

УДК 340.15

ПРАВОВЫЕ ОСНОВЫ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ПОРТА ГАМБУРГА В КОНЦЕ XIX – НАЧАЛЕ XX ВВ.

Рассказов Л. П.

*ФГБОУ ВО «Кубанский государственный аграрный университет
имени И. Т. Трубилина»*

В статье исследуются нормы, содержащиеся в Портовых законах и правилах торгового порта Гамбурга от 2 июня 1897 г. Указано, что правовая организация и регламентация деятельности порта Гамбурга в исследуемый период, в первую очередь была направлена на его безопасное функционирование, в первую очередь связанной с приходом и расстановкой судов, их безопасной эксплуатацией в порту, соблюдением санитарных и противопожарных мер.

В порту Гамбурга, кроме указанного положения, действовали для всех судов постановления и таких германских государственных законов: «По устранению столкновений судов в море от 9-го мая 1897 г.» и «Постановления как следует поступать в случае столкновения судов в море, от 15 августа 1876 г. с последующими разъяснениями и дополнениями».

Ключевые слова: Гамбург, порт, регулирование, безопасность, управление.

И по сегодняшний день торговый порт Гамбурга является одним из самых значительных, как по своим размерам, так и по торговым оборотам, портом в мире. Правовое регулирование деятельности этого сложносоставного и важнейшего торгового порта Германии всегда уделялось повышенное внимание.

Как известно Гамбург был важнейшим членом Ганзейского союза, а в 1510 г. он получает статус «вольного имперского города». После возобновления единства Германии в 1871 г. этот город стал её главными «морскими воротами в мир», хотя и сохранил определенную автономию [1, 2]. Важнейшим толчком к возрастанию роли гамбургского порта стало открытие в 1895 г. Кильского канала [3]. Статус порта, как и его деятельность существенно изменились, что потребовало обновления и уточнения нормативной базы деятельности [4, 5].

С этой целью 2 июня 1897 года были приняты Портовые законы и правила этого порта, с инструкциями Депутации Торговли и Судоходства от 30 июня 1897 г.

Портовые законы состояли из 8 разделов, «Понятие о порте. Портовые установления», «Сношение с судами», «Места стоянок. Подача заявлений», «Стоянка в гаванях», «Передвижение судов в гаванях», «Взимание сборов», «Определение наказаний», «Заключение».

Первой конституцией Гамбурга, как известно, была Конституция от 28 сентября 1860 г. Однако после объединения Германии ее пришлось согласовать с общегерманской, в связи с чем 13 октября 1879 г. Гамбург получил новую конституцию [6, с. 405]. Согласно с этим документом, представителями государственной власти в Гамбурге являлись: Сенат и Дума. Отдельные отрасли управления находились в ведении депутатов, состоящих вообще из 2-3 сенаторов и некоторого числа членов думы.

Исходя из этого, во главе управления портов Гамбурга стояли две депутации, именно: 1) депутация торговли и судоходства; 2) строительная депутация.

Обе они являлись независимыми и параллельно действующими учреждениями, причем в состав их входили также и представители купечества.

Депутации торговли и судоходства были подчинены Морской отдел и Управление набережными. В свою очередь, Морской отделу разделялся на две части: во главе первой находился морской инспектор, заведующий портовыми огнями и наблюдающий за порядком и установкой судов. В распоряжении этого инспектора был главный врач порта и начальники гаваней. Во главе второй части стоял инспектор лоций, заведующий лоцманами и знаками обстановки фарватера вне порта [5, с. 1].

На Управление набережных возлагалось управление эксплуатацией портовых набережных. В состав управления входили: директор, вице-директор, два участковых инспектора и помощник их, заведующие портовыми складами; при управлении также имелся инспектор, заведующий технической частью оборудования порта.

Строительная депутация, в свою очередь, ведала постройкой и ремонтом портовых сооружений, а также и землечерпанием.

В таможенном отношении часть порта образовывала так называемую вольную гавань, в тот период наибольшую по своей величине в мире.

