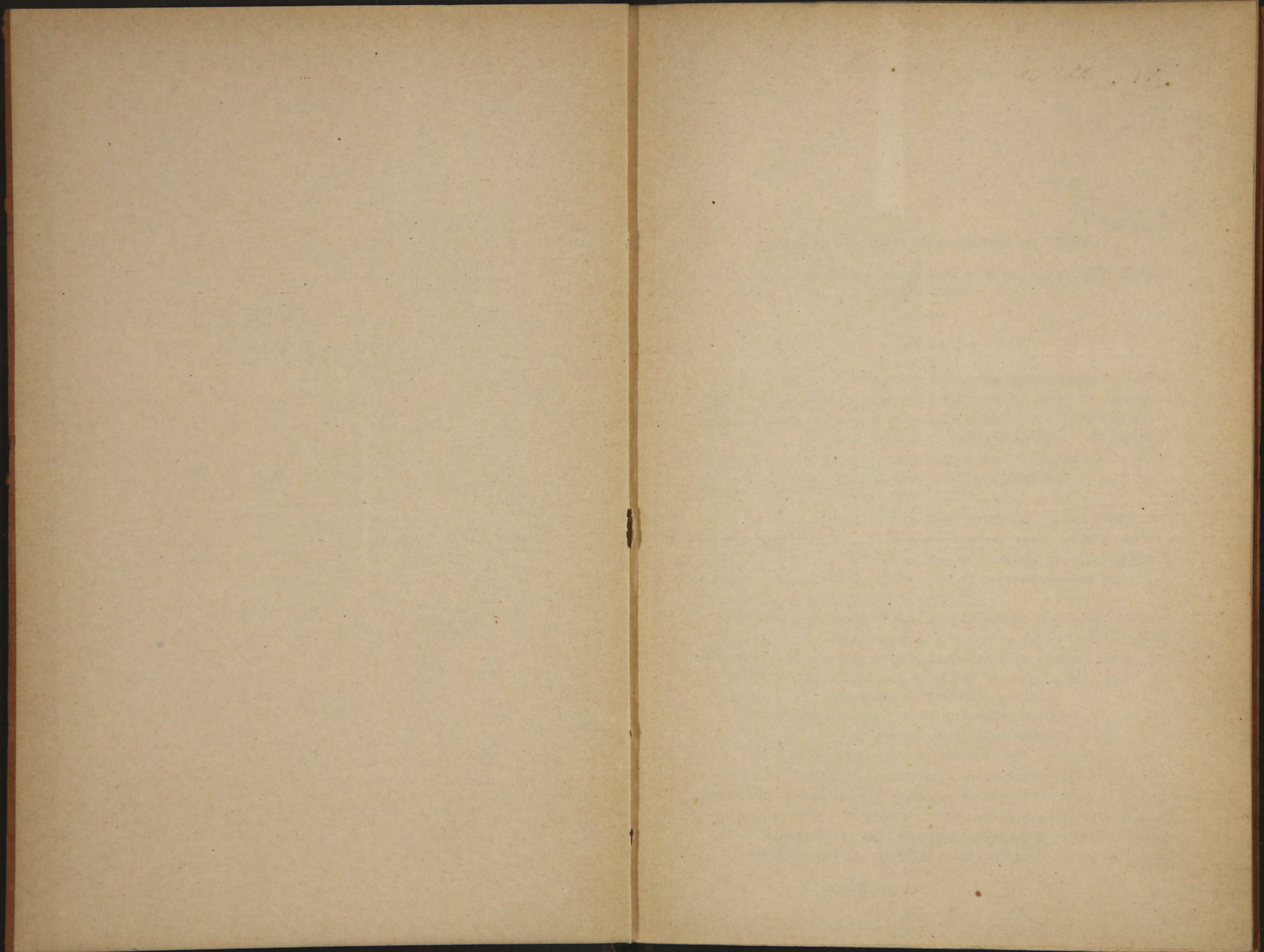


19546.



1841

19546.

Русск. Судох. 1902, VII.



Законъ о торговомъ мореплаваніи во Франціи.

Въ L'Officiel отъ 10 апрѣля обнародованъ новый законъ, который приведенъ здѣсь in extenso.

ГЛАВА I.

Ст. 1. Въ возмѣщеніе расходовъ, сопряженныхъ съ торговымъ мореплаваніемъ, настоящимъ закономъ дается право на вознагражденіе, которое, сообразно случаямъ, указаннымъ въ нижеслѣдующихъ статьяхъ, носитъ названіе „вознагражденіе за снаряженіе“ и „навигационныя преміи“. Вознагражденіе за снаряженіе и навигационныя преміи, предусмотрѣнныя въ статьяхъ 2 и 3, подчинены слѣдующимъ условіямъ.

Анонимныя или другія общества, владѣющія судами, получаютъ эти вознагражденія лишь въ томъ случаѣ, когда въ составѣ ихъ административнаго совѣта большинство состоитъ изъ французскихъ гражданъ; предсѣдатель же совѣта и уполномоченный или завѣдующій дѣлами—французскіе подданные.

Если будетъ доказано, что пользующійся выгодами этого закона, будь это отдѣльное лицо или общество, является подставнымъ лицомъ, а дѣйствительный собственникъ иностранецъ, то выдача вознагражденія прекращается, причемъ правительство можетъ потребовать обратно незаконно полученныя суммы.

Ст. 2. Вознагражденіе за снаряженіе причитается каждому морскому пароходу иностранной постройки, стальному или желѣзному, снаряженному для дальняго плаванія или для международного каботажа подъ французскимъ флагомъ, имѣющему грузоподъемность болѣе 100 тоннъ брутто, принадлежащему отдѣльнымъ лицамъ (французамъ) или обществамъ, удовлетворяющимъ требованіямъ статьи 1 и условіямъ, изложеннымъ въ нижеслѣдующихъ статьяхъ.

Вознагражденіе за снаряженіе опредѣляется для дальнихъ пла-

33
БИБЛИОТЕКА НВФ СССР

ваній за каждый рабочій день парохода и за каждую тонну брутто, а именно:

5	сантимовъ	за	каждую	тонну	до	2.000	тоннъ
4	„	„	„	„	отъ	2.000	до 3.000 тоннъ
3	„	„	„	„	„	3.000	„ 4.000 „
2	„	„	„	„	свыше	4.000	„

Пароходъ съ грузоподъемностью свыше 7.000 тоннъ имѣть право на то же вознагражденіе, какъ и парусное судно съ грузоподъемностью въ 7.000 тоннъ.

Число рабочихъ дней, дающихъ право на полученіе вознагражденія, ограничено максимумомъ 300 дней въ годъ. Расчетъ рабочихъ дней начинается съ того дня снаряженія и продолжается въ теченіе того времени, когда судно будетъ имѣть полный комплектъ экипажа, прекращаясь съ разоруженіемъ судна.

