

© 2012 г.

К.В. КАУЛИН

ИНЦИДЕНТ С КОРАБЛЕМ “НАЙТ КОММАНДЕР” В 1904 году (из истории российско-английских отношений)

В конце XIX – начале XX в. отношения между Российской империей и Великобританией складывались непросто. Соперничество держав в Азии и на Дальнем Востоке часто приводило к серьезным конфликтам. Особого напряжения отношения между странами достигли во время русско-японской войны 1904 – 1905 гг. Россия оказалась в войне одна. Многие европейские державы – и среди них Великобритания – негласно оказывали поддержку Японии. До сих пор среди историков идут споры о том, можно ли считать Великобританию союзницей Японии, и могла ли напряженная ситуация в русско-английских отношениях завершиться военным конфликтом.

В литературе подробно описан Гулльский инцидент. В 1904 г. в Северном море русская эскадра по ошибке обстреляла английские рыболовные суда. Этот случай серьезно осложнил отношения двух держав и поставил под угрозу факт непосредственного невмешательства Великобритании в русско-японскую войну¹. Еще одним “камнем преткновения” в русско-английских отношениях стала крейсерская война и инцидент с английским кораблем “Найт Коммандер”, что и рассматривается в данном сообщении, в частности на материалах Архива внешней политики Российской империи. Еще весной 1903 г. был создан Владивостокский отряд крейсеров под командованием контр-адмирала К.П. Иессена. В его состав вошли пять кораблей: броненосные “Россия”, “Громобой”, “Рюрик”, бронепалубный “Богатырь” и вспомогательный крейсер. С 5 по 17 июля 1904 г. (даты приводятся по новому стилю) отряд совершил поход к восточным берегам Японии и потопил несколько кораблей². В общей сложности Владивостокский отряд крейсеров потопил 10 транспортов и 12 шхун, захватил 4 транспорта и 1 шхуну.

23 июля 1904 г. броненосный крейсер “Россия” остановил у восточных берегов Японии британский корабль “Найт Коммандер” (“Knight Commander”), следовавший из Нью-Йорка в Йокогаму и Кобу. “Найт Коммандер” перевозил железнодорожные материалы. На его борту были 1000 т. рельсов и рельсовых креплений, 1700 т. мостовых частей, 300 пар вагонных колес с осями и 400 колес отдельно. Груз корабля “Найт Коммандер” посчитали контрабандой и конфисковали вместе с документами. Поскольку британский корабль остановили поблизости от японских портов, а на его борту не было необходимого запаса угля для перехода в русский порт, и не было возможности “обес-

Каулин Кирилл Владимирович – аспирант кафедры источниковедения исторического факультета Московского государственного университета им. М.В. Ломоносова.

¹ См., например: Русско-японская война 1904 – 1905 гг. Работа исторической комиссии по описанию действий флота в войну 1904–05 гг. при Морском ген. штабе, кн. 6. Пг., 1917; *Вотиннов А.* Японский шпионаж в русско-японскую войну 1904–1905 гг. М., 1939; *Кокцинский И.М.* Морские бои и сражения русско-японской войны, или причина поражения: кризис управления. М., 2002.

² *Петров М.А.* Морская оборона берегов в опыте последних войн России. М., 1927, с. 76.

печить его углем одного из русских крейсеров”, а на море “в то время были сильные волны”, командир “России” принял решение потопить “Найт Коммандер”³. Залпом из орудий крейсер отправил на дно британское судно.

Инцидент с кораблем “Найт Коммандер” привел к осложнению русско-английских отношений. До этого случая русские военные корабли топили исключительно японские суда. К тому же корабль был не просто захвачен, а потоплен на месте захвата. Это вызвало негативную реакцию в Великобритании, где инцидент рассматривали как грубое нарушение призового права – международных норм, регламентирующих захват воюющими сторонами торговых судов и грузов на море. Согласно русскому законодательству, в исключительных случаях захваченный корабль позволялось сжечь или затопить. К числу исключительных обстоятельств русское законодательство относило: плохое состояние захваченного корабля, опасность захвата призового корабля неприятелем, большое расстояние до ближайшего порта. Британское правительство настаивало на полном запрещении уничтожения захваченных кораблей нейтральной страны и на выплате полной компенсации их владельцам в случае затопления.

