



УДК 341.01

ПРИНЦИПЫ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ СУЭЦКОГО КАНАЛА В МЕЖДУНАРОДНО-ПРАВОВЫХ ДОКУМЕНТАХ КОНЦА XIX – НАЧАЛА XX ВВ.

Виктория МЕЛЬНИК,

аспирантка Института законодательства Верховной Рады Украины

АННОТАЦИЯ

В статье проведено исследование международно-правовых документов, регламентирующих основные принципы деятельности Суэцкого канала. Указано, что в ходе активного развертывания эксплуатации Суэцкого канала 29 октября 1888 г. была подписана в Константинополе «Конвенция относительно обеспечения свободного плавания по Суэцкому каналу», однако еще ранее, в 1873 г. в Константинополе была создана специальная межгосударственная комиссия, которая и предложила правила обмера судов, проходящих через Суэцкий канал, в качестве основы для расчетов за проводку были взяты правила Европейской Дунайской комиссии 1871 г. В дальнейшем, с развитием морской техники, были введены правила обмера 1904 г., а также инструкция всеобщей компании Суэцкого канала по практическому применению этих правил.

Ключевые слова: Суэцкий канал, конвенция, инструкция, принципы, обмер, правила.

THE PRINCIPLES OF ACTIVITY OF THE SUEZ CANAL IN THE INTERNATIONAL LEGAL DOCUMENTS IN THE LATE XIX – EARLY XX CENTURIES

Viktoriya MELNIK,

Postgraduate Student at the Institute of Legislation of the Verkhovna Rada of Ukraine

SUMMARY

The article examines international legal documents governing the basic principles of the Suez Canal. It was stated that during the active deployment of the Suez Canal operation, on October 29, 1888, the Convention on the Free Navigation of the Suez Canal was signed in Constantinople, but even earlier, in 1873, a special interstate commission was convened in Constantinople, which proposed for measuring vessels passing through the Suez Canal, the rules of the European Danube Commission of 1871 were taken as the basis for the calculation for posting. 1904, as well as an instruction by the Suez Canal General Company on the practical application of these rules.

Key words: Suez Canal, Convention, instruction, principles, measurement, rules.

Постановка проблемы. Создание Суэцкого канала, в качестве важнейшей международной водной артерии, предопределило международное значение данного сооружения и, безусловно, интерес ученых к этому событию [5]. Однако с началом его работы в 1869 г., важнейшим вопросом на этапе его запуска в действие было установление взаимовыгодных принципов деятельности канала, прохода судов через канал, оснований расчета оплаты за проводку.

Актуальность темы исследования подтверждается тем, что все правовые документы, определяющие принципы деятельности и функционирования Суэцкого канала в период с конца XIX – начала XX в. остаются малоисследованными с позиции международного права, так как Суэцкий канал есть очень важным водным объектом, от нормальной деятельности которого зависит развитие мировой экономики.

Состояние исследования. Научный анализ современных проблем, истории

создания, функционирования Суэцкого канала с 1869 г. проводили в своих исследованиях М. Бурьян, Д. Гальский, А. Николаев, В. Савенков, Р. Харьковский, А. Хизриев и др. ученые [1–4].

Целью и задачей статьи является исследование и сравнение текстов международно-правовых документов конца XIX – начала XX в., регламентирующих основные принципы работы Суэцкого канала, начиная с 1869 г.

Изложение основного материала. Переговоры по вопросу относительно установления взаимовыгодных принципов деятельности Суэцкого канала, прохода судов через канал, оснований расчета оплаты за проводку заняли длительное время, в виду разности политики договаривающихся стран. Учитывая принадлежность Египта к Османской империи соответствующая конвенция разрабатывалась, а 29 октября 1888 г. была подписана в Константинополе («**Конвенция относительно обеспечения свободного плавания по Суэцкому каналу**»). Ее подписа-

ли Россия, Германия, Австро-Венгрия, Испания, Франция, Великобритания, Италия, Турция, Нидерланды, Люксембург. Всего 11 государств. В ней устанавливалось, что морской Суэцкий канал как в военное, так и в мирное время будет всегда свободен и открыт для всех коммерческих и военных судов без различия флага. В связи с этим стороны обязались ни в чем не нарушать свободного пользования Каналом как в военное, так и в мирное время. К каналу также запрещалось применять право блокады (ст. 1).