Ст. 3. Навигационная премія, за исключеніями, поименованными въ слѣдующихъ статьяхъ, причитается каждому морскому судну, построенному во Франціи, имѣющему грузоподъемность больше 100 тоннъ брутто и плавающему подъ французскимъ флагомъ. Эта премія назначается за дальнее плаваніе и за каждую тысячу тонномиль пробѣга:

а) Размѣръ преміи для пароходовъ—1 франкъ 70 сантимовъ въ первый годъ со времени зачисленія ихъ въ составъ французскаго флота, съ ежегоднымъ пониженіемъ преміи: на 4 сантима въ теченіе перваго четырехлѣтняго періода, на 8 сантимовъ въ теченіе втораго четырехлѣтняго періода и на 16 сантимовъ въ теченіе третьяго четырехлѣтняго періода.

Но для пароходовъ съ грузоподъемностью выше трехъ тысячъ тоннъ размѣръ первоначальной преміи уменьшается на всю грузоподъемность на 1 сантимъ на каждую сотню тоннъ или на часть сотни сверхъ трехъ тысячъ, но съ тѣмъ расчетомъ, чтобы за первый годъ премія была не ниже 1 франка 50 сантим., причемъ пароходы съ грузоподъемностью свыше семи тысячъ тоннъ получаютъ такую же премію, какъ и пароходы съ грузоподъемностью въ семь тысячъ тоннъ.

б) Размѣръ преміи для парусныхъ судовъ—1 франкъ 70 сантимовъ въ первый годъ со времени зачисленія ихъ въ составъ французскаго флота, съ ежегоднымъ пониженіемъ преміи на 2 сантима въ теченіе перваго четырехлѣтняго періода, на 4 сантима

въ теченіе второго четырехлѣтняго періода и на 8 сантимовъ въ теченіе третьяго четырехлѣтняго періода.

Но если парусное судно подымаетъ больше 600 тоннъ брутто, размѣръ первоначальной преміи уменьшается на всю грузоподъемность на 10 сантимовъ на каждую сотню или часть сотнисверхъ 600 тоннъ, приче́мъ парусныя суда съ грузоподъемностью выше тысячи тоннъ имѣютъ право лишь на такую же премію, какъ и суда съ грузоподъемностью въ тысячу тоннъ.

Навигаціонная премія выплачивается въ теченіе двѣнадцати лѣтъ со времени зачисленія судна въ составъ французскаго флота для каждаго судна, построеннаго во Франціи, во все время дѣйствія настоящаго закона.

Число миль пробѣга рассчитывается по разстоянію отъ порта отправленія до порта прибытія, по кратчайшему морскому пути, вычисленному по правиламъ, установленнымъ подлежащими правительственными учрежденіями.

Ст. 4. Пять процентовъ съ навигаціонной преміи и вознагражденія за снаряженіе, причитающихся по этому закону удерживаются въ пользу занесенныхъ въ списки моряковъ.

Суммы, образующіяся изъ этихъ вычетовъ, вносятся въ кассу попечительства о морякахъ, для уменьшенія взимаемыхъ съ нихъ для пополненія этой кассы взносовъ.

Ст. 5. Суда, обслуживающія международный каботажъ, получаютъ только $\frac{2}{3}$ навигаціонной преміи, назначенной за дальнее плаваніе, или вознагражденія за снаряженіе, исчисленнаго согласно вышеприведеннымъ постановленіямъ. Суда, занимающіяся каботажемъ между какимъ-нибудь французскимъ портомъ Средиземнаго моря, включая Алжиръ, и другимъ французскимъ портомъ на берегу океана, Ламанша или Нѣмецкаго моря, имѣютъ право на вознагражденіе за снаряженіе или на навигаціонную премію за тѣ лишь переходы съ интернаціональнымъ грузомъ, когда при проходѣ черезъ Гибралтарскій проливъ количество находящихся на суднѣ товаровъ, предназначенныхъ или вывезенныхъ изъ иностранныхъ портовъ, составляетъ, по крайней мѣрѣ, $\frac{1}{3}$ чистаго тоннажа.

То же самое относится къ судамъ, занимающимся интернаціональнымъ каботажемъ между какимъ-нибудь портомъ сѣверной Европы и портами Франціи или Алжира, если общее количество товаровъ, находящихся на суднѣ во время прохода пролива Па-

де-Кале и предназначенных для ввоза или вывоза изъ иностранныхъ портовъ, составляетъ, по крайней мѣрѣ, $\frac{1}{3}$ чистаго тоннажа.

Суда, отправляющіяся или возвращающіяся изъ дальняго плаванія, производящія операціи въ Портъ-Саидъ, Измаиліи или Суэцъ, имѣютъ право на премію дальняго плаванія за весь переходъ.

Судно дальняго плаванія, имѣющее пунктомъ назначенія или отправленія какой-нибудь портъ Франціи или Алжира, если оно заходитъ въ одинъ или нѣсколько портовъ Франціи или Алжира, не принимая и не выгружая иныхъ товаровъ, кромѣ товаровъ дальняго плаванія, имѣетъ право получить за каждый отдѣльный переходъ отъ порта до порта часть вознагражденія за снаряженіе или навигаціонной преміи, равную отношенію числа тоннъ товаровъ дальняго плаванія, находившихся на немъ во время этого перехода, къ чистому тоннажу судна. Если для даннаго перехода это отношеніе равно единицѣ или больше ея, то судно получаетъ полную навигаціонную премію или вознагражденіе за снаряженіе.

Ст. 6. Построенные во Франціи пароходы имѣютъ право выбора для каждаго перехода между вознагражденіемъ за снаряженіе и навигаціонной преміей.

Условія выбора будутъ опредѣлены спеціальными правилами, установленными правительственной властью.

Права на вознагражденіе за снаряженіе или на навигаціонную премію не имѣютъ:

а) Суда, которыя войдутъ въ составъ французскаго флота черезъ семь лѣтъ послѣ опубликованія этого закона, а также суда, прослужившія уже двѣнадцать лѣтъ, такъ какъ навигаціонная премія или вознагражденіе за снаряженіе будутъ выплачиваться только въ теченіе двѣнадцати лѣтъ;

б) Разнаго рода рыболовныя суда; суда, предназначенныя для спорта, а равно суда, пользующіяся правительственными льготами, не предусмотрѣнными настоящимъ закономъ;

в) Суда, совершающія исключительно одни и тѣ же рейсы внутренняго плаванія, а также совершающія постоянно одинъ и тотъ же переходъ изъ французскаго порта въ иностранный, отстоящій отъ него менѣе чѣмъ на 120 миль;

г) Суда внутренняго плаванія, заходящія въ иностранные порты, но не принимающія груза и не разгружающія тамъ то-

варовъ въ такомъ количествѣ, чтобы число тоннъ этого товара составляло не меньше $\frac{1}{3}$ чистаго тоннажа судна;

е) Суда, которыя, по отбытіи изъ французскаго порта и до возвращенія во французскій портъ, перевезли менѣе $\frac{1}{3}$ чистаго тоннажа, притомъ на разстояніи менѣе $\frac{1}{3}$ всего перехода;

ф) Суда, принадлежавшія къ французскому флоту, вышедшія изъ его состава и вторично въ него вступившія;

г) Пароходы, не развившіе во время испытаній, при половинной нагрузкѣ, скорости минимумъ въ 10 узловъ;

h) Построенныя за границей суда, которыя въ моментъ вступленія въ составъ французскаго флота или спустя шесть мѣсяцевъ послѣ этого вступленія будутъ заложены въ суммѣ, превышавшей половину ихъ стоимости.

