

ТЕОРИЯ И ИСТОРИЯ ПРАВА И ГОСУДАРСТВА; ИСТОРИЯ УЧЕНИЙ О ПРАВЕ И ГОСУДАРСТВЕ. КОНСТИТУЦИОННОЕ ПРАВО

УДК 344. 395.5

ПРАВОВАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ МАЯЧНОЙ СЛУЖБЫ ВЕЛИКОБРИТАНИИ В СЕВЕРНЫХ ГРАФСТВАХ, НА ОСТРОВАХ В ЛА-МАНШЕ И КОЛОНИЯХ

Змерзлый Б. В.

Крымский федеральный университет им. В. И. Вернадского

В данной работе на основании анализа серии специальных нормативных актов Великобритании произведен анализ правового регулирования и организации деятельности маячных служб в северных графствах империи, на островах в Ла-Манше и в колониальных владениях. Раскрыты особенности регуляции этих вопросов, права и полномочия местных властей и правительства в лице королевы. Установлено, что общая координация деятельности маячных служб производилась Советом торговли из Лондона на основе парламентских актов и специального законодательства.

Ключевые слова: правовое регулирование, закон, маяки, колониальные владения.

В предыдущей нашей публикации мы обращались к проблеме правового регулирования деятельности маяков, играющих важную роль в деле обеспечения безопасности торгового судоходства в Великобритании в XIX в. [1]. В ней на основе действовавшего законодательства были раскрыты особенности управления и эксплуатации маячных огней и сооружений на территории самой Великобритании, однако вопрос о правовой организации этой деятельности в обширных колониях данной страны остался вне поля нашего внимания.

Прежде чем раскрыть этот вопрос, мы хотели бы обратить внимание ученых на тот факт, что даже в английском законодательстве второй половины XIX – начала XX вв. этой проблеме уделено мало внимания.

Так, к примеру, в своде английских морских постановлений издания 1871 г. проблемам правового регулирования маяков вообще не нашлось места [2].

Английский закон о торговом мореплавании 21 декабря 1906 года не содержал разделов, посвященных как лоцманам, так и маякам [3].

Немногим от них отличался и «Систематический сборник английских законов о торговом мореплавании» [4].

В чем же причина такого подхода английского законодателя?

Ответ на это вопрос весьма прост. Как известно, английские законы о торговом мореплавании изложены в Парламентском акте от 10 августа 1854 г. под общим названием «The Merchant Shipping Act, 1854». Все же последующие законоположения по торговому мореходству в основе своей составляют предмет особых актов, обнародованных с 1855 по 1876 гг., которые выступали изменением или дополнением первоначального, основного закона 1854 г.

Уточнив и упорядочив в 1854 г., а также в отдельных постановлениях второй половины XIX в. все, что касается управления маяками, английский законодатель не видел необходимости постоянного повторения в нормативных актах одного и того же материала.

К тому же большинство кодифицированных актов, посвященных торговому мореплаванию других стран Европы, в этот период к правовому регулированию деятельности маяков вообще не обращалось [5–9].

Сама же система управления как маяками в метрополии, так и в колониях изменениям не подвергалась.

В то же время можно указать, что английский закон о торговом мореплавании от 25 августа 1894 г. в отношении корпорации «Trinity House», фактически полностью контролировавшей основную часть маяков Великобритании, не пожелал передать в ее руки остальные знаки, учитывая особенности управления как отдельных территорий, так и колоний.

Особое управление имела система северных маяков империи. Устанавливалось, что:

1) лица, занимающие следующие должности, образуют корпорацию, называемую «Главным управлением северных маяков»:

- а) главный прокурор и поверенный по делам казны для Шотландии;
- б) городские головы Эдинбурга, Глазго и Абердина;
- в) старшие гласные Эдинбурга и Глазго;
- г) шерифы графств;
- д) всякие лица, выбранные на основании этой статьи;

2) эта корпорация имела общую печать, и любые пять ее членов составляли законное присутствие и имели право исполнять все такие действия и дела, какие было предоставлено производить всей корпорации;

3) члены корпорации также могли избирать в свою страну городского голову или старшего судью любого учрежденного королевской властью или парламентом города у берегов Шотландии или вблизи их, а также шерифа любого графства, в состав которого входят эти берега (ст. 668) [10, с. 376].

