

## Трибуна молодого ученого

УДК: 9(45747) : 614.46

### КАРАНТИННЫЕ МЕРЫ В БАССЕЙНАХ БАЛТИЙСКОГО И БЕЛОГО МОРЕЙ РОССИЙСКОЙ ИМПЕРИИ В XIX – НАЧАЛЕ XX ВВ.

*Воронина Е. О.*

*Таврический национальный университет им. В.И. Вернадского, г. Симферополь, Украина*

В работе рассмотрен процесс развития карантинных мер на побережье Балтийского и Белого морей Российской империи, принимаемых в основном с помощью международного сотрудничества и привлечения карантинных служб Норвегии, Англии, Дании, Швеции.

*Ключевые слова:* карантин, Россия, договор, Балтийское и Белое моря.

Актуальность проблемы обуславливается необходимостью совершенствования действующего комплекса анти эпидемиологических нормативно-правовых актов; совершенствования взаимодействия государственных служб, в обязанности которых входит обеспечение безопасности населения; потребностью анализа и использования имеющегося опыта в этой сфере, анализа применяемых ранее мер и оценка их эффективности.

Историография проблемы немногочисленна. В выявленных работах рассматриваются или затрагиваются отдельные аспекты создания и деятельности карантинных служб и соответствующего отраслевого законодательства. Среди работ, очевидно, следует отметить труды таких исследователей как Змерзлый Б.В., Эрисман, Галанин М.И., Черкасский Б.Л., Сергиев В.П., Ладный И.Д., Щепин О.П., Ермаков В.В., Пристанскова Н.И. [1-8]. В большинстве случаев данные ученые рассматривают медицинские аспекты профилактики и предупреждения распространения эпидемиологических заболеваний, отдельные карантинные мероприятия. В связи с чем, можно отметить, что комплексных научных исследований по данной проблематике не проводилось.

Одной из важнейших торговых и судоходных магистралей России на протяжении XVIII в. являлось Балтийское море. Тем не менее, практически весь этот период оно оставалось без таких особых мер как создание при его портах карантинных учреждений. Они открывались лишь в качестве временной заградительной меры при

вспышках чумы. Как известно, первым постоянно действовавшим карантинном не только на Балтике, но и на территории всей империи был созданный указом 6 мая 1786 г. (№16390) карантинный дом на острове Сескар [9, с. 584]. Основные положения и особенности его организации и деятельности нами уже были рассмотрены в иных работах. Нужно отметить и тот факт, что данный карантин в своей работе был призван обеспечить безопасность лишь Санкт-Петербурга. Прочее же побережье оставалось практически незащищенным от внесения эпидемий, так как долгое время устройство карантинных для Балтики признавалось нецелесообразным из-за их большого количества, дороговизны и стеснений в развитии торговли.

Так, к примеру, в 1801 г. был назначен сбор для устройства карантинных и карантинных застав в Рижском, Перновском и Аренбургском портах (№20509) [10, с. 362]. Но до реального их открытия дело так и не дошло.

В 1805 г., когда в странах южной Европы вспыхнула желтая лихорадка, на острове Сескар у России еще был карантин, но уже тогда по договору с Данией было решено впускать в Российские балтийские порты только суда, представлявшие свидетельство о проходе карантина в Христианзанде в Норвегии, где был аккредитован российский карантинный агент. Но окончательно решение этого вопроса затянулось из-за войны Дании с Англией [11, с. 856]. Позже, после 1813 г. договор был возобновлен с привлечением к нему Швеции. Тогда же, в 1805–1806 гг. в Балтийские порты России допускались лишь суда приходившие с свидетельствами от Ельсинорской Карантинной комиссии (№22295) [12, с. 757-758].