Навигационныя преміи и вознагражденіе за снаряженіе сокращаются на пять процентовъ для пароходовъ, не развившихъ при испытаніи, при половинной нагрузкѣ, скорости въ 12 узловъ; они сокращаются на десять процентовъ для пароходовъ, не развившихъ при испытаніи, при половинной нагрузкѣ, скорости 11 узловъ.

Ст. 7. Тоннажъ всѣхъ судовъ, пользующихся выгодами новаго закона, считая въ томъ числѣ суда, вошедшія въ составъ французскаго флота до его опубликованія, ограниченъ максимумомъ въ 500.000 тоннъ брутто грузоподъемности для пароходовъ и въ 100.000 тоннъ брутто для парусныхъ судовъ. Изъ 500.000 тоннъ паровыхъ судовъ общій тоннажъ пароходовъ иностранной постройки не долженъ превышать $\frac{2}{5}$ этого количества; остальная часть общаго тоннажа приходится на пароходы французской постройки.

Условія, опредѣляющія порядокъ допущенія судовъ къ пользованію преимуществами этого закона, принимая во вниманіе указаные максимальные предѣлы, такъ равно и порядокъ замѣщенія выбывающихъ судовъ, будутъ опредѣлены особыми правилами.

Ст. 8. Каждый капитанъ судна, получающаго одну изъ премій, предусмотрѣнныхъ статьей 6 закона отъ 30 января 1893 года, или пользующагося льготами, предусмотрѣнными настоящимъ закономъ, обязанъ безвозмездно перевозить въ непосѣщаемые почтовыми пароходами порта депеши и вообще всякаго рода корреспонденцію, которую ему поручитъ почтовое вѣдомство. Онъ долженъ брать изъ почтовыхъ конторъ и доставлять туда депеши на свой счетъ и въ пунктъ отправленія, и въ пунктахъ захода по дорогѣ, и въ мѣстѣ

назначенія. Онъ обязанъ также доставлять почтовые посылки, согласно условіямъ, предусмотрѣннымъ законами и уставами, къ нимъ относящимися, и относительно этихъ доставокъ на него возлагается такая же отвѣтственность передъ почтовымъ вѣдомствомъ, какую оно само несетъ передъ публикой. Если для сопровожденія депешъ будетъ назначенъ почтовый чиновникъ, то его обязаны перевозить даромъ не только на всемъ морскомъ переходѣ, но и между стоянкой парохода и почтовой конторой, гдѣ происходитъ обмѣнъ депешъ; въ его распоряженіе должно быть предоставлено надлежащимъ образомъ приспособленное для его занятій помѣщеніе.

Ст. 9. Арматоры, подписавшіе обязательство поддерживать, по крайней мѣрѣ, въ теченіе пяти лѣтъ правильное морское сообщеніе на переходахъ, не обслуживаемыхъ получающими субсидіи почтовыми пароходами, совершая ежегодно минимумъ одинъ назначенный рейсъ на суднѣ опредѣленнаго возраста и тоннажа, имѣютъ право ходатайствовать о замѣнѣ для нихъ навигаціонной преміи или вознагражденія за снаряженіе, установленныхъ настоящимъ закономъ, опредѣленной ежегодной субсидіей, въ теченіе указаннаго въ ихъ обязательствѣ срока, соотвѣтствующей среднимъ размѣрамъ преміи или вознагражденія, на которыя имѣли бы право ихъ суда за всѣ сдѣланные ими переходы. Эти ходатайства, по докладамъ министровъ торговли, морского и финансовъ, удовлетворяются декретомъ государственнаго совѣта.

Къ такому декрету прилагается подрядный договоръ, содержащій возложенныя на арматора обязательства и опредѣляющій какъ способъ уплаты ежегодной субсидіи, такъ и обезпеченіе, гарантирующее исполненіе арматоромъ принятыхъ имъ на себя обязательствъ и возвращеніе, въ случаѣ надобности, неправильно выплаченныхъ премій, если работа судовъ будетъ имѣть перерывъ или совершенно прекратится.

Ст. 10. Статьи 5 и 6 и параграфы 1, 3, 4, 5, 6 и 7 статьи 7-ой закона отъ 30-го января 1893 года отмѣняются.

Продолжительность примѣненія настоящаго закона опредѣляется въ 12 лѣтъ. Дѣйствіе статей 1 — 4-ой; параграфа 2-го статьи 7-ой, статей 8-ой и 9-ой закона отъ 30-го января 1893 года будетъ имѣть ту же продолжительность. Настоящій законъ будетъ дѣйствителенъ въ теченіе 10 лѣтъ.

Ст. 11. Пароходы, плавающіе нынѣ подъ французскимъ фла-

гомъ, а также и тѣ, которые будутъ зачислены въ составъ французскаго флота ранѣе распубликованія настоящаго закона, до истеченія срока, опредѣленнаго закономъ отъ 30 января 1893 г., подчиняются предписаніямъ этого послѣдняго.

По истеченіи сроковъ, опредѣляемыхъ закономъ отъ 30 января 1893 г., тѣ изъ этихъ пароходовъ, которые были построены во Франціи, будутъ пользоваться преимуществами настоящаго закона до достиженія ими двѣнадцатилѣтняго возраста.

Ст. 12. Парусныя суда, французской постройки или пріобрѣтенныя за границей, плавающія въ настоящее время подъ французскимъ флагомъ, а также и тѣ, которыя были заказаны до 1 мая 1902 года, если только о нихъ было заявлено таможенному вѣдомству до 1 февраля того же года и если они будутъ зачислены въ составъ французскаго флота до 30 января 1903 г., подчиняются до истеченія сроковъ, опредѣленныхъ закономъ отъ 30 января 1893 г., предписаніямъ этого послѣдняго, если арматоры заявятъ желаніе имъ воспользоваться.

Максимальный тоннажъ парусныхъ судовъ, заказанныхъ послѣ 1 января 1902 г. и допускаемыхъ къ пользованію преимуществами, установленными настоящей статьей, опредѣляется въ 45.000 тоннъ брутто, причемъ преимущества будутъ предоставляться судамъ въ порядкѣ ихъ зачисленія въ составъ французскаго флота до достиженія вышеуказаннаго числа тоннъ.

Ст. 13. Парусныя суда, арматоры коихъ пожелаютъ, на основаніи вышеприведенной 12 статьи, пользоваться выгодами закона отъ 30 января 1893 г., должны доказать, что они, по крайней мѣрѣ, на $\frac{2}{5}$ своихъ переходовъ туда и обратно перевезли количество товаровъ, составляющее, по крайней мѣрѣ, $\frac{2}{3}$ ихъ чистаго тоннажа.

ГЛАВА II.

Разныя распоряженія.

Ст. 14. Правительственнымъ уставомъ будутъ опредѣлены условія, при которыхъ колоніальныя суда могутъ зачисляться въ составъ французскаго флота и по которымъ долженъ производиться расчетъ причитающихся имъ согласно настоящаго закона премій.