Санкт-Петербургское телеграфное агентство, ссылаясь на агентство “Рейтер”, распространило информационное сообщение: «Министерство Иностранных Дел заявляет, что претензия по поводу потопления парохода “Knight Commander” носит принципиальный характер. Британское правительство оспаривает право топить судно при каких бы то ни было обстоятельствах. Русское посольство заявляет, что предмет спора будет подвергнут тщательному расследованию, вследствие различия между английскими и русскими законами. Никаких осложнений опасаться нечего»⁴.

27 июля 1904 г. случай с кораблем “Найт Коммандер” стал предметом обсуждения в обеих палатах британского парламента. Министр иностранных дел Великобритании Г. Лэнсдаун в Палате лордов заявил, что инцидент с британским кораблем является “очень серьезным нарушением международного права”, “произволом”, в отношении которого “необходимо заявить решительный протест”. “Без каких-либо рассуждений о международном праве, – говорил он, – можем ли мы представить себе, что нейтральный корабль, даже если установлено, что он везет контрабанду, может быть уничтожен так, по указанию офицера, захватившего корабль”⁵. В Палате общин граф А. Бэлфор назвал инцидент “совершенно противоречащим практике цивилизованных наций”. Лишь международное право, утверждал он, “является основанием для справедливых отношений между воюющей стороной и нейтральными”⁶. О том же говорил в парламенте 10 августа 1904 г. журналист Т.Г. Боулс.

В июне 1905 г. к обсуждению инцидента с кораблем “Найт Коммандер” присоединился юрист и публицист, профессор международного права и дипломатии Оксфордского университета, член Британской академии Томас Эрскин Холланд (1835–1926). Правительство Великобритании часто обращалось к нему за помощью. Он подготовил проект “Морского закона о призах” и “Адмиралтейский справочник призового права”. Для Военного министерства он также составил инструкции для войск на поле боя, которые после дополнений и некоторых изменений стали “Законами и обычаями войны” (1904). С 1903 по 1905 г. он служил в Королевской комиссии по снабжению продовольствием во время войны.

На протяжении многих лет Т.Э. Холланд был постоянным корреспондентом газеты “Таймс”. Статьи, написанные для газеты, в 1909 г. он объединил в книгу «Письма в “Таймс” о войне и нейтралитете». В 1921 г. при переиздании книги профессор включил

³ *Holland T.E. Letters to “The Times” upon war and neutrality (1881–1920), 3 ed. London – New York – Bombay – Calcutta – Madras, 1921, p. 174.*

⁴ Архив внешней политики Российской империи (далее – АВПРИ), ф. 139, оп. 476, д. 437, л. 26.

⁵ *The Yale Law Journal, 1907, № 8, p. 569.*

⁶ *Ibidem.*

в нее статьи за 40 лет: с 1881 по 1921 г. Некоторые из них посвящены инциденту с кораблем “Найт Коммандер”. В статье “Потопление нейтральных призов” Т.Э. Холланд отметил: “Не существует нормы международного права, которая совершенно запрещает, при любых обстоятельствах, потопление нейтрального судна. Полное согласие по этому вопросу вряд ли может быть достигнуто теми, кто знает, что потопление разрешается большинством действующих правил Франции, России, Японии и Соединенных Штатов”. Он утверждал, что владелец нейтральной собственности имеет право на компенсацию за утрату, и выступал за создание международного соглашения, которое бы запрещало потопление нейтральных кораблей⁷. Однако официальный Лондон такую позицию не разделял. “Я... не согласен с интерпретацией, принадлежащей профессору Холланду, и я написал меморандум, который к Вам придет, возможно, сегодня, чтобы Морское министерство знало, что эта интерпретация не согласуется с мнением посольства Англии”, – сообщал посол Великобритании Ч. Гардинг в письме к чиновнику министерства иностранных дел России Н.Г. Гартвику⁸.

16 августа 1904 г. корабль “Найт Коммандер” был признан призовым судом Владивостока как корабль, перевозивший контрабандный груз, а 5 декабря 1905 г. апелляционный суд в Петербурге подтвердил приговор. Т.Э. Холланд сообщил читателям “Таймс”, что апелляционный суд в Санкт-Петербурге счел “невозможным согласиться с тем, что уничтожение нейтрального судна противоречит принципам международного права”⁹.

