми экономическими потребностями береговыхъ государствъ. Висла, Нѣманъ и нѣкоторыя другія представляютъ примѣры отживающей постановки дѣла. Исторія освобожденія рѣкъ Ю.-и С.-Америки, развивавшаяся независимо отъ статей 1815 г., какъ нельзя лучше, доказываетъ, что свобода рѣчнаго судоходства,—находитъ она свое выраженіе въ постановленіяхъ великихъ международныхъ конгрессовъ, или въ договорахъ отдѣльныхъ государствъ, или въ государственныхъ законахъ той или другой державы,—есть выраженіе общаго закона экономическаго развитія современныхъ народовъ. Наконецъ, Дунай, Конго и Нигеръ показываютъ намъ, какъ можетъ слагаться рѣчное право въ тѣхъ случаяхъ, когда, благодаря неспособности мѣстныхъ правительствъ, иностранное вмѣшательство достигаетъ высшихъ предѣловъ. Если новѣйшія начала не вездѣ еще и безусловно восторжествовали, то въ

¹⁾ Engelhart, Histoire, 80.

теоріи свобода судоходства никѣмъ болѣе не оспаривается. Задача нашего времени дать твердое и окончательное обоснованіе этой идеѣ, указать раціональные предѣлы ея примѣненія и особенно выработать наилучшія формы обезпеченія ея на практикѣ ¹⁾. Работы въ этомъ отношеніи очень и очень много. И, если во внутренней жизни отдѣльныхъ государствъ общественные интересы получили подобающее имъ значеніе, частноправовыя построенія публичныхъ отношеній безслѣдно исчезаютъ, а между отдѣльными факторами національной жизни господствуетъ довѣріе, обезпечивающее за каждымъ изъ нихъ право на мирное развитіе въ предѣлахъ закона, то о международныхъ отношеніяхъ далеко нельзя сказать того же самаго.... ²⁾. Можно однако думать, что окончательное торжество здравыхъ идей и въ области международной жизни ближе, чѣмъ это кажется. Народы нынѣ начинаютъ сознавать свои общіе интересы въ такихъ вопросахъ экономической и культурной жизни, въ которыхъ недавно сравнительно совершенно чуждались другъ друга. Международные договоры относительно каналовъ, регулированія рѣкъ, рыболовства и т. д. тому доказательство. Постепенное сближеніе народовъ и соединеніе ихъ въ одно организованное цѣлое, вотъ тотъ законъ, который мы можемъ установить на основаніи всего доселѣ сказаннаго и для ихъ взаимныхъ рѣчныхъ отношеній.



¹⁾ Никакъ однако нельзя согласиться съ тѣмъ, что все дѣло состоитъ въ разясненіи дѣйствительнаго смысла статей 1815 г., или какъ говоритъ Каратеодори: «Die von 1815 bis zur Gegenwart abgeschlossenen internationalen Conventionen gestanden nach und nach den damals ausgesprochenen Grundsätzen ihre richtige freiheitliche Auslegung zu, wie sie deren Sinn forderte, der freilich durch engherzige, von Particularinteressen bestimmte Interpretation in seiner praktischen Anwendung verdunkelt war».

²⁾ Гарейсъ (Institutionen, S. 70) слишкомъ идеализируетъ современные обстоятельства, когда говоритъ: «Im Einzelnen beziehen allerdings noch Schwierigkeiten und Unklarheiten auch unterscheiden sich die Festsetzungen in Hinsicht auf die einzelnen Ströme nicht unbedeutend von einander» и только....

ОГЛАВЛЕНІЕ ПЕРВАГО ТОМА *).

Предисловіе	III—V.
-----------------------	--------

ВВЕДЕНІЕ.

Экскурсъ I.

Рѣки и рѣчное право.

	<i>Стр.</i>
§ 1. Значеніе рѣкъ, преимущественно какъ путей сообщенія	1—7.
§ 2. Водяное право вообще и рѣчное въ частности	7—11.
§ 3. Международное рѣчное право.—Его практическое и теоретическое значеніе.—Планъ изслѣдованія.	12—19.

Экскурсъ II.

Рѣчное право Римской имперіи.