Ст. 15. Статья 8-ая закона отъ 27 вандемьера ¹⁾ II года измѣняется слѣдующимъ образомъ: французскія суда, подъ опасеніемъ быть признанными за иностранныя, не могутъ ремонтироваться за границей, если стоимость ремонта превосходитъ 15 франковъ за тонну грузоподъемности; исключеніе допускается, если необходимость болѣе серьезнаго ремонта подтверждена донесеніемъ, подписаннымъ и удостовѣреннымъ капитаномъ и другими офицерами судна, провѣреннымъ и одобреннымъ консуломъ или какимъ-нибудь французскимъ офицеромъ, или же двумя купцами, живущими въ странѣ, гдѣ производится ремонтъ, и доставленнымъ въ бюро французскаго порта, куда вернется судно.

Ст. 16. Въ морскомъ портѣ могутъ быть установлены правительственными декретами, изданными, вслѣдствіе доклада министра торговли, промышленности, почтъ и телеграфовъ, по соглашенію съ министрами общественныхъ работъ и финансовъ, мѣстные или временные налоги для обезпеченія займа по договору или денежныхъ суммъ, назначенныхъ департаментомъ, общиною, торговой палатой или другимъ общественнымъ учрежденіемъ, въ пособіе для устройства, улучшенія или возобновленія работъ или необходимаго оборудованія по устройству порта и его пристаней или по содержанію и углубленію рейдовъ, проходовъ, каналовъ и бассейновъ.

Таковыми же рѣшеніями могутъ устанавливаться мѣстные налоги для оплаты издержекъ, относящихся къ организованнымъ или поддерживаемымъ торговою палатою служебнымъ учрежденіямъ для спасанія судовъ и грузовъ, для безопасности и чистоты, для полиціи и наблюденія за набережными и служебными зданіями порта.

Эти налоги взимаются соотвѣтственно:

1) съ зарегистрированной полной или грузовой вмѣстимостью судовъ какъ французскихъ, такъ и иностранныхъ; 2) съ количествомъ нагруженныхъ или выгруженныхъ товаровъ и 3) съ количествомъ принятыхъ и высаженныхъ пассажировъ.

Они не могутъ превосходить: 1) одного франка за каждую тонну чистой грузовой вмѣстимости для всѣхъ судовъ, какъ паровыхъ, такъ и парусныхъ, или же 60 сантимовъ за тонну брутто для паровыхъ судовъ и 85 сантимовъ за тонну брутто для парусныхъ судовъ;

¹⁾ Первый мѣсяцъ республиканскаго календаря съ 22 сентября по 21 октября.

2) 50 сантимовъ за вѣсовую тонну груза или кубическую тонну товаровъ или 10 сантимовъ за каждый тюкъ и 3) 1 франка за каждого пассажира.

Налоги эти падѣютъ на судно; но если постановленіе, устанавливающее налогъ, принимаетъ за основаніе его уплаты количество товаровъ или пассажировъ, то налогъ можетъ быть обращенъ на отправителей или экспедиторовъ товаровъ, или пассажировъ.

Налоги могутъ также измѣняться въ зависимости отъ рода судна, глубины его осадки, продолжительности его стоянки въ портѣ, рода плаванія, отдаленности мѣста назначенія или пункта отправленія, характера груза и операцій, производимыхъ во время захода въ портъ. Они могутъ устанавливаться по уменьшеннымъ тарифамъ (по абонементу), причемъ для нѣкоторыхъ опредѣленныхъ категорій судовъ, какъ французскихъ, такъ и иностранныхъ, можетъ быть установлено частичное или полное освобожденіе отъ налога. Наконецъ, налоги, могутъ быть опредѣлены по тарифамъ, рассчитаннымъ для единицы различного рода грузовъ нагружаемыхъ или разгружаемыхъ, въ зависимости отъ свойствъ товаровъ и различныхъ категорій пассажировъ.

Тарифы налоговъ, установленныхъ согласно этой статьи закона, или налоги подобнаго же значенія, могутъ быть измѣняемы по предложенію общественнаго учрежденія, въ пользу котораго они взимаются, въ предѣлахъ *maximum'a*, утвержденного декретами или законами, которые ихъ установили. Измѣненные тарифы не могутъ войти въ силу раньше объявленія ихъ во всеобщее свѣдѣніе за одинъ мѣсяць до введенія въ дѣйствіе и утвержденія министромъ торговли по соглашенію съ министрами общественныхъ работъ и финансовъ. Мѣстные налоги взимаются таможеннымъ управленіемъ. Эти налоги подчиняются тѣмъ же правиламъ, какъ и таможенные пошлины, относительно формы объявленій о нихъ, способа взиманія и, въ особенности, принудительнаго взысканія, мѣръ наказанія за нарушенія и правилъ подсудности и судопроизводства въ случаѣ спора относительно примѣнимости тарифовъ. За всякое нарушеніе этихъ правилъ взимается штрафъ, равный налогу или превышающій его вдвое. Издержки по взиманію и судопроизводству предварительно вычитаются изъ суммы налоговъ.

Параграфъ 3-й статьи 4-й закона отъ 19 мая 1866 г. и статья 11-я закона отъ 30 января 1893 г. о торговомъ мореплаваніи, относящіяся къ мѣстнымъ налогамъ въ морскихъ портахъ—отмѣняются.

Ст. 17. Статья 2-я закона отъ 21 сентября 1793 года измѣняется въ отношеніи состава экипажа судовъ французскаго торговаго флота, согласно нижеслѣдующему:

Экипажъ судовъ, занимающихся международнымъ каботажемъ въ колоніяхъ, не связанныхъ съ метрополіей, можетъ имѣть въ своемъ составѣ моряковъ не французовъ, за исключеніемъ:

1) всѣхъ офицеровъ (капитана, его помощника, главнаго механика, лейтенанта и проч.);

2) боцмана;

3) по крайней мѣрѣ двухъ зарегистрированныхъ моряковъ, одного для управленія судномъ, другого для машины.

Число зарегистрированныхъ моряковъ во французскомъ флотѣ можетъ быть сокращено:

1) для пароходовъ съ грузовой вмѣстимостью меньше тысячи тоннъ до пяти человѣкъ, а именно: капитана, помощника капитана, главнаго механика, боцмана и одного зарегистрированнаго моряка для службы при машинѣ;

2) для парусныхъ судовъ съ грузовой вмѣстимостью менѣе тысячи тоннъ—до четырехъ человѣкъ, а именно: капитана, помощника капитана, боцмана и одного зарегистрированнаго моряка;

3) для паровыхъ и парусныхъ судовъ съ грузовой вмѣстимостью менѣе 400 тоннъ—до трехъ человѣкъ, а именно: капитана, помощника капитана и главнаго механика для парохода; капитана, помощника капитана и одного зарегистрированнаго моряка, если судно парусное.

Суда, плавающія при условіяхъ, предусмотрѣнныхъ предшествующими параграфами, могутъ получать вознагражденіе или навигационную премію на счетъ мѣстнаго бюджета, если только они не получаютъ какой-нибудь другой преміи или субсидіи подъ какимъ бы то ни было названіемъ.