В 1805 г. на Белом море близ Архангельска также был открыт карантин, но его можно было использовать лишь в крайнем случае из-за необорудованности. В связи с чем в Архангельский порт решено было принимать туда суда не иначе как с свидетельствами с Христианзандского карантина. В результате, решили использовать для охраны Балтийских портов карантин Дании, а Белого моря карантинными Норвегии и Англии. Более детально это закреплено в указе от 25 мая 1816 г. «Постановление об охране Российских берегов и портов на Балтийском и Белом морях от внесения в оные заразительных болезней» (№26.285) [13, с. 856]. При этом ставка делалась на проверенный временем датский карантинный устав, с его строгими мерами предосторожности. В качестве дополнительной меры было решено назначить в важнейшие карантинные Дании по одному российскому карантинному агенту, с одним каждому из них помощником, и именно: «в Гельсингер на Зунд в Нибург на большом Белте и в Тенниген на Голстинском канале», с соответствующим жалованием – агентам по 800, а их заместителям по 500 рублей серебром в год [13, с. 857]. Данным агентам давалась специальная инструкция, а к Дании адресовалась просьба допустить их в карантинные комиссии и разрешить присутствовать при очищении и освидетельствовании судов идущих в российские порты.

Кроме того, запросили у Датского правительства формы карантинных свидетельств, выдаваемых судам в Гельсингере, Нибурге, Теннингене и Фридриции о очищении и безопасности экипажа и груза, для распространения во всех российских в Балтийском море и его заливах таможнях, заставах, среди брандвахтных командиров и прибрежного начальства. В дальнейшем в российских портах Балтики разрешалось принимать без карантинных видов те только суда, которые загружались или шли без груза от иностранных и российских берегов по всему пространству Балтики, начиная от Датских карантинных заведений в Гельсингере, Нибурге, Фридриции и

Теннинге. Все же прочие суда, идущие в российские Балтийские порты через Зунд, Большой Бельт и Голстинский канал, разрешалось принимать только при предъявлении свидетельства об очищении этих карантинных агентов и билетов российских карантинных агентов в Гельсингере, Нибурге и Теннингене.

Из этого правила исключались лишь суда, входящие в Балтику через малый Бельт. Они, согласно желанию Датского правительства, должны были приниматься только по выдаваемым в Фридрихии карантинным свидетельствам об их безопасности, «ежели только будут в настоящей форме и не подвержены никакому сомнению» (п. 2-6).

В случае болезни агента, его замещал помощник, он же и подписывал билеты. За выдачу билетов от карантинного агента взимали с каждого судна пошлину по 1 серебряному рейхсталеру, которые шли агенту и его помощнику. Все суда, идущие из Серенного моря к российским Балтийским портам, для их большего отличия, должны были иметь на одной из мачт зеленый флаг, т.е. также как было и в Дании, и предъявлять свои документы первому брандвахтовому станциону у Либавы. Брандвахтный командир, по рассмотрению документов и найдя все в порядке, оставлял у себя билет карантинного агента, вместо него выдавал свой в билет, возвращая при этом и карантинное свидетельство (п. 7-10). Далее билет брандвахтного Командира предъявлялся прочим брандвахтам на пути следования судна, а по прибытии к порту отдавался вместе с карантинным свидетельством таможенному руководству порта. Судам, проходящим через малый Бельт, выдавали билет от брандвахтного командира только по свидетельству карантинного заведения в Фридрихии, он был особой формы.

Если же суда не представляли необходимых документов, их не допускали к портам и берегам российским, а сопровождали под надзором легкого судна до главного брандвахтного станциона у Либавы, для высылки в Зунд [13, с. 858]. Если такие суда приходили из мест где была эпидемия и подверженным заражению грузом, то их конвоировали до Гельсингерского карантина, где они поступали в ведение российского карантинного агента. Если же шкипера таких судов прошли скрытно или насильно мимо карантинных Дании, с целью избежать освидетельствования или карантинного очищения, с их шкиперов предписывалось агенту взимать штраф в 100 рейхсталеров, без чего билет в российские порты не выдавался (10-14).