Признавая, что пресноводный Канал составляет необходимую принадлежность Морского Канала, стороны приняли к сведению обязательства, приняты Египтом по отношению к Всемирной Компании Суэцкого Канала во всем, касающемся пресноводного канала (Конвенция 1863 г.). Договаривающиеся стороны обязались ни в чем не нарушать обеспеченность этого Канала и его разветвлений. Любые попытки, имеющие целью раз-



рушить неприкосновенность Канала, запрещались (ст. 2).

Стороны также обязались не нарушать неприкосновенность материальной части, учреждений, построек и работ как в Морском Канале, так и в Канале пресной воды (ст. 3).

Ст. 4–9 регламентировали деятельность и правовой статус Канала в случае военных действий. Договаривающиеся Стороны, для применения принципа равенства во всем, что касается пользования Каналом, постановили, что ни одна из них не будет домогаться территориальных или коммерческих преимуществ, ни привилегий в международных соглашениях, которые могут состояться относительно Канала (ст. 12). Кроме того, стороны согласились с тем, что вытекающие из данного трактата обязательства не будут ограничиваться сроком концессий, дарованных Всемирной Компании Суэцкого Канала (ст. 14) [6, с. 49–51; 7, с. 541–545].

Однако для установления принципов оплаты, мало было договориться, что они будут равными для всех сторон. Так как количественный принцип не подходил, было принято единственно правильное решение – устанавливать оплату за каждое конкретное судно по результатам обмера его вместимости. Однако, единой общепризнанной системы классификации и обмера судов в конце 19 в. не существовала, а классификационные общества если и где появлялись, то лишь начинали свою работу. Исходя из этого в 1873 г. в Константинополе была создана специальная межгосударственная комиссия, которая и предложила правила обмера судов, проходящих через Суэцкий канал. Опыт и результаты деятельности этой комиссии в последствии использовали многие страны.

Общие принципы обмера судов устанавливались такие.

1. Валовая вместимость или общий подъем судов включала точный обмер всех помещений (без исключения) под верхней палубой, а также всех постоянно крытых и огороженных помещений на этой палубе. При этом, постоянно крытыми и огороженными помещениями на верхней палубе считались все помещения, отделенные палубами или навесами и постоянными переборками и поэтому представляющие

увеличение объема, который мог быть использован для укладки груза или как спальные места и иные помещения для пассажиров или экипажа.

Так, одно или несколько отверстий в палубе, в уступах палубы или в переборках, а также отсутствие части переборки не исключало соответствующие помещения из валовой вместимости, если их можно было легко закрыть после обмера и лучше приспособить для перевозки груза и пассажиров.

Однако, пространства под легкими палубами, связанными с корпусом судна только поддерживающими их стойками и постоянно подверженные влиянию непогоды и моря, было принято не считать «закрытыми помещениями» и в валовую вместимость их не ввели, несмотря на то, что они могли служить защитой для судовой команды, палубных пассажиров и даже палубного груза.

2. Палубный груз не включался в валовую вместимость.

3. Закрытые помещения, используемые или могущие быть использованные для пассажиров, решено было не вычитать из валовой вместимости.

4. Определение вычетов на помещения для угля предлагалось производить либо по правилу Европейской Дунайской комиссии 1871 г., либо, в случае постоянных бункеров, их точным обмером [7, с. 9].

Особое правило (II) применялось для нагруженных судов, исходя из правил для обмера вместимости, установленных Международной мерительной комиссией в Константинополе в 1873 г. В нем указывалось, что в тех случаях, вследствие того, что судно нагружено или по какой-либо другой причине, нельзя произвести обмер вместимости по первому правилу, следовало поступать так:

Измеряется длина судна по верхней палубе от внешней кромки стема до задней стороны старпюста и вычитается расстояние от точки встречи кормового надзора со шпунтом старпюста до задней кроки последнего.