Ст. 18. По истеченіи срока дѣйствія закона отъ 30 января 1893 года судостроители будутъ получать премію только въ томъ случаѣ, если всѣ французскія мастерскія, заводы и верфи, принимавшія участіе въ постройкѣ судна, имѣютъ не больше 20% иностранныхъ рабочихъ.

Ст. 19. Постройка морскихъ судовъ, заказываемыхъ правительствомъ для различныхъ надобностей, кромѣ военныхъ судовъ, предоставляется исключительно французскимъ судостроителямъ. Поэтому къ торгамъ и къ заявленію подрядной цѣны будутъ допускаться только французскіе судостроители, заводы которыхъ находятся во Франціи.

Однако, если торги остались безъ результатовъ, иностранные конкуренты могутъ быть допущены къ заявленію подрядной цѣны. То же самое относится къ заказамъ на изготовленіе специальныхъ приборовъ, патентованныхъ за границей.

Ст. 20. Декретомъ государственнаго совѣта морскому министру можетъ быть предоставлено право назначать, согласно съ мнѣніемъ совѣта морскихъ работъ и по соглашенію съ министрами торговли и финансовъ, добавочную военную премію, не превышающую 25%, тѣмъ судамъ, которыя по своей конструкціи, по устройству каютъ и всѣхъ отдѣленій или скорости удовлетворяютъ условіямъ, повышающимъ ихъ цѣнность, съ точки зрѣнія услугъ, которыя они могутъ оказать военному флоту.

Ст. 21. Статья 12-я закона отъ 30 января 1893 года отмѣняется и замѣняется слѣдующими постановленіями:

Изъ всѣхъ премій за постройку, изъ навигаціонныхъ премій и изъ вознагражденій за снаряженіе, устанавливаемыхъ или сохраняемыхъ по этому закону, вычитается 6%, которые предназначаются:

двѣ трети въ кассу попечительства о морякахъ, — чтобы уменьшить производимые съ нихъ вычеты и увеличить фонды вспоможенія, распредѣляемаго потерпѣвшимъ кораблекрушеніе или другіе несчастные случаи на морѣ, или ихъ семействамъ;

и одна треть въ кассу инвалидовъ, — два выдачи субсидій торговой палатѣ или мѣстамъ общественнаго призрѣнія для устройства и содержанія во французскихъ портахъ домовъ для моряковъ, имѣющихъ цѣлью облегчить имъ возможность полученія квартиръ, стола и мѣстъ, а также и всякимъ другимъ учрежденіямъ, имѣющимъ задачей улучшеніе быта моряковъ, въ особенности же профессиональнымъ школамъ для моряковъ.

Полный списокъ этихъ субсидій публикуется ежегодно морскимъ министерствомъ.

Суммы, составившіяся изъ взносовъ въ кассу моряковъ въ теченіе

предшествующаго года и подпадающія дѣйствию статьи 22 закона отъ 29 марта 1897 года, не вытребованныя въ тридцатилѣтній срокъ, будутъ предоставлены учрежденіямъ для морскихъ инвалидовъ на пенсіи морякамъ. Отчетъ объ этихъ суммахъ будетъ доставляться въ послѣднія двѣ недѣли первыхъ трехъ мѣсяцевъ слѣдующаго года.

Ст. 22. Внесеніе въ списокъ каждой купчей при постройкѣ, куплѣ-продажѣ или перемѣнѣ владѣльца судна облагается налогомъ въ 3 франка. Пунктъ 2, статьи 5-й закона 28 февраля 1872 года отмѣняется, по стольку, поскольку она противорѣчитъ настоящимъ постановленіямъ. Постановленія этой статьи одинаково примѣнимы къ продажѣ судовъ всякаго рода, служащихъ для внутренняго плаванія.

Статья 10 закона отъ 30 января 1893 года отмѣняется.

Ст. 23. Общая сумма вознагражденій за снаряженіе и навигаціонныхъ премій, которыя могутъ быть выплачены на основаніи настоящаго закона, ограничивается максимумомъ въ 150 милліоновъ, изъ нихъ за парусныя суда не болѣе 15 милліоновъ.

Ст. 24. Общая сумма премій за постройку 300.000 тоннъ пароходовъ и 100.000 тоннъ парусныхъ судовъ, предусмотрѣнная настоящимъ закономъ, не должна превышать суммы въ 50 милліоновъ, причемъ ежегодная выплата должна производиться не больше, чѣмъ за постройку 50.000 тоннъ пароходовъ и 15.000 тоннъ парусныхъ судовъ, не считая въ первый годъ судовъ, заказанныхъ до 13 марта 1902 года.

Въ случаѣ, если цифра въ 50.000 тоннъ для паровыхъ судовъ, не будетъ достигнута, то разница переносится изъ года въ годъ.

Ст. 25. Мѣры, опредѣляющія примѣненіе настоящаго закона, будутъ опредѣлены правительственными постановленіями.

Новый законъ о торговомъ мореплаваніи во французскомъ сенатѣ.

(Изъ журнала „Le Iacht“).

При разсмотрѣніи закона о торговомъ мореплаваніи, можно было надѣяться, что сенатъ удовольствуется только исправленіемъ текста, не касаясь его главнѣйшихъ положеній. Предположеніе это, къ сожалѣнію, не оправдалось и при разборѣ первыхъ же статей сенатъ явно обнаружилъ стремленіе къ различнымъ ограниченіямъ. Такимъ образомъ, оправдались предсказанія англійскихъ спеціальныхъ журналовъ, которые утверждали, что еще не слѣдуетъ „отчаяваться“, такъ какъ постановленія парламента при разсмотрѣніи ихъ въ сенатѣ будутъ во многомъ ограничены. „Le Iacht“ думаетъ, что подобная экономія обойдется впослѣдствіи слишкомъ дорого для страны, такъ какъ заранѣе можно сказать, что результаты, которые получатся при десятилѣтней продолжительности дѣйствія закона, вмѣсто пятнадцатилѣтней, окажутся далеко не удовлетворительны. Адмиралъ de-Cuveville, защищая текстъ, предложенный парламентомъ, совершенно справедливо замѣтилъ, что въ наше время, всѣ морскія предпріятія требуютъ затраты крупныхъ капиталовъ и большой продолжительности времени, а потому не надо ложно думать, что не сегодня—завтра возникнутъ многочисленныя морскія общества единственно только вслѣдствіе различныхъ премій и поощреній, если эти послѣднія даже будутъ достаточно велики. Пройдутъ года прежде, чѣмъ законъ достигнетъ удовлетворительныхъ результатовъ. Хорошо было бы вспомнить, что однимъ изъ главныхъ недостатковъ закона 1881 года, установленнаго на 10 лѣтъ, была его кратковременность; масса коммерческихъ предпріятій прекратилась за много лѣтъ до истеченія этого срока и безъ всякаго повода, кромѣ предвидѣнія своего скорого конца; при этомъ еще нужно не забывать, какое значительное время отдѣляетъ обнародованіе закона отъ возможности пользоваться имъ для до-

стиженія хорошихъ результатовъ. Но, какъ ни гибельно подобное сокращеніе трети продолжительности дѣйствія закона и пятой части времени его исполненія, оно все же уступаетъ по степени своей непрактичности новому постановленію, принятому сенатомъ, а именно, даровать полную премію только паровымъ судамъ, достигающимъ при опытахъ 12-ти узловъ скорости при половинной нагрузкѣ.