Во исполнение вышеуказанных предписаний, морской министр обязывался учредить главный брандвахтный станцион у Либавы и снабдить его небольшими судами для крейсирования и запрета судам, идущим из северного моря проходить мимо станциона без представления ему необходимых документов. Если же какое судно, имеющее карантинное свидетельство и билет российского агента прошло случайно главный станцион у Либавы, то его встречали иные брандвахты, с вручением уже своих билетов.

Если судно было без карантинного свидетельства и билета, карантинного агента, или они оказывались не сходными, и, следовательно, сомнительными, тогда оно с помощью брандвахт высылалось в море. Если шкипер настаивал на подлинности документов, то брандвахтный командир отправлял их к главному береговому гражданскому начальству, и ожидал его разрешений, удерживая судно в отдалении и запрещая любое с ним сообщение. О сомнительности такого судна сообщалось также немедленно и ближайшему таможенному начальству (п. 15-17) [13, с. 859].

Для судов идущих из зараженных и сомнительных мест к берегам и портам Белого моря, назначался главным карантин в Христианзанде (Норвегия), для чего запрашивалось разрешение на допуск туда российского агента у Шведского правительства (п. 19) [13, с. 860].

Кроме того, все посольства и российские консулы были обязаны присылать управляющему министерством иностранных дел сведения о заразных болезнях при первом появлении их в тех странах, где они находились, параллельно сообщая об этом и российским карантинным агентам в Гельсингере, Нибурге, Теннингене и Христианзанде. Эту информацию МИД сообщал министерствам полиции и финансов для усиления предосторожностей на границе (п. 32, 33) [13, с. 862].

В развитие и исполнение предыдущего документа, указом от 13 февраля 1817 г. в карантинные заведения Дании были назначены надворные советники: в Гельсингер Пахерта, в Теннинген Романов и в Нибург коллежский советник Гершау (№26673) [14, с. 69].

В 1819 г. по просьбе датской стороны было принято решение о принятии в российские порты судов со свидетельствами Копенгагенской карантинной комиссии, даже в случае если они не были засвидетельствованы Гельсингерским карантинным агентом. Такие суда проходили мимо карантина по причине сильного ветра и, следовательно, не могли получить необходимых документов от находящегося там карантинного агента. Правительство Дании просило считать такие корабли очищенными во время стоянки на рейде и не штрафовать их, допуская к российским портам (№27921) [15, с. 336-337].

В 1821 г. предыдущие узаконения были дополнены решением, согласно которому суда, вошедшие из Северного моря в Балтийское без всякого груза, а не принявшие его в портах Пруссии, Дании и Швеции, допускались к Российским берегам без штрафа, когда они не найдя в иностранных портах груза, обращались за ним к российским берегам с предоставлением соответствующих карантинных документов Пруссии, Дании или Швеции. При этом суда, вошедшие с Северного в Балтийское море с грузом, даже если они и временно и останавливались у берегов Пруссии, Дании или Швеции, и с тем же самым грузом шли к российским берегам, должны были представлять свидетельство от карантинных и российских агентов в них (№28609) [16, с. 692-693].

Как видно из последних документов, к началу 1820-х гг. прослеживается тенденция, согласно которой объем работы у российских карантинных агентов в карантинах Гельсингера, Нибурга, Тенингена и Христианзанда значительно уменьшился. Содержать данный штат было практически незачем. В связи с чем, 24 февраля 1823 г. было принято решение об отозвании находящихся в них карантинных агентов и их помощников с возложением лежавших на них обязанностей на российских же консулов или агентов коммерческих дел в этих странах. В дальнейшем принимались суда в Балтийское море и допускались в российские порты с предоставлением от Датских карантинных или Шведского Кензойского. Как и ранее, без карантинных документов принимались в балтийских портах только суда ходившие внутри Балтики, за чертой датских карантинных. В портах Белого моря принимались суда из сомнительных мест только с документами от шведского Христианзандского или Английских карантинных (№29331) [17, с. 797].

В связи со вспышкой чумы в Египте, 10 октября 1827 г. были уточнены ранее принятые меры карантинной безопасности относительно российских портов Балтийского и Белого морей (№1450). Кроме прочего, все приходящие даже со всеми необходимыми документами суда обязательно освидетельствовали российские врачи из порта [18, с. 878-879].