Затем измеряется наибольшая ширина судна с обшивкой ли ширстрекком. С обеих сторон снаружи судна. По направлению перпендикулярному диаметральной плоскости, в месте наибольшей ширины, отмечается двумя знаками высота верхней палубы и между знаками под судном протягивается цепь.

Половину длины цепи складывают с половиной наибольшей ширины судна, полученную сумму возводят в квадрат и затем последовательно умножают на длину судна и коэффициент 0,17, если судно из дерева, или на 0,18, если судно железное. Результат даст приблизительный объем судна; разделив его на 100 или 2,83, смотря по тому взяты ли меры длины в английских фунтах или в метрах, получают главную вместимость самого судна (ст. 9) [8, с. 16].

Если выше верхней палубы судна имелись юты, баки, рубки и другие надстройки, крытые и закрывающиеся надстройки (как определено в главных основаниях), то их вместимость следовало исчислять, перемножая их среднюю длину, ширину и высоту и для произведения соответственно на 100 или 2,83, сообразно тому взят ли за единицу меры английский фут или метр; полученные вместительности надстроек присоединялись к главной вместительности самого судна и так получали вместительность брутто или валовую вместительность судна (ст. 10).

Особо устанавливались вычеты, для перехода от валовой вместительности к чистой. В частности, устанавливалось, что для перехода от вышеуказанной валовой вместительности судов к официальной или чистой вместительности, как при парусных, как и при паровых судах (ст. 11), необходимо поступать так:

У парусных судов вычитали: пространства приспособленные и назначенные исключительно для помещения команды и кают судовых чинов, для камбуза и отхожих мест исключительно судовой команды, расположены ли они выше или ниже верхней палубы; крытые и закрывающиеся пространства, если такие были, расположенные на верхней палубе и предназначенный для помещения руля, шпилья, якорных машинок, карт, сигнальных приборов и других навигационных инструментов [8, с. 17].

Все пространства, перечисленные в этих вычетах, могли иметь в отдельности размеры сообразно потребности и обычаям каждой страны, но в общей сложности не более 5% валовой вместительности (ст. 12).

Обмер упомянутых пространств следовало производить по правилам



измерения крытых и закрывающихся пространств на верхней палубе; вычитывая их общую вместимость из валовой, и так получать чистую вместительность (регистрационный тоннаж) или официальную вместительность для парусных судов (ст. 13).

Что касается паровых судов или иным механическим двигателем, то в этом случае следовало вычитать:

1. Те же пространства, что у парусных судов (ст. 12), в пределах до 5% валовой вместительности (ст. 14, п. 2).

2. Пространства, занятые машинами, котлами, угольными ямами, коридорами гребных валов на винтовых судах; пространства между палубами и в крытых и закрывающихся надстройках на верхней палубе окружающие дымовые трубы (кожухи); пространство для доступа воздуха и света в машинные отделения и нужные для действия и ухода за последними. Эти вычеты не должны превышать 50% валовой вместимости (ст. 14, п. 2).

Отдельно устанавливалось, что обмер однородных пространств на парусных и паровых судах (п. 1 ст. 14) следовало производить по правилам, изложенным в ст. 12 и 13 для парусных судов [8, с. 18].

А вот обмер пространств, имеющих специально на паровых судах (п. 2 ст. 14) полагалось производить по таким правилам (ст. 15).

Что касается судов с угольными ямами с подвижными переборками, то устанавливалось, что на паровых судах, не имеющих постоянных угольных ям, но поперечные ямы с подвижными переборками, с боковыми ямами или без них, следовало измерять пространство занятое машинными отделениями и прибавлялось 70% этого пространства для винтовых судов и 50% для колесных.

Под машинными отделениями, в этом случае понималось пространство занятое машинами и котлами вместе с пространством безусловно необходимым для их действия и управления ими, с прибавкой коридора гребного вала на винтовых судах и пространств между палубами, предназначенными служить кожухами дымовых труб и для пропуска воздуха и света в машинные отделения.