Такимъ образомъ, размѣръ премій сокращенъ для судовъ, имѣющихъ 11 узловъ скорости, на 5% и на 10% для судовъ, скорость которыхъ меньше 11 узловъ. Болѣе безотраднaго положенія нельзя даже представить для коммерческихъ дѣлъ; главной цѣлью закона должно бы было быть желаніе, по возможности, улучшить положеніе французскихъ судовладельцевъ, уменьшая всѣми способами экономическую разницу между размѣромъ эксплуатаціи судна во Франціи и таковой же за границей; между тѣмъ это новое постановленіе ставитъ ихъ въ положеніе еще болѣе тягостное. Каждый, хоть немного свѣдущій въ дѣлѣ плаванія паровыхъ судовъ, отлично знаетъ, что съ увеличеніемъ скорости расходы по эксплуатаціи возрастаютъ быстрѣе увеличенія скорости, и это увеличеніе расходовъ достигаетъ огромныхъ размѣровъ для судовъ, уже превышающихъ 10-ти-узловую скорость.

Министръ финансовъ, наконецъ, нисколько не старался скрыть, что сенатъ, отсылая на разсмотрѣніе комиссій статью 2-ю, болѣе всего заботился о сокращеніи расходовъ казны, и что забота о будущемъ значеніи закона для торговаго флота отошла на второй планъ; сенатъ отлично понималъ, что при новомъ постановленіи почти никто изъ судовладельцевъ не будетъ пользоваться полной преміей, и это было цѣлью, которой онъ стремился достигнуть. Не стоитъ много распространяться здѣсь о такомъ неблагоприятномъ способѣ экономіи въ ущербъ заинтересованнымъ людямъ. Ничто болѣе не гибельно для промысла, какъ подобный образъ дѣйствія, такъ какъ онъ даетъ впослѣдствіи право его противникамъ, а также и иностранцамъ, утверждать, что нельзя добиться большаго и лучшаго развитія промысла, для котораго, якобы, уже все сдѣлано, и ничего большаго предпринимать нельзя. Конечно, это будетъ софизмъ, который не имѣлъ бы успѣха въ общественномъ мнѣніи, если бы предшествующіе законы представляли условія въ достаточной мѣрѣ справедливыя. Сенаторъ Gustave Denis очень справедливо замѣтилъ, что сенатъ для соблюденія экономіи могъ

бы употребить средства болѣе приличныя, и что это сокращеніе премій на 10⁰/₀, которое насильственно введено новымъ закономъ, вмѣстѣ съ 11⁰/₀, взыскиваемыми въ пользу служащихъ и инвалидовъ по сведеніи счета премій, уменьшить премію на 21⁰/₀, и слѣдовательно, размѣръ премій теперь уже будетъ не 1 франкъ 70 сантимовъ, а 1 франкъ 40 сантимовъ, и даже 1 франкъ 35 сантимовъ. При этомъ сенаторъ Gustave Denis напоминаетъ, что законъ 1893 года съ преміей въ 1 франкъ 10 сантимовъ не принесъ никакой пользы и мало-по-малу привелъ къ прежнему положенію торговаго флота. Но, несмотря на всѣ старанія членовъ сената, наиболѣе авторитетныхъ въ морскихъ вопросахъ, собраніе утвердило новый текстъ комиссіи.

Прежде чѣмъ перейти къ слѣдующей статьѣ, необходимо замѣтить, что опредѣленіе скорости при опытахъ невыполнимо при послѣдующей практикѣ, а требованіе при опытахъ половинной нагрузки тягостно для судовладельцевъ и служить только причиною напрасной потери времени и денегъ. Преміи на суда, пріобрѣтенныя уже вооруженными, сдѣлаются совершенно бесполезными, потому что эти суда, проплававъ уже нѣсколько лѣтъ и дѣлая 12 или 11 узловъ, должны при начальныхъ опытахъ пробѣгать 13 или 14 узловъ, а эта исключительная скорость совершенно не существуетъ для грузовиковъ и употребляется только для пассажирскихъ пароходовъ. Наконецъ, такъ какъ вышеуказанныя уменьшенія премій отражаются и на международномъ каботажѣ*), то можно сказать, что онъ будетъ пользоваться такимъ незначительнымъ пособіемъ, которое не принесетъ ему никакой пользы.

Сенатъ, постановивъ такія тяжелыя условія для паровыхъ судовъ, отнесся не болѣе мягко и къ судамъ паруснымъ, настаивая на утвержденіи двухъ послѣднихъ параграфовъ ст. 3, которая, безъ сомнѣнія, уничтожитъ въ будущемъ постройку большихъ парусныхъ судовъ во Франціи. Припомнимъ, что парламентъ установилъ для парусныхъ судовъ, превышающихъ 800 тоннъ, быстрое паденіе преміи, но она, по крайней мѣрѣ, уменьшалась почти пропорціонально съ увеличеніемъ тоннажа, тогда какъ при текстѣ, измѣненномъ сенатомъ, дѣло уже обстоитъ не такъ. Па-

*) Международнымъ каботажемъ по закону 30 января 1893 г. признается во Франціи плаваніе между европейскими портами до Канарскихъ острововъ на югъ и до Исландіи на сѣверъ.

русныя суда получаютъ полную премію только при 600 тоннъ, выше же этой цифры и до 1.000 тоннъ премія будетъ уменьшаться на 10 сантимовъ за каждыя 100 тоннъ и за каждую долю 100 тоннъ. Суда, имѣющія болѣе 1.500 тоннъ, не будутъ уже получать никакой преміи. Очевидно, что съ этой новой системой во Франціи не появятся уже суда въ 2.500 и 3.000 тоннъ, которыя въ сущности, при снабженіи ихъ новѣйшими приспособленіями, являются въ наши дни самыми прибыльными, съ экономической точки зрѣнія, судами. Поэтому слѣдуетъ признать, что правительственный комиссаръ плохо защищалъ интересы коммерческаго мореплаванія, убѣждая отмѣну премій многотоннымъ паруснымъ судамъ. Можно было бы проще сказать, что интересъ требуетъ обращенія большаго вниманія на пароходы, чѣмъ на парусныя суда, но было совершенно нелогично отдать предпочтеніе маленькимъ паруснымъ судамъ передъ крупными.

Адмиралы-сенаторы успѣли настоять на улучшеніи текста, опредѣленнаго парламентомъ, прибавивъ 5% съ итога премій въ пользу экипажа въ томъ смыслѣ, что эта 5% доля окажется вообще полезной для морского дѣла. Статья 7, опредѣляющая общую мѣру вмѣстимости судовъ въ 600.000 тоннъ, не была измѣнена. Позволительно спросить, представляется ли еще это условіе исполнимымъ послѣ всѣхъ бѣдственныхъ сокращеній, произведенныхъ въ законѣ. Правда, что все это не можетъ еще считаться окончательно утвержденнымъ и что тѣ, которые желаютъ добиться развитія нашего коммерческаго флота, могутъ надѣяться, что парламентъ возвратится къ разсмотрѣнію сокращеній, предложенныхъ сенатомъ.