22 мая 1828 г. было принято решение «Об освобождении всех судов, идущих в Российские порты Балтийского моря из мест совершенно здоровых, от предъявления карантинных паспортов» (№2044). Согласно ему, карантинные паспорта отменялись для кораблей, идущих от безопасных мест. К ним относились порты Дании, Швеции, Норвегии, Ганзеатические, Голландские, Великобританские (исключая Гибралтар и Мальту) и Французские вдоль Ла-Манша и Атлантического океана. Для кораблей, идущих с прочих мест, карантинные паспорта оставались обязательными.

Важным был и другой предпринятый правительством шаг. Так, в дальнейшем, публикуемые королевским датским карантинным правлением объявления служили и российским службам указанием, какие порты считать сомнительными, или зараженными, соответственно чему суда должны были подвергаться карантинам очистительным или наблюдательным [19, с. 566].

21 мая 1836 г. были опубликованы «Высочайше утвержденные правила о спасении кораблей и судов, претерпевающих крушение или гибель» (№9200) [20, с. 534-535]. В целом данный документ разделялся на две основных части: 1) правила для тех регионов, в которых действовали карантинные учреждения и 2) для тех, в которых их не было. Так, в частности, в отделе 3 данных правил посвящалось карантинным предосторожностям по берегам Белого моря. Они в основном предусматривали отделение членов экипажей потерпевших крушение судов, с применением караулов и прочих мер предосторожности, предусмотренных карантинным уставом [20, с. 540].

25 апреля 1839 г. было опубликовано решение, согласно которому, в российские порты допускались суда не только с соответствующими карантинными документами Швеции, Норвегии и Дании, но и Англии (№12266) [21, с. 382]. Таким образом, установленный порядок антиэпидемиологических мер в российских портах Балтийского и Белого морей, т.е. возложение основной работы на карантинные учреждения прочих государств сохранялся достаточно долго, так как оказался весьма эффективным и низкочувствительным для собственно российской казны.

Без особых изменений он сохранялся до 1857 г., когда с формальным окончанием Крымской войны начинался процесс нормализации внешней торговли государства, а параллельно с ним и карантинных мер. Уже 5 января 1857 г. были утверждены карантинные предосторожности для Черноморских портов. В них, кроме, предписанных действовавшим карантинным уставом, предусматривались меры опроса шкиперов и судовых людей, гигиенического осмотра судов. Применение же в полном объеме данных правил к портам Балтийского и Белого морей, как это рекомендовал Медицинский совет и министры внутренних и иностранных дел, уже на уровне подготовки законопроекта встретило возражения со стороны Комитета министров из-за сложности их применения в данном регионе, по причине отсутствия действовавших карантинных учреждений. Строительство же их, в условиях находящегося в финансовом кризисе государства, тем более не представлялось возможным

[22, с. 170]. В связи с этим вопрос о карантинных мерах предосторожности для российских портов в Балтийском море на навигацию 1857 г. встал особенно остро.

После долгих согласований 19 февраля 1857 г. было принято постановление Кабинета министров «Об установлении новых правил для судов, приходящих в Российские порты Балтийского моря» (№31519). Оно предусматривало утверждение составленных действительным тайным советником князем Горчаковым правил, но лишь на 1857 г. Министру же иностранных дел поручалось собрать все возможные сведения о применяемых в странах Балтии карантинных мерах предосторожности для представления их в Медицинский совет. А уже после этого, министрам внутренних и иностранных дел более детально проработать этот вопрос.