Правительство России настаивало на том, что не было нарушения международного права. В 1908 г. оно отказалось передавать дело в арбитраж, несмотря на усилия английского правительства, требовавшего в качестве компенсации 100 тыс. фунтов. Для Англии было важно показать то, что она защищает свои корабли. России был заявлен Протест Ее Величества против потопления кораблей нейтральной стороны, и Петербург, пойдя на уступки, пообещал не топить нейтральные корабли.

Великобританию не устраивало отношение русских к ее кораблям. Британские газеты акцентировали внимание на том, что у русских разное отношение к немецким и английским кораблям. В качестве примера приводился случай с пароходом “Калхас”. Он был захвачен 23 июля 1904 г. Его сравнивали с задержанием недалеко от Японии германского транспортного парохода “Аравия”. «Германский корабль, – сообщали английские газеты, – после того, как был приведен в порт, был быстро возвращен, до призового суда. Часть груза, состоящего из провизии и железнодорожного материала, предназначенная для Японии, была осуждена и удалена, но оставшаяся осталась нетронутой. С кораблем “Калхас” так не церемонились. Его груз муки и бревен был также захвачен, но в этом случае русские, как говорят, опустили отнюдь не незначительную формальность – необходимость судебного разбирательства перед призовым судом. Если эти слова подтвердятся, у нас будут очень серьезные основания для жалобы, и мистер Бэлфор потребует удовлетворения в самых недвусмысленных выражениях»¹⁰. Англичане настаивали на необходимости соблюдения международного “Кодекса о морских призах”, принятого в 1887 г.

Профессор Т.Э. Холланд неоднократно заявлял, что не существует в международном законодательстве статьи, которая бы запрещала потопление кораблей. 4 ноября 1903 г. он говорил об этом, выступая перед Королевской комиссией по снабжению продовольствием во время войны. 12 апреля 1905 г. он выступил в Британской академии с докладом “Обязанности нейтральной стороны”. Его речь имела широкий резонанс. О ней писала французская, немецкая, бельгийская и испанская пресса. Речь “Обязанности нейтральной стороны” упоминалась и в решении петербургского апелляционного суда в связи с делом английского парохода “Найт Коммандер”.

⁷ Holland T.E. Op. cit., p. 174.

⁸ АВПРИ, ф. 139, оп. 476, д. 437, л. 61–64.

⁹ Holland T.E. Op. cit., p. 174.

¹⁰ АВПРИ, ф. 138, оп. 467, д. 219, л. 15.

В статье “Призовое право России”, опубликованной в “Таймс”, Т.Э. Холланд отметил, что “у нейтральных держав имеются серьезные основания для недовольства тем, как Россия проводит свои операции на море. Однако, возможно, что общественное мнение недостаточно информировано, чтобы иметь возможность судить о тяжести деяний, которые сейчас привлекают наше внимание”. Он выделил несколько вопросов, которые требовали разъяснений. По мнению профессора, в серьезном изучении нуждались вопросы о том, что такое контрабанда, как “убрать с корабля контрабандный груз, не вынося решения о судьбе самого корабля”, возможна ли конфискация груза и затопление судна, а также возможны ли принятия ошибочных решений призовыми судами. Наиболее важными из них он считал вопросы о том, что является контрабандой и возможно ли уничтожение призового судна на море. Согласно законодательству Российской империи, писал юрист, “офицеры имеют право уничтожать свои призы на море, не проводя различий между собственностью нейтральной стороны и собственностью противника, в случае таких исключительных обстоятельств, как плохое состояние или малая стоимость приза, риск того, что он будет перехвачен, большое расстояние до русского порта, опасности для захватившего приз крейсера или успеха его операции”. При этом офицеры освобождались от ответственности, “если захваченное судно действительно подлежит конфискации, или если особые обстоятельства требуют его уничтожения”. Сходные нормативные акты были приняты во Франции (1870) и в США (1898). Сравнив русское призовое право с французским и американским, профессор пришел к выводу, что русское законодательство менее строгое. Согласно же международному праву, “неприятельский корабль, после того, как его груз перемещен в безопасное место, может быть уничтожен”, но если корабль и его груз принадлежит нейтральной стороне, то конфискация груза и корабля возможна “после обеспечения владельцев корабля, принадлежащих к нейтральной стороне, документами на корабль и правом на получение полной компенсации”. Утверждение петербургской газеты “Новое время” о схожести британского и российского права о призах, профессор счел ошибочным. Ссылаясь на “Адмиралтейский справочник” (1888), он утверждал, что в Великобритании разрешено “уничтожение только неприятельского судна”. Касаясь вопроса о контрабандных товарах, Т.Э. Холланд выделил два типа контрабанды: “абсолютную” и “условную”. К числу “абсолютно контрабандных товаров” профессор отнес провизию и топливо и исключил из их числа хлопок-сырец. Требование России, настаивавшей на запрете торговли хлопком-сырцом, он воспринял как необоснованное, исходя из того, что даже в ходе Гражданской войны в США торговля хлопком не прекращалась. Он рекомендовал правительству Великобритании обратиться к России с просьбой пересмотреть “список запрещенных товаров”¹¹.