6-го мая сенатъ возобновилъ разсмотрѣніе проекта закона, представленнаго парламентомъ. Пренія должны были начаться съ ст. 15, но предварительно стали разсматривать ст. 10 и 11, которыя въ предшествующихъ засѣданіяхъ были отложены. Статья 10, ограничивающая срокъ примѣненія закона, не дала никакого повода для новыхъ дебатовъ и была утверждена; но не такъ было со ст. 11. Сенаторъ Richard Waddington поднялъ вопросъ о сокращеніи вознагражденій за снаряженіе парходамъ иностранной постройки, купленнымъ въ силу закона 1893 года. Это предложеніе показалось всѣмъ основательнымъ, такъ что комиссія его приняла, и даже самъ министръ торговли призналъ его справедливымъ.

Можно было предположить, что сенатъ окажетъ поддержку судохозяевамъ, предпочитающимъ плавать подъ національнымъ флагомъ, а не подъ иностраннымъ. Къ несчастью, члены сената не догадывались, что вотъ уже въ продолженіе 10 лѣтъ судохозяева имѣли большій интересъ имѣть пароходы подъ англійскимъ, нѣмецкимъ или скандинавскимъ флагами, чѣмъ подъ французскимъ, въ виду меньшихъ въ такомъ случаѣ стѣснительныхъ расходовъ, на нихъ налагаемыхъ. Выгоды, получающіяся отъ плаванія подъ иностраннымъ флагомъ, такъ ощутительны, что французскіе судохозяева стали все болѣе и болѣе избирать этотъ способъ плаванія; слѣдовательно, поощреніе въ пользу тѣхъ, которые предпочитали патріотизмъ деньгамъ, было совершенно своевременно, тѣмъ болѣе, что сенатъ могъ воспользоваться при рѣшеніи этого вопроса окончаніемъ семилѣтняго срока, назначеннаго на вознагражденіе за снаряженіе. Между тѣмъ поправка въ этомъ смыслѣ была опровергнута, и ст. 11 утверждена безъ этого прибавленія.

Ст. 15 была также, несмотря на всѣ старанія М. Cabart-Dannerville, утверждена, также какъ и параграфы А и F ст. 6 и параграфъ I ст. 7; перешли къ ст. 16, которая, также какъ и всѣ послѣдующія статьи вплоть до послѣдней 24 статьи проекта, были утверждены, за исключеніемъ ст. 18 и 22, которыя были нѣсколько измѣнены.

Затѣмъ адмиралъ de Cuverville получилъ отъ министра торговли довольно важное для будущаго обѣщаніе, которое достойно быть здѣсь упомянутымъ. Адмиралъ предложилъ установить добавочную статью, по которой національный фрахтъ метрополіи, колоній и странъ, находящихся подъ протекторатомъ, былъ бы сохраненъ по возможности судамъ, плавающимъ подъ французскимъ флагомъ; при этомъ онъ настаивалъ на необходимости подкрѣпить законъ рядомъ дополнительныхъ мѣръ, а именно пересмотромъ существующихъ правилъ закона 23 декабря 1897 года на право пользованія набережными; измѣненіемъ закона морской ипотеки; улучшеніемъ и объединеніемъ системы каналовъ; изученіемъ учрежденія порто-франко; сосредоточеніемъ фрахтовъ въ нѣсколькихъ портахъ, посредствомъ пересмотра тарифа желѣзныхъ дорогъ и т. д.

Министръ отвѣчалъ, что по его взгляду нынѣшнее разсмотрѣніе закона есть только первая ступень къ развитію морской тор-

говли и что измѣненія, высказанныя адмираломъ, безъ сомнѣнія, связаны съ этимъ вопросомъ. Все это, конечно, немножко гадательно, но тѣмъ не менѣе даетъ возможность на что-то надѣяться.

Въ концѣ засѣданія, когда весь законъ уже былъ разсмотрѣнъ и все уже, казалось, закончено, М-г Antonin Dubost предложилъ, съ своей стороны, другую дополнительную статью, опредѣляющую ежегодный расходъ въ 10 милліоновъ для снаряженія и 4 милліоновъ для постройки; въ случаѣ же расходовъ, превосходящихъ эти суммы, — сокращеніе преміи. Нечего указывать на бесполезность этого предложенія, такъ какъ размѣры тоннажа уже были утверждены, и на невозможность практическаго примѣненія такого условія, потому что расходы на снаряженіе и постройку должны раскладываться на всю продолжительность дѣйствія проекта, а не на ежегодные интервалы.

Напрасно докладчикъ самымъ убѣдительнымъ образомъ доказывалъ несчастныя послѣдствія этой дополнительной статьи; напрасно министръ торговли объяснялъ, что подобная статья послужитъ отрицаніемъ всего закона и уничтожитъ его, и отъ имени всего правительства убѣждалъ сенатъ отвергнуть ее. Несмотря на все это, статья была принята во вниманіе и отослана на разсмотрѣніе комиссіи.

На другой день докладчикъ съ изобрѣтательностью, доказавшей гибкость его таланта, сумѣлъ предотвратить трудность положенія, представляя на разсмотрѣніе сената ст. 25, по которой на всю продолжительность закона опредѣлена сумма въ 200 милліоновъ: 150 на снаряженіе и 50 милліоновъ на постройку. Для утвержденія этой суммы онъ представилъ необходимыя удостовѣренія, но всѣ его объясненія слишкомъ обширны, чтобы быть здѣсь приведенными.

Казалось бы, что искаженный такимъ образомъ и подвергнутый такимъ сокращеніямъ законъ представляетъ уже мало интереса, такъ какъ заранѣе можно сказать, что результаты, которые получатся отъ него, будутъ крайне посредственны, и что намѣченная цѣль вернуть торговому флоту, по крайней мѣрѣ, проценты, присвоенные ему закономъ 1881 года (около 35%), конечно, не осуществится.

При этихъ условіяхъ, тѣ, которые интересуются торговымъ мореплаваніемъ, не могутъ надѣяться ни на какой спасительный

переворотъ, развѣ только на то, что зло, причиненное закономъ, будетъ такъ велико, что заставитъ парламентъ снова заняться разсмотрѣніемъ всѣхъ его постановленій.

Было уже отмѣчено, что пренія въ сенатѣ ознаменовались на этотъ разъ разными неожиданностями; послѣ утвержденія ст. 25, сенаторъ М-г. Lelièvre испросилъ и добился взятія назадъ безотлагательности, присвоенной закону, что на парламентскомъ языкѣ означаетъ, что законъ будетъ подвергаться вторичному разсмотрѣнію.