В качестве временной меры было принято предложение министра иностранных дел использовать в отношении к судам, прибывающим в российские гавани из-за проливов Зундского и Бельских, карантинные меры, которые, как считалось, при возложенной на российских консулах обязанности [22, с. 170] об уведомлении о эпидемиологических заболеваниях в местах их пребывания и о появлении заразных болезней, должны были обеспечить безопасность, без стеснения торгового мореходства. А именно: 1) для допуска в российские Балтийские порты не требовать более от судов квитанций, об оплате зундских пошлин, ни датских карантинных свидетельств. 2). Обязать, посредством публикации, шкиперов, отправляющихся с грузами в эти порты, чтобы они запасались в месте загрузки патентами о благополучном эпидемиологическом состоянии мест отплытия. Они должны были также освидетельствоваться российскими консульскими агентами, или же снабжались бы карантинными видами во французских, английских, нидерландских или норвежских портах, в которые заходили, с засвидетельствованием этих карантинных документов российскими консульскими агентами [22, с. 170].

Данные правила для Балтийского моря действовали до 1864 г., когда 9 ноября были изданы новые (№41431). Они, в частности, предусматривали, что охрана его берегов от внесения чумы предоставлялась шведскому карантинному заведению в Кензе (в Каттегате), с выполнением тех же предосторожностей, что и для судов, приходящих в шведские порты. Все суда, назначенные в Балтийские порты России, из каких бы мест они не вышли, кроме ниже означенных, обязаны были иметь «патенты здравия», полученные в месте отплытия и засвидетельствованные российским консулом или агентом, или если их не было на месте, шведским консулом, а если и его не было, то одним из прочих консулов, по выбору и назначению МИД. На этом же патенте делались, во всех промежуточных портах, в которые судно во время пути заходило, отметки российских консулов и агентов, или других уполномоченных лиц, с обозначением благополучного или неблагополучного места. В совершенно благополучное от чумы время, признаваемое таким в публикациях шведского правительства, все суда без [23, с. 141] От. 2) исключения из каких бы мест они не вышли, и если карантинными постановлениями Швеции это разрешалось для шведских портов, могли следовать прямо в Балтийские порты Российской империи, в которых они принимались без задержки [23, с. 143]. Впрочем, и далее все последующие действия шкиперов и судовладельцев предписывалось согласовывать с карантинными постановлениями шведского правительства.

Последующие изменения данных правил произошло лишь в 1871 г., когда 11 января был принят указ «О некоторых изменениях в действующих карантинных пра-

вилах» (№49129) [24, с. 30]. Согласно ему все суда, шедшие в Балтийские порты России, если они выходили из «Берберийских Государств, Египта или других Турецких владений», лежащих по берегам Средиземного или Черного моря, обязывались иметь «патент здравия», полученный в месте их отплытия и засвидетельствованный российским консулом или агентом, или, если их не было на месте – шведским консулом, а если и его не было, то одним из прочих консулов, по выбору и назначению МИД.

На этом же патенте делались во всех промежуточных портах, находящихся в вышеупомянутых краях, в которые судно во время пути заходило в последовательном порядке отметки российских консулов и агентов, или других уполномоченных лиц, с обозначением благополучного или неблагополучного состояния места (ст. 2). В признаваемое безопасным шведским правительством от чумы время, все суда, из каких бы мест они ни вышли, за исключением выше указанных, могли следовать прямо в балтийские порты России. Суда же, прибывшие из опасных мест, или заходившие в них во время пути, принимались в Российских портах только по предъявлении «патента здравия», или по прохождении в Кензе карантинных мер, установленных шведскими законами, для судов, идущих в Шведские порты. В ином случае, такие суда не допускались к порту (ст. 4).

Как и в предыдущих правилах, предписывалось: 1) случае сомнения в правильности патента, командир брандвахты немедленно представлял его и все судовые бумагами, главному береговому начальству и ожидал его разрешения, удерживая при этом судно в отдалении и запрещая сообщение с ним. О сомнительности этого судна командир брандвахты сообщал и ближайшему таможенному начальству.

2) По прибытии судов, обязанных иметь патенты здравия в место назначения, эти документы отдавались таможенному начальству, для уничтожения. 3) Консулы обязывались немедленно сообщать министру иностранных дел и департаменту таможенных сборов подробные известия о признаках любой заразной болезни, обнаруживаемых в подведомственном им округе (п. 12, 15) [24, с. 31].