Необходимо пояснить, что согласно международным правилам, подтвержденным в 1856 г. на Парижской конференции, контрабандой могут быть предметы, принадлежащие нейтральным собственникам, доставляемые противнику на его собственных или нейтральных судах, а также предметы, принадлежащие противнику, но доставляемые на нейтральном корабле. “Абсолютной” контрабандой должны считаться такие предметы, которые прямо предназначены для военных целей: все виды вооружений, боеприпасы, военное снаряжение, военные средства транспорта и другое военное имущество, а также инструменты и приборы, служащие для производства или ремонта вооружений или снаряжения. Под “условной” контрабандой понимаются такие предметы, которые могут служить как для военных, так и для мирных надобностей. Предметы “абсолютной” контрабанды подлежат захвату или уничтожению в любом случае, если судно следовало в неприятельский порт, независимо от того, кому они адресованы, а также от того, как направляется туда груз – прямо или с перегрузкой в каком-либо промежуточном пункте. Предметы “условной” контрабанды могут быть захвачены или уничтожены только в том случае, если они предназначены для вооруженных сил или военного управления неприятельского государства.

¹¹ *Holland T.E. Op. cit.*, p. 175–177.

В апреле 1906 г. Россия пригласила мировые державы на Вторую мирную конференцию. Среди прочих вопросов планировалось рассмотреть и “Уничтожение превосходящими силами нейтральных судов, захваченных в качестве приза”. По рекомендации правительства британские делегаты на Второй мирной конференции отстаивали существующие в международной практике правила. Но международное сообщество не смогло “прийти ни к какому мнению по поводу желательности запрета на уничтожение нейтральных призов, и ограничилась выражением желания, чтобы этот и другие указанные в законодательстве о ведении морской войны вопросы” были рассмотрены на другой мирной конференции.

По инициативе Великобритании в 1908 г. была созвана Конференция десяти морских держав. Однако и в ходе ее работы ведущие мировые державы не смогли прийти к единому мнению о запрете на уничтожение нейтральных кораблей. В принятой по итогам конференции декларации заявлялось, что “нейтральный приз не может быть уничтожен <...>, а должен быть приведен в порт, который будет наиболее подходящим по законному, правомерному мнению захватившего”. В то же время признавалось, что “в исключительных случаях, нейтральное судно, захваченное боевым кораблем воюющей стороны, которое подлежит конфискации, может быть уничтожено”, в случае если поставлена под угрозу “безопасность военного корабля, или успех операции, в которой он участвует”¹². Великобритания отказалась ратифицировать принятый на конференции документ.

Таким образом, конфликт, вызванный инцидентом с кораблем “Найт Коммандер”, предполагал привлечение специалистов по международному праву для поиска выхода из сложившейся ситуации. Британское правительство пользовалось консультациями профессора Оксфордского университета Т.Э. Холланда. Но позиция правительства не всегда совпадала с мнением эксперта. Позиция, которую занял профессор, была более мягкой, чем позиция официальной британской стороны. В итоге Россия отказалась от идеи допускать потопление нейтральных кораблей, хотя и не стала выплачивать никакой компенсации за “Найт Коммандер”. Такая позиция позволила России избежать международной напряженности и возможного вступления в войну Англии. Инцидент с кораблем “Найт Коммандер” стал скорее частным случаем, а не началом полномасштабного конфликта.

¹² Ibid., p. 180–181.