М-г. Lelièvre въ оправданіе своего требованія привелъ некомпетентность свою и большинства своихъ коллегъ, что въ сущности кажется вполне резоннымъ; но по приведеннымъ М-г. Lelièvre'омъ аргументамъ трудно различить, надѣется ли онъ при вторичномъ разсмотрѣніи закона на новыя еще ограниченія, или же, напротивъ, желаетъ поправить дѣло, признавъ, что зашли слишкомъ далеко въ этомъ направленіи. Во всякомъ случаѣ трудно не согласиться со взглядомъ г-на Lelièvre'а, утверждающаго, что нельзя внезапно, безъ всякаго приготовленія, дѣлать всевозможныя измѣненія въ законѣ, и что было бы лучше и яснѣе, если бы сенатъ имѣлъ передъ глазами тексты старые и измѣненные. Въ самомъ дѣлѣ, техническіе законы слишкомъ сложны и требуютъ для ихъ обработки должной осторожности и знанія, а изъ всѣхъ нихъ самымъ затруднительнымъ является законъ торговаго мореплаванія, съ которымъ всего менѣе знакомы и публика, и политическіе дѣятели. Поэтому-то люди ремесла, судохозяева и капитаны, какъ наиболѣе ознакомленные съ дѣломъ, часто не могутъ не удивляться, читая про дебаты законодательныхъ собраній, гдѣ среди рѣчей наиболѣе, повидимому, авторитетныхъ людей вдругъ проskalъзываютъ крупныя ошибки, доказывающія малое знакомство съ дѣломъ. Вотъ почему эти законы должны бы разрабатываться небольшимъ числомъ компетентныхъ техниковъ, собранныхъ въ комиссіи, а законодательное собраніе, утверждающее законы, должно только съ осторожностью подвергать ихъ передѣлкамъ, и то только на основаніи какихъ-нибудь основательныхъ причинъ, а не увлекательныхъ рѣчей.

Въ настоящихъ засѣданіяхъ несчастный законъ разбирался и измѣнялся то тѣмъ, то другимъ собраніемъ и, наконецъ, сдѣлался, чего слѣдуетъ опасаться, такимъ же несовершеннымъ, какъ его предшественникъ, законъ 1893 года, дѣйствія котораго были такъ непра-

вильны, а результаты такъ дорого стоили и такъ мало принесли пользы. Онъ также утвержденъ былъ наудачу среди парламентскихъ преній и былъ внезапно измѣненъ, благодаря представителю одного изъ морскихъ департаментовъ, который доказалъ своимъ коллегамъ, что измѣненія, предложенныя имъ, потребуютъ лишь нѣсколько лишнихъ сотенъ тысячъ франковъ; на самомъ дѣлѣ оказалось, что эти измѣненія потребовали столь значительныхъ дополненій къ назначеннымъ уже милліонамъ, что правительство не нашло другого средства, какъ нарушить свои прямые обязательства. На этотъ разъ казалось, что законъ былъ избавленъ отъ подобныхъ камней преткновенія; но вотъ въ послѣдній часъ, когда казалось все уже законченнымъ, сенатъ сталъ передѣлывать на скорую руку въ 24 часа наиболѣе значительныя постановленія и совершенно искажилъ проектъ. Конечно, собранію удалось соблюсти значительную экономію (пока только на бумагѣ), но она будетъ ничто въ сравненіи съ несчастными послѣдствіями измѣненнаго закона. Достаточно только вспомнить сумму въ 360 милліоновъ, которую мы выплачиваемъ каждый годъ за перевозку товаровъ подъ иностраннымъ флагомъ, и мы увидимъ всю необходимость, для сокращенія этого огромнаго расхода, въ значительныхъ денежныхъ затратахъ, безъ которыхъ невозможно возратить потерянные проценты. Всякая преувеличенная экономія, парализующая законъ, можетъ быть разсматриваема, какъ расточительность относительно иностранцевъ.

Палата депутатовъ уже сократила размѣръ премій до послѣдней возможности, подъ давленіемъ министра финансовъ, и идти дальше въ этомъ направленіи было совсѣмъ губительно. Единственное сокращеніе, которое могло бы быть предложено сенатомъ безъ затрогиванія закона,—это уничтоженіе 5% и 6%, предназначенныхъ для личнаго состава; эта экономія не измѣнила бы никакой существенной статьи и общій интересъ, такъ часто призываемый во время преній, можетъ быть, допустилъ бы это ограниченіе. Но какая палата окажется настолько мужественной и забывающей свои личные интересы для предложенія подобной мѣры въ то время, когда ожидаются выборы и всѣ члены палаты будутъ поставлены передъ лицомъ своихъ избирателей?

Сенатъ, который рѣшилъ подвергнуть вторичному разсмотрѣнію проектъ закона, предложенный палатой депутатовъ, началъ свои засѣданія 13 марта. Нѣтъ сомнѣнія, что сенаторы въ про

долженіе 6 дней имѣли достаточно времени вполнѣ изучить морское законодательство, а потому никто уже не ссыался въ этотъ разъ на свою некомпетентность и статьи были непрерывно разсматриваемы безъ измѣненій вплоть до ст. 23 (прежней 25), которая опредѣляетъ предѣльную сумму въ 150 милліоновъ за преміи и вознагражденія и сумму въ 50 милліоновъ за постройки. Статья эта, предложенная г-номъ Antonin Dubost и утвержденная въ засѣданіи 7 марта, очевидно, представляетъ еще одну преграду къ полезному дѣйствию закона.

Однако, и это ограниченіе кажется недостаточнымъ г-ну Antonin Dubost'у, который предлагаетъ еще прибавить, чтобы ежегодный расходъ былъ опредѣленъ размѣромъ постройки 50.000 тоннъ паровыхъ и 15.000 парусныхъ судовъ.

Такое радикальное предложеніе не требуетъ никакихъ комментарій; очевидно, что желаніе сократить расходы заставляетъ забыть о цѣли, которой старались достигнуть закономъ. Теперь дѣло идетъ не о поощреніи коммерческаго флота, а прежде всего о сокращеніи расходовъ.

Но коммиссія была уже столько разъ побиваема на этой почвѣ, что докладчикъ согласился на пересмотръ этого измѣненія. Пренія были отсрочены на четверть часа, чтобы дать возможность коммиссіи обработать ограниченіе, которое совершенно измѣнить силу закона, дѣйствующаго уже въ продолженіе 22-хъ лѣтъ. Четверти часа оказалось недостаточнымъ, чтобъ рѣшить будущность торговаго флота, и только послѣ сорока минутъ, когда засѣданіе возобновилось, докладчикъ сказалъ, что коммиссія согласна на измѣненія, предложенныя Dubost'омъ за нѣкоторыми только исправленіями, однако вовсе забывъ упомянуть о части, относящейся къ паруснымъ судамъ, какъ ему иронически замѣтилъ сенаторъ Gustave Denis. Это упущеніе было исправлено, и новое ограниченіе было утверждено въ слѣдующей формѣ:

„Общая сумма премій на постройку 300.000 тоннъ пароходовъ и 100.000 тоннъ парусныхъ судовъ, предусмотрѣнная настоящимъ закономъ, не должна превышать суммы 50 милліоновъ; причемъ ежегодная выплата должна производиться не больше, чѣмъ за 50.000 тоннъ пароходовъ и 15.