В состав территории вольного города Гамбурга входил также и порт Куксхафен, у самого устья Эльбы; поэтому портовые правила распространялись и на этот порт.

Учитывая, что объем нашего исследования ограничен, мы рассмотрим лишь наиболее значимые положения исследуемого закона, относящиеся к вопросам понятия о порте Гамбурга, его портовых учреждений и санитарные меры в данном порту.

Район действия рассматриваемых законов распространялся на р. Эльбу от Кельбрандта и от сухопутной границы против Альтоны до впадения Дове-Эльбы и все на этом протяжении связанные с Эльбой, подверженные приливу и отливу, каналы и водные площади, принадлежащие к Гамбургской территории и, наконец, водные площади между шлюзом Альстер и шлюзами около Грасскеллера с одной стороны, и мостам Михаэлис и Мельничным с другой стороны (п. 1) [5, с. 3].

Наблюдение над движением в гаванях возлагалось на Депутацию Торговли и судоходства и полицейские учреждения. Депутация торговли и судоходства назначает портовых чинов (главного начальника порта, начальников гаваней, помощников начальников гаваней, портовых лоцманов и портовых надсмотрщиков), Полицейской Управление – чинов портовой полиции (капитана портовой полиции, старшего командора, командоров и надзирателей). Каждое учреждения сообщало своим чинам инструкции об их служебных обязанностях.

Чины Депутации Торговли и Судоходства и Полицейского управления обязывались, при наблюдении за исполнением этого закона, оказывать взаимную друг другу необходимую поддержку.

В случае, если чины портовой полиции усматривали какое-либо нарушение закона о судоходстве, то они были обязаны немедленно, в пределах правил принять меры, насколько это требовали обстоятельства дела по содеянному нарушению к пресечению незаконных действий, сообщив немедленно обо всем портовым чинам и предоставить затем дальнейшие действия по преследованию лиц, произведших нарушение, последним (п. 3) [5, с. 4].

Порт подразделяется на участки, число которых, равно как и границы определялись Депутацией Торговли и Судоходства. Для наблюдения за операциями в гаванях имела главную контору гаваней и конторы гаваней отдельных участков (п. 4).

Морским судам нетто вместимостью более чем 150 куб. м. давалось право, в случае их желания, получать при входе и выходе из гавани, равно как и при перемене места стоянки, портового лоцмана; однако это положение было не обязательным для них. В случае же нахождения на судне лоцмана управление судном оставалось, по стандартному во всем мире правилу, в руках судоводителя.

Следует также указать, что портовые лоцмана, кроме постоянного определенного содержания, за проводку судов получали от последних еще особое вознаграждение, которое определялось числом и осадкой проведенных ими судов. Эти вознаграждения брались из портовых сборов, при чем для этой цели шестая часть сборов передавалась в распоряжение Депутации торговли и судоходства. В свою очередь Депутация Торговли и Судоходства производила дальнейшее распределение этих денег между лоцманами (п. 5).

Можно указать и на то, что в районе действия этого закона воспрещалась торговля в разнос товарами всех сортов. Однако, при этом, Полицейскому управлению разрешалось условно допускать продажу съестных припасов отдельным лицам (п. 9) [5, с. 6].

Очевидно это правило было установлено, во-первых, с целью обеспечения санитарно-эпидемиологической безопасности порта; во-вторых, учитывая необходимость организации питания лиц, находящихся в порту длительное время: служащих порта, сторожей судов, грузчиков и т.п.

Продолжаю это тенденцию ограничений, в пункте «продажа товаров судовым командам» устанавливалось, что судоводители отвечают за то, чтобы их суда не имели сношений со старьевщиками или разносчиками [5, с. 7].

Следует упомянуть и том, что специальные правила, относящиеся к обеспечению мер противозидемиологической безопасности порта Гамбурга, содержались в дополнительных постановлениях, которые были приняты 1 июля 1900 г. [7, с. 177-185].

Ими, в частности, предписывалось, что все суда, прибывающие в Гамбург или находящиеся в порту, подлежат полицейско-медицинскому освидетельствованию и наблюдению портового врача (п. 18).