§ 1. Общія замѣчанія. — Національное рѣчное право Римскаго государства.	20—38.
§ 2. Иностранцы и иностранное судоходство на римскихъ рѣкахъ.—Заключеніе	38—44.

*) Исправленія и добавленія см. въ концѣ II тома.

Экскурсъ III.

Ръчное право средневѣковой Европы.

	<i>Стр.</i>
§ 1. Общія замѣчанія.—Первые вѣка средне- вѣковой исторіи.	45—50.
§ 2. Полный расцвѣтъ феодализма.—Заключе- ніе.	50—66.

Экскурсъ IV.

Національное ръчное право современныхъ государствъ.

§ 1. Историческое развитіе началъ современ- наго ръчнаго законодательства.	67—78.
§ 2. Ръчное право нѣкоторыхъ современныхъ государствъ, преимущественно Россія.	79—94.
§ 3. Заключение: основныя начала современ- наго національнаго права судоходныхъ рѣкъ . . .	94—110.

ЧАСТЬ ИСТОРИЧЕСКАЯ.

ГЛАВА I. Право международныхъ рѣкъ въ періодъ отъ Вестфальскаго конгресса до конца XVIII ст.	111—130.
--	----------

Общій обзоръ.—Шельда.—Рейнъ.—Эльба.—Заключение.

ГЛАВА II. Большая французская революція и право международнаго судоходства.	130—150.
--	----------

Общій очеркъ. — Шельда.—Договоръ Кампо-Формій-
скій и конгрессъ Раштадскій.—Актъ рейнскаго судоход-
ства 15 августа 1804 г.—Другія соглашенія этого вре-
мени.—Заключение.

ГЛАВА III. Постановленія Парижскаго трак- тата 30 мая 1814 г. и Вѣнскаго конгресса 1815 г.	150—172.
---	----------

Вступленіе.—Парижскій конгрессъ.—Исторія и содер-
жаніе постановленій 1815 г. о международныхъ рѣкахъ.—
Значеніе ръчной комиссіи 1815 г. и ея трудовъ.—За-
слуги бар. Гумбольдта.

ГЛАВА IV. Очеркъ развитія свободнаго судоходства по Рейну и его притокамъ. 174—210.

Указатель литературы для Рейна и его притоковъ.— Регламентъ 1815 г. судоходства по Рейну и его притокамъ.— Время отъ 1815 г. до 1831.— Актъ 31 марта 1831 г.—Актъ 17 октября 1868 г.—Заключеніе.—Указатель трактатовъ, конвенцій, регламентовъ и другихъ международныхъ актовъ, относящихся къ Рейну.—Указатель трактатовъ, конвенцій, регламентовъ и проч., относящихся къ притокамъ Рейна.

ГЛАВА V. Очеркъ развитія свободнаго судоходства по Шельдѣ, Маасу, ихъ рукавамъ, каналамъ и проч. 211—233.

Указатель литературы къ Шельдѣ и Массу.—Исторія права судоходства по Шельдѣ отъ 1815 до 1839 г.—Исторія Шельды послѣ 1839 г.—Указатель договоровъ, конвенцій, регламентовъ и другихъ международныхъ актовъ относительно Шельды и примыкающихъ къ ней водъ.—Указатель договоровъ, конвенцій, регламентовъ и другихъ международныхъ актовъ, относящихся къ Маасу.

ГЛАВА VI. Очеркъ развитія свободнаго судоходства по Эльбѣ, Везеру и По. 233—248.

Указатель литературы для Эльбы и Везера.—Право судоходства по Эльбѣ съ 1815 г. и до нашихъ дней.—Указатель трактатовъ, конвенцій, регламентовъ и др. актовъ относительно Эльбы и ея притоковъ.—Право Везера въ XIX ст.—Указатель трактатовъ, конвенцій, регламентовъ и др. актовъ относительно Везера.—Указатель литературы относительно рѣки По.—Право рѣки По послѣ 1815 г.—Указатель трактатовъ, конвенцій, регламентовъ и др. актовъ относительно р. По.

ГЛАВА VII. Очеркъ развитія свободнаго судоходства по Дунаю и его притокамъ 248—332.