В развитие данных направлений России по устройству консульской службы, 21 апреля 1883 г. была ратифицирована конвенция, заключенная между Россией и Нидерландами по вопросу допуска российских консулов в порты Нидерландских колоний (№1516) [25, с. 183].

Учитывая что не все государства бассейна Балтийского моря приняли участие и подписали соответствующие решения Дрезденской конференции, России пришлось и в дальнейшем эти вопросы регулировать в двустороннем порядке. Так, 2 марта 1895 г. был ратифицирован «договор о торговле и мореплавании между Россией и Данией», подписанный 18 февраля 1895 г. в С.-Петербурге, обмен ратификации договора произошел в Копенгагене 16 марта 1895 г. [26, с. 116-110]. Согласно ст. 4. договаривающиеся стороны обязывались не стеснять обоюдных торговых сношений между собой никакими воспрещениями по привозу и вывозу и допускать свободный транзит за исключением путей, которые для транзита не открыты или не будут открыты. Исключения допускались лишь для предметов, которые составляли на территории одной из сторон принадлежность государственной монополии, а также для некоторых предметов, к которым, в интересах гигиены, ветеринарной полиции или общественной безопасности, или же по иным соображениям чрезвычайной важности могли, применяться исключительные запрещения [26, с. 118].

Несколько позже, в 1904 г. был подписан договор с Германией об отмене санитарных патентов для судов в благополучное время.

Таким образом, как видим подход к обеспечению антиэпидемиологической безопасности в бассейнах Балтийского и Белого морей был совершенно иным, чем в других регионах империи. Создание здесь первого стационарного карантинного устава, в качестве положительного опыта было применено лишь в других регионах, а дальнейшее развитие мер предосторожности пошло путем возложения данных мер на карантинные учреждения других государств посредством двусторонних договоров. Такой подход выглядел логичным, так как, во-первых, оплачивали прохождение карантинного осмотра сами судовладельцы, государству же не было необходимости содержать дорогостоящие карантинные учреждения. Во-вторых, каботажное судоходство в бассейне Балтийского моря уже давно было признано безопасным, в отличие от портов Черного и Средиземного морей. В-третьих, сохранение брандвахт и специальных морских служб обеспечивало исполнение установленных законодательных актов в данном вопросе.

Перспективы дальнейшего исследования состоят в выявлении особенностей развития карантинных мер в других регионах Российской империи в исследуемый период.

#### Список использованных источников и литературы:

1. Эрисман. Холера. Эпидемиология и профилактика / Эрисман. – М., 1893. – 150 с.
2. Галинин М.И. Мероприятия против холеры русских и иностранных правительств / М.И. Галинин. – СПб., 1892. – 178 с.
3. Черкасский Б.Л. Эпидемиологические аспекты международной миграции населения / Б.Л. Черкасский, В.П. Сергиев, И.Д. Ладный. – М.: Медицина, 1984. – 285 с.
4. Щепин О.П. Международный карантин / О.П. Щепин, В.В. Ермаков. – М.: Медицина, 1982. – 320 с.
5. Пристанкова Н.И. Систематизация врачебно-санитарного законодательства в первой половине XIX в. / Пристанкова Наталья Ивановна // Известия Российского государственного педагогического университета имени А.И. Герцена. Аспирантские тетради. – 2007. – №9 (20). – С. 95-99.
6. Пристанкова Н.И. Систематизация врачебно-санитарного законодательства в первой половине XIX века Н.И. Пристанкова / Н.И. Пристанкова // Известия Российского государственного педагогического университета им. А.И. Герцена. Аспирантские тетради. 2006. – № 9 (27). – С. 123-139.
7. Змерзлий Б.В. Створення карантинних установ в Криму в кінці XVIII – початку XIX ст.) / Б.В. Змерзлий // Часопис Київського університету права. – 2012. – №1. – С. 18-23.
8. Змерзлий Б.В. Частные карантинные учреждения в институте карантинной службы Российской империи в XIX в. / Б.В. Змерзлий // Часопис Київського університету права. – 2012. – №2. – С.
9. Полное собрание законов Российской империи. с 1649 г. Т. XXII. 1784 – 1788. – СПб., 1830. – 1168 с.
10. Полное собрание законов Российской империи. С 1649 года. Т. XXVII. 1802 – 1803. – СПб., 1830. – 1122 с.
11. Полное собрание законов Российской империи с 1649 г. Т. XXVIII. 1804 – 1805. – СПб., 1830. – 1328 с.
12. Полное собрание законов Российской империи. С 1649 г. Т. XXIX. 1806 – 1807. – СПб., 1830. – 1372 с.
13. Полное собрание законов Российской империи. С 1649 г. Т. XXXIII. 1815 – 1816. – СПб., 1830. – 1173 с.
14. Полное собрание законов Российской империи. С 1649 г. Т. XXXIV. 1817. – СПб., 1830. – 958 с.
15. Полное собрание законов Российской империи. С 1649 г. Т. XXXVI. 1819. – СПб., 1830. – 734 с.
16. Полное собрание законов Российской империи. С 1649 г. Т. XXXVII. 1820 – 1821. – СПб., 1830. – 983 с.
17. Полное собрание законов Российской империи. С 1649 г. Т. XXXVIII. 1822 – 1823. – СПб., 1830. – 1354 с.