Лица, страдающие заразными болезнями, такими как лихорадка, холера, сыпь и скорбут (цинга), могли оставлять пароход лишь по осмотру их портовым врачом и с его разрешения (п. 19).

Обо всех случаях внутреннего заболевания, происшедших на судне во время его стоянки в гавани, немедленно следовало через судоводителя или его доверенного сообщать портовому врачу. Посредничество по этим сообщениям возлагалось на портовую полицию (п. 20).

При внезапных заболеваниях и несчастных случаях на судах, находящихся в порту для немедленного вызова врачебной помощи служили специально установленные сигналы (п. 20.а).

Судоводитель или его доверенный обязаны были при посещении суда врачебным персоналом сообщать таковому на его служебные вопросы все имеющиеся у них сведения. Особенно подробно и точно полагалось сообщать лицам врачебного пер-

сонала все, происходившее во время плавания, смертные и болезненные случаи, так же и случаи заболеваний во время прибытия и нахождения судов в гавани (п. 21).

Портовый врач, в свою очередь, должен был принять на судах все меры изоляции, очистки, дезинфекции, привития оспы и прочие меры, необходимые для сохранения общественного здоровья, и в случае надобности при помощи портовой полиции. Точно также обязательными были и все распоряжения врача относительно содержания судна в порядке и чистоте, вентиляции и отопления и благоустройства командного помещения, а также доброкачественной провизии и питьевой воды (п. 22).

Сырую воду из р. Эльбы, взятую из-за борта, запрещалось использовать не только для питья, но и для чистки и мытья кухонной, столовой и питьевой посуды (п. 23).

Командные ретирады, находящиеся на местах, имеющих стоянки у набережных, должны полагалось держать закрытыми, а командам предписывалось пользоваться ретирадами, находящимися на берегу (п. 24).

Суда, которые, согласно постановлению врачебно-полицейского контроля, для всех прибывающих в Гамбургский порт судов от 29 ноября 1895 г., имели желтый флаг на фок-мачте, запрещалось посещать кому-либо (п. 25).

При необходимости провести окуривание (дезинфекцию) судов, следовало испросить на то отдельное разрешение начальника порта.

Нарушение постановлений этих правил, согласно п. 38 портовых законов, наказывалось денежным штрафом до 150 марок или в случае несостоятельности арестом до 6 недель, если согласно общим действующим законам не полагается более сильное наказание (п. 26). Кроме того, преступившие или нарушившие эти законы, подвергаясь взысканию по возмещению полностью принесенного ими убытка, подвергаются еще взысканию по возмещению произведенных управлением за их счет и страх расходов по производству дела.

Что касается специальных мер безопасности, то контроль за их исполнением возлагался на полицию. Так, к примеру, работы во внутренних помещениях судна ночью разрешались только под наблюдением портовой полиции. Полицией утверждались и искродержатели используемые на паровых судах [5, с. 19].

Кроме того, перед загрузкой и выгрузкой огнеопасных предметов вне нефтяной гавани следовало подавать о том заявление в ближайшее Портово-Полицейское управление [5, с. 21-22].

Как видим, правовая организация и регламентация деятельности порта Гамбурга в исследуемый период, в первую очередь была направлена на это безопасное функционирование, в первую очередь связанной с приходом и расстановкой судов, их безопасной эксплуатацией в порту, соблюдение санитарных и противопожарных мер.

Кроме того, следует указать и на то, что на порт Гамбурга, кроме упомянутого положения, действовали для всех судов постановления таких германских государственных законов:

1. По устранению столкновений судов в море от 9-го мая 1897 г.
2. Постановления как следует поступать в случае столкновения судов в море, от 15 августа 1876 г. с последующими разъяснениями и дополнениями [7, с. 177-185].