Особое положение занимали маяки и знаки, находящиеся на островах в Ламанше. Так, во-первых, права, принадлежащие корпорации «Trinity House» не могут быть осуществлены в отношении маяков, буйев и знаков, уже сооруженных или поставленных, или тех, которые могли быть в будущем поставленными или сооруженными на островах Гернсей и Джерсей (за исключением прав корпорации в отношении передачи или покупки местных маяков, буйев и знаков, и предупреждения показания неверных огней) без соизволения на то королевы, выраженного указом (п. 1, ст. 669).

Во-вторых, сборы в отношении какого-либо маяка, буя, или знака, сооруженных или поставленных на островах Герсней, Джерсей, Сарк или Олдерней или же вблизи их, не должны были взыскиваться на островах Герсней и Джерсей без согласия управления этих островов (п. 2, ст. 669).

Что же касается маяков и предостерегательных знаков в колониях, то закон предусматривал, что, во-первых, в случаях, когда какой-либо маяк, буй или знак был сооружен или поставлен до или после издания этого закона у берегов любого британского владения или вблизи их распоряжением или с согласия законодательной

власти этого владения, то королеве предоставлялось установить указом по отношению к этому маяку, бую или знаку взимание таких сборов (в этом законе называемых колониальными маячными сборами) с владельцев или капитанов судов, проходящих мимо них и пользующихся ими, какие королева признает соответственным; вместе с тем королеве предоставлялось указом увеличить, уменьшить или отменить такие сборы, и сборы эти, начиная со времени, обозначенного в указе, подлежат взиманию во всех владениях королевы (п. 1, ст. 670).

Во-вторых, колониальные маячные сборы не должны были взиматься в каком-либо британском владении до того, пока законодательная власть этого владения обращением к правительству или надлежащим образом утвержденным актом или приказом не выразит своего мнения о том, что такой сбор следует взимать (п. 2, ст. 670) [11, с. 377].

Что же касается поступления и взыскания колониальных маячных сборов, то, во-первых, колониальные маячные сборы должны в пределах Соединенного королевства поступать и взыскиваться насколько возможно в том же порядке, как взыскивались на основании этого закона маячные сборы (п. 1, ст. 671).

Во-вторых, колониальные маячные сборы в каждом британском владении должны были собираться лицами, назначаемыми для этой цели губернаторами этих владений, и взиматься таким же способом и порядком и с соблюдением тех же условий (насколько это позволяли обстоятельства), как и маячные сборы на основании этого раздела данного закона, или же иным способом и порядком, и с соблюдением иных условий, какие предпишет власть данного владения (п. 2, ст. 671).

Взимаемые в силу этого закона колониальные маячные сборы должны были уплачиваться в Главное казначейство королевы в такие сроки и таким способом, какие указывал Совет торговли, и должны получать назначение и выплачиваться из последнего для целей, разрешенных этим законом, в порядке, какой предпишет Совет торговли (ст. 672).

Колониальные маячные сборы должны были после вычета из них расходов по взиманию идти на уплату расходов, вызванных сооружением и содержанием того маяка, бую или знака, в отношении которых сбор был взыскан, но не должны были употребляться для какой-либо иной цели (ст. 673).

Предусматривалась законом и возможность выделения ссуд для постройки и ремонта колониальных маяков. Так, во-первых, Совету торговли давалось право реализовывать такие суммы, какие он признавал необходимыми, с целью постройки или ремонта какого-либо маяка, бую или знака, в отношении которых взимались или должны были взиматься колониальные маячные сборы, под обеспечение таким образом взимаемых или предстоящих к взиманию сборов (п. 1, ст. 674).

Во-вторых, любая сумма, которую предстояло реализовать указанным выше образом, могла быть выдана в виде ссуды Государственным казначейством из сумм, ассигнованных парламентом или комиссией по ссудам на общественные работы, или другими лицами, но всякая такая ссуда должна была выдавать и быть обеспечена тем же способом и с соблюдением тех же постановлений [11, с. 378], как это было установлено на основании этого раздела рассматриваемого закона для ссуд на маячные надобности в Соединенном Королевстве (п. 2, ст. 274).

Что же касается отчетов о колониальных маячных сборах, то предусматривалось, что:

1) должен вестись счет всем колониальным маячным сборам, поступившим на основании этого закона, и всем суммам, израсходованным на постройку, ремонт и содержание маяков, буюв или знаков, в отношении которых эти сборы взимаются (п. 1, ст. 675);

2) эти счета полагалось вести с соблюдением правил, какие указывал Совет торговли и ежегодно предоставлять на рассмотрение парламенту и проверять в порядке, какой предписывался особым королевским указом (п. 2, ст. 675) [11, с. 379].