Указатель литературы къ Дунаю и его притокамъ.—Дунай до Крымской войны.—Крымская война и мирный договоръ 1856 г.—Верхній Дунай послѣ 1856 г.—Средній Дунай по договорамъ 1871, 1878 и 1883 гг.—Заключеніе.—Указатель трактатовъ, конвенцій, регламентовъ и другихъ актовъ относительно Дуная.—Трактаты, конвенціи и пр. относительно притоковъ Дуная.

ГЛАВА VIII. Очеркъ развитія свободнаго судоходства по Вислѣ, Нѣману, Днѣстру и нѣкоторымъ другимъ рѣкамъ Европы. 333—350.

Указатель литературы къ Вислѣ, Днѣстру и др. рѣкамъ.—Право судоходства по Вислѣ.—Современное поло-

женіе Нѣмана.—Очеркъ международнаго права Днѣстра.—Торнео.—Указатель трактатовъ, конвенцій, регламентовъ и другихъ международныхъ актовъ относительно Вислы, Нѣмана, Днѣстра, Торнео и др. рѣкъ Европы.

ГЛАВА IX. Очеркъ развитія свободнаго судоходства по Ріо де Ла Платѣ, Амазонкѣ и другимъ рѣкамъ Южной-Америки 350—365.

Указатель литературы для Ріо де Ла Платы. — Право судоходства по Ріо де Ла Платѣ.—Указатель трактатовъ, конвенцій, регламентовъ и т. п. относительно Ріо де Ла Платы. — Указатель литературы относительно Амазонки и ея притоковъ. — Право судоходства по Амазонкѣ.—Указатель договоровъ, конвенцій и др. актовъ относительно Амазонки, Ріо Франциско, Ріо Тапахось и др.

ГЛАВА X. Очеркъ развитія свободнаго судоходства по Миссиссипи, рѣкѣ св. Лаврентія и др. рѣкамъ Сѣверной-Америки 365—373.

Указатель литературы для Миссиссипи, Ріо Гранде, Сентъ Джонъ. — Судоходство по Миссиссипи. — Указатель трактатовъ, конвенцій и др. актовъ относительно Миссиссипи и нѣкоторыхъ др. рѣкъ.—Указатель литературы для рѣки св. Лаврентія, великихъ сѣверо-американскихъ озеръ и нѣкоторыхъ другихъ рѣкъ.—Право рѣки св. Лаврентія и великихъ озеръ.—Указатель трактатовъ и пр. относительно рѣки св. Лаврентія и др. смежныхъ рѣкъ.

ГЛАВА XI. Очеркъ развитія свободнаго судоходства по Конго, Нигеру, Каруну и другимъ рѣкамъ Африки и Азіи 374—398.

Указатель литературы для Конго и Нигера. — Постановленія 1885 г. о рѣкѣ Конго.—Нигеръ.—Другія рѣки Африки и Азіи.—Указатель трактатовъ, конвенцій, регламентовъ относительно Конго и Нигера.

ГЛАВА XII. Общіе договоры о рѣчномъ правѣ 398—421.

Предварительныя замѣчанія.—Договоры, посвященные специально рѣчному судоходству —Общіе договоры торговли и судоходства.

ГЛАВА XIII. Юридическое положеніе Боденскаго озера, Каспійскаго моря и др. озеръ. . 421—438.

Указатель литературы для озера Боденскаго, моря Каспійскаго и др. озеръ.—Озеро Боденское.—Море Каспійское.—Сѣверо-Американскія озера, озеро Лугано и др.—Указатель трактатовъ, конвенцій, регламентовъ и т. д.

относительно озера Боденскаго, моря Каспійскаго и др. озеръ.

ГЛАВА XIV. Международныя соглашенія относительно рыбной ловли. 439—460.

Предварительныя замѣчанія. — Международныя соглашенія объ отдѣльныхъ рѣкахъ. — Общіе договоры рыболовства между сосѣдними странами. — Преслѣдованіе нарушеній рыболовныхъ регламентовъ.

ГЛАВА XV. Международныя соглашенія относительно каналовъ, мостовъ, регулированія рѣкъ и т. п. — Общее заключеніе 461—473.

Предварительныя замѣчанія. — Каналы. — Регулированіе рѣкъ. — Мосты, перевозки и проч. — Общее заключеніе.

КОНЕЦЪ ПЕРВАГО ТОМА.