В контексте изучения правил обмера, важным разъясняющим документом

служит **инструкция всеобщей компании Суэцкого канала по практическому применению правил 1904 г.**

Ей устанавливалось, что при обмере для прохода по Суэцкому каналу в валовую вместимость должны быть включены следующие пространства:

1. Все пространства (без всякого исключения) под верхней палубой, т.е. корпус, ограниченный обмерной палубой, и межпалубное пространство или межпалубные пространства между обмерной и верхней палубой.

2. Все постоянно крытые и огороженные пространства на верхней палубе или над ей (надстройки и палубные пространства).

Особо ценным следует считать то, что в инструкции содержались определения, т.е. используемые термины, что способствовало правильному толкованию правил обмера и установлению единой терминологии в данном вопросе.

Что касается определений, то устанавливалось, что «Обмерной палубой» называется:

a) верхняя палуба на судах с одной или двумя палубами;

b) вторая палуба снизу на судах не считается палубой при определении обмерной палубы на таких судах.

Верхняя палуба. Верхней палубой следовало считать палубу, лежащую непосредственно над верхним междупалубным пространством.

Она расположена над надстройкой, называемой пространством под навесной палубой, если пространство под навесной палубой входило в обмер полностью. Она расположена под надстройкой, называемой пространством под навесной палубой, если пространство под навесной палубой не входило в обмер полностью и поэтому составляло первый ярус надстроек. Положение верхней палубы устанавливалось раз и навсегда при выдаче первого специального свидетельства Суэцкого канала, за исключением тех случаев, когда происходят такие изменения конструкции, требующие выдачи нового специального свидетельства:

1. Переоборудование верхнего межпалубного пространства в пространство под навесной палубой.

2. Переоборудование пространства под навесной палубой в закрытое межпалубное пространство путем посто-

янного закрытия отверстий листами, прикрепленными или приваренными к борту судна.

Надстройки. Под надстройкой следовало понимать сооружение, расположенное выше верхней палубы и простирающееся от одного борта судна до другого так, что бортовые стенки его представляли непосредственное продолжение вверх бортов судна или находятся на расстоянии, не превышающем 1 фута (0,3 м.) от борта [7, с. 23].

С точки зрения специальных свидетельств Суэцкого канала рассматриваемыми надстройками являлись:

1. Изолированные пространства: ют, бак, средняя надстройка.

2. Соединенные пространства: Удлиненный ют, т.е. соединенные ют и средняя надстройка, или ют, имеющий шахту для доступа света и воздуха в машинное отделение; удлиненный бак, т.е. соединенный бак и средняя надстройка. Если ют или бак соединены были со средней надстройкой непрерывной палубой над ними и непрерывными бортами, то они составляли соединенное пространство, называемое «удлиненный ют» в первом случае и «удлиненный бак» во втором. Полный перерыв в палубе либо в бортах этих пространств давал основание считать надстройку как изолированное пространство.

3. Пространство под навесной палубой (шельтердек): Пространство, образующееся соединением в единое целое непрерывной палубой, простирающейся от одного конца до другого, трех пространств обычных надстроек. Пространство под навесной палубой характеризовалось наличием отверстий в бортах. Если такие отверстия простирались от палубы до палубы и образовывали полный перерыв в бортах или существовал полный перерыв палубы над пространством, то такой случай следовало рассматривать как случай изолированных пространств. Отверстия в бортах под навесной палубой не могли быть снабжены какими-либо средствами закрытия.

Уступы. Под уступом понималось пространство, расположенное непосредственно над верхней палубой, простирающееся от борта до борта и высотой менее обычной надстройки. Отличительной особенностью уступа



считалось отсутствие под ним палубы; существенное значение его состояло в увеличении объема пространства, над которым он устроен. Наличие под ним палубы препятствовало отнесению такого пространства к категории уступов.

Рубки. Рубками назывались сооружения, расположенные над верхней палубой и не доходящие до бортов суда (кормовые рубки, бортовые рубки и т.д.).