Безусловно, что не только Великобритания обладала колониями, в которых находились необходимые для нужд торгового мореплавания маяки. К таким государствам относилась и Российская империя.

Российская империя была страной, которая хотя формально и не имела колоний, но использовала несколько иную схему подчинения захваченных земель. Обращение в данном случае имеет весьма прямое обоснование: Санкт-Петербург, с момента образования в Финском заливе, был весьма зависим от превратностей погоды и, соответственно, от качественного действия на систему обеспечения безопасности судоходства, в том числе и работы маяков.

Как известно, по результатам последней русско-шведской войны 1808–1809 гг. финские земли вошли в состав Российской империи на правах широкой автономии [12]. Это событие позволило создать единую и, таким образом, более совершенную систему управления маяками финского залива.

Следующим же этапом на этом пути стало преобразование Морского министерства согласно указу от 24 августа 1827 г. [13, с. 270–271]. Этот документ позволил объединить в одном ведомстве многие ранее самостоятельные направления обеспечения безопасности судоходства, в том числе руководство и снабжение маяков.

С другой же стороны, к примеру, финские лоцманы имели особое подчинение и, соответственно, отдельную от имперской нормативно-правовую базу.

Список литературы:

1. Змерзлый Б. В. «Правовое регулирование деятельности маяков в Великобритании по закону о торговом мореплавании 1894 Г». Ученые записки Крымского федерального университета имени В. И. Вернадского Юридические науки. – 2018. – Т. 3 (69). № 2. – С. 25–36.
2. Свод морских торговых постановлений издания 1871 г. Перевел с английского лейтенант Андрей Деливорн. – СПб., 1872. – 412.
3. Английский закон о торговом мореплавании 21 декабря 1906 г. (Merchant Shipping Act, 1906). – СПб., 1908. – 93 с.
4. Систематический сборник английских законов о торговом мореплавании. (Лиз и Бигхем). Перевод с английского. – СПб., 1885. – 418 с.
5. Норвежский закон о мореплавании (Norsk Lov om Sjøfarten). 20 июля 1893 г. Под редакцией Члена Собрания В. С. Садовского. – С.-Петербург, типография В. Киршбаума, 1902. – 149 с.
6. Устав Торгового мореплавания итальянского королевства. – СПб.: Печатано в типографии морского министерства, в Главном Адмиралтействе, 1877. – 196 с.
7. Итальянские законы о торговом мореплавании. – С.-Петербург, типография В. Киршбаума, 1903. – 350 с.
8. Германские законы о торговом мореплавании. Под редакцией В. С. Садовского. – СПб.: типография Т-ва «Народная польза», 1902. – 248 с.
9. Приватное морское коммерческое право на основании существующего шведского законодательства. Сочинение Хамбрэ. 1870 года. Перевел Коллежский советник Головачов. – СПб.: типография Морского министерства, 1872. – 209 с.

10. Английский закон о торговом мореплавании 25 августа 1894 г. Под редакцией Члена-Делопроизводителя С. П. Веселаго. – СПб., Типография В. Кишбаума, 1903. – 439 с.
11. Английский закон о торговом мореплавании 25 августа 1894 г. Под редакцией Члена-Делопроизводителя С. П. Веселаго и М. В. Линдена. – СПб, Типография Кишбаума, 1905. – 439 с.
12. Полное собрание законов Российской империи с 1649 г. Т. XXX. 1808 – 1809. – СПб, 1830. – 1404 с.
13. Змерзлый Б. В. Правовое регулирование торгового судоходства в Черноморско-Азовском регионе в конце XVIII – начале XX вв. / Б. В. Змерзлый. – Симферополь, 2014. – 660 с.

Zmerzlu B. Legal organization of the lighthouse service UK in the Northern counties, on the Islands in the English Channel and the colonies // Scientific notes of V. I. Vernadsky crimean federal university. Juridical science. – 2018. – Т. 4 (70). № 3. – P. 3–7

In this paper, based on the analysis of a series of special regulations of the UK, the analysis of the legal regulation and organization of the activities of lighthouse services in the Northern counties of the Empire, on the Islands in Lamansha and in colonial possessions. The features of regulation of these issues, the rights and powers of local authorities and the government, represented by the Queen, are revealed. Found that overall coordination of activities of lighthouse authorities was made by the Board of Trade of London on the basis of acts of Parliament and specific legislation.

Key words: legal regulation, law, beacons, colonial possessions.