Список литературы

1. Гольдштейн Л. М. Морское право России, Германии, Франции, Англии и Швеции. – СПб, изд. Ф. А. Канторовича, 1903. – 60 с.
2. Рыкачев В. Н. Морское торговое право. Сравнительный систематический очерк законодательства СССР, Англии, Германии и Франции. – М.: Транспечать НКПС, 6-я типо-лит. Транспечати НКПС, 1928. – 189 с.
3. Джунусова Д. Н. Международное морское право [Текст] : учебное пособие / Д. Н. Джунусова ; М-во образования и науки Российской Федерации, Астраханский гос. ун-т. - Астрахань : Астраханский ун-т, 2012. - 327 с.
4. М. И. Максиманджи. Лоцманская служба на Кильском, Суэцком и Панамском каналах. – М.: Морской транспорт, 1961. – 41 с.
5. Портовые законы и правила в Гамбурге. Главное управление торгового мореплавания и портов. Труды отдела торговых портов. Выпуск XVIII. – СПб., 1905. – 26 с.
6. Современные конституции. Сборник действующих конституционных актов. Т. II. Федерации и Республики. Перевод с редакцией и с вступительными очерками Пр-доц. В. М. Гессена и доц. Бар. Б. Э. Нольде. – СПб.: издание Юридического книжного склада «Право», 1907. – 650 с.
7. Германские законы о торговом мореплавании. Под редакцией В. С. Садовского. – СПб.: типография Т-ва «Народная польза», 1902. – 248 с.

Rasskazov L. P. The legal basis of the port of Hamburg in the late XIX-early XX centuries // Scientific notes of V. I. Vernadsky Crimean Federal University. Juridical science. – 2019. – Т. 5 (71). № 2. – Р. 44-48.

The article examines the provisions of Port rules and regulations of the trading port of Hamburg, on June 2, 1897, stated that the legal organization and regulation of the activities of the port of Hamburg during the study period, was primarily focused on safe operation, primarily associated with the arrival and placement of vessels, their safe operation in the port, compliance with sanitary and fire-prevention measures.

In the port of Hamburg, in addition to the said provision, there were for all ships the regulations and such German state laws: "on the elimination of collisions of ships at sea from May 9, 1897" and "Regulations on how to act in the event of a collision of ships at sea, from August 15, 1876, with subsequent explanations and additions."

Key words: Hamburg, port, regulation, safety, management.

Spisok literatury

1. Gol'dshtejn L. M. Morskoe pravo Rossii, Germanii, Francii, Anglii i SHvecii. – SPb, izd. F. A. Kantorovicha, 1903. – 60 s.
2. Rykachev V. N. Morskoe torgovoe pravo. Sravnitel'nyj sistematicheskij ocherk zakonodatel'stva SSSR, Anglii, Germanii i Francii. – M.: Transpechat' NKPS, 6-ya tipo-lit. Transpechati NKPS, 1928. – 189 s.
3. Dzhunusova D. N. Mezhdunarodnoe morskoe pravo [Tekst] : uchebnoe posobie / D. N. Dzhunusova ; M-vo obrazovaniya i nauki Rossijskoj Federacii, Astrahanskij gos. un-t. - Astrahan' : Astrahanskij un-t, 2012. - 327 s.
4. M. I. Maksimandzhi. Locmanskaya sluzhba na Kil'skom, Suehckom i Panamskom kanalah. – M.: Morskoj transport, 1961. – 41 s.
5. Portovye zakony i pravila v Gamburge. Glavnoe upravlenie torgovogo moreplavaniya i portov. Trudy otdela torgovyh portov. Vypusk XVIII. – SPb., 1905. – 26 s.
6. Sovremennye konstitucii. Sbornik dejstvuyushchih konstitucionnyh aktov. T. II. Federacii i Respubliki. Peregod s redakciej i s vstupitel'nymi ocherkami Pr-doc. V. M. Gessena i doc. Bar. B. EH. Nol'de. – SPB.: izdanie YUridicheskogo knizhnogo sklada «Pravo», 1907. – 650 s.
7. Germanskije zakony o torgovom moreplavanii. Pod redakciej V. S. Sadovskogo. – SPb.: tipografiya T-va «Narodnaya pol'za», 1902. – 248 s.