18. Полное собрание законов Российской империи. Собрание второе. Т. I. С 12 декабря 1825 по 1827. – СПб., 1830. – 1204 с.
19. Полное собрание законов Российской империи. Собрание второе. Т. III. С 1828. – СПб., 1830. – 1246 с.
20. Полное собрание законов Российской империи. Собрание второе. Т. XI. Отделение первое. 1836. – СПб., 1837. – 893 с.
21. Полное собрание законов Российской империи. Собрание второе. Т. XIV. Отделение первое. 1839. – СПб., 1840. – 1185 с.; Отделение второе. 1839. – СПб., 1840.
22. Полное собрание законов Российской империи. Собрание второе. Т. XXXII. Отделение первое. 1857. – СПб., 1861. – 1066 с.
23. Полное собрание законов Российской империи. Собрание второе. Т. XXXVIII. Отделение второе. 1864. – СПб., 1867. – 573 с.
24. Полное собрание законов Российской империи. Собрание второе. Отделение первое. Т. XLVI. 1871. – СПб., 1874. – 935 с.
25. Полное собрание законов Российской империи. Собрание третье. Т. III. 1883. – СПб., 1886. – 501 с.
26. Полное собрание законов Российской империи. Собрание третье. Т. XV. 1895 г. – СПб., 1899. – 750 с.

**Voronina E.O. The Quarantine measures in the pools of Baltic and White Maureies of the Russian empire in the XIX beginning of XX вв. / E.O. Voronina // Scientific Notes of Tavrida National V. I. Vernadsky University. – Series : Juridical sciences. – 2012. – Vol. 25 (64). № 2. 2012. – P. 302-310.**

The process of development of quarantine measures is in-process considered on the coast of Baltic and White Maureies of the Russian empire, accepted mainly by international cooperation and bringing in of quarantines of Norway, England, Denmark, Sweden.

**Keywords:** *quarantine*, Russia, agreement, Baltic and White exterminating.

**Вороніна Є.О. Карантинні заходи в басейнах Балтійського і Білого морів Російської імперії у XIX початку XX ст. / Є.О. Вороніна // Ученые записки Таврического национального университета им. В. И. Вернадского. Серия: Юридические науки. – 2012. – Т. 25 (64). № 2. 2012. – С. 302-310.**

У роботі розглянутий процес розвитку карантинних заходів на побережжі Балтійського і Білого морів Російської імперії, що відбувались здебільшого за допомогою міжнародної співпраці і залучення карантинів Норвегії, Англії, Данії, Швеції.

**Ключові слова:** карантин, Росія, договір, Балтійське і Біле море.