Закрытые шахты для доступа света и воздуха для главных механизмов. Шахты для доступа света и воздуха считаются закрытыми, если они ограничены переборками по крайней мере с двух боковых сторон.

Правила 1904 г. принципиально были применимы только к надстройкам. Однако Компания разрешила, чтобы некоторые предписания этих правил применялись также и к рубкам. Каждый ярус надстроек должен обмеряться отдельно, причем способ обмера первого яруса надстроек отличался от способа обмера прочих ярусов.

Далее в инструкции даны определения надстроек, к которым применимы правила 1904 г. [7, с. 25]. В них находим «Глава 1. Суда только с одним ярусом надстроек» [7, с. 25–31], состоящая из «П. 1. Изолированные пространства» [7, с. 31–33]; «П. 2. Соединенные пространства» [7, с. 33–35]; «П. 3. Пространства под навесной палубой» [7, с. 35].

Глава 2 была посвящена судам, имеющие более одного яруса надстроек (нижний ярус мог обмеряться с изъятиями или без них). Она посвящена раскрытию таких вопросов как «П. 1. Нижний ярус, обмеряемый с изъятиями» [7, с. 35–37]; «П. 2. Нижний ярус, обмеряемый без изъятий» [7, с. 37]; «D. Условия, при которых применимы изъятия, предусмотренные правилами 1904 г.» [7, с. 37–39].

Выводы. Таким образом, можно сделать следующий вывод. В ходе активного развертывания эксплуатации Суэцкого канала 29 октября 1888 г. была подписана в Константинополе «Конвенция относительно обеспечения свободного плавания по Суэцкому каналу», которой определялись основные международные принципы, применяемые по отношению к данному сооружению.

Однако еще ранее, в 1873 г. в Константинополе была создана специальная межгосударственная комиссия, которая и предложила правила обмера судов, проходящих через Суэцкий канал, в качестве основы для расчетов за проводку были взяты правила Европейской Дунайской комиссии 1871 г. В дальнейшем, с развитием морской техники, были введены правила обмера 1904 г., а также инструкция всеобщей компании Суэцкого канала по практическому применению этих правил.

Список использованной литературы:

1. Суэцкий канал (факты и документы) : сборник статей / перевод с арабского Е.С. Евсеева и Ю.С. Селивестрова ; под общ. ред. А.Ф. Султанова. Москва : Издательство иностранной литературы, 1959. 244 с.
2. Николаев А.Н. Правовой режим Суэцкого канала и национализация Египтом Суэцкой компании. Москва : Госюриздат, 1960. 175 с.
3. Хизриев А.Х. Египет в восточной политике великих держав от строительства Суэцкого канала до английской оккупации (1854–1882 гг.). Москва : Восточная книга, 2013. 167 с.
4. Гальский Д. Великие авантюры: История создания Суэцкого и Панамского каналов / пер. с чеш. ; ред. и предисл. И.М. Могилёвкина. Москва : Прогресс, 1986. 440 с.
5. Суэцкий канал. Сборник документов. Москва : ИМО, 1967. 178 с.
6. Полное собрание законов Российской империи. Собрание третье. Т. VIII. 1888. Санкт-Петербург, 1890. 641 с.
7. Правила и инструкции обмера морских судов, проходящих через Суэцкий и Панамский каналы. Москва : Транспорт, 1964. 247 с.
8. Правила для плавания Суэцким каналом. (По материалам 1902 г.). Издание Главного Гидрографического Управления. Санкт-Петербург : Типография Морского Министерства в Главном Адмиралтействе, 1902. 31 с.

ИНФОРМАЦИЯ ОБ АВТОРЕ

Мельник Виктория Станиславовна – аспирантка Института законодательства Верховной Рады Украины

INFORMATION ABOUT THE AUTHOR
Melnik Viktoriya Stanislavovna – Postgraduate Student at the Institute of Legislation of the Verkhovna Rada of Ukraine

vmelnyk73@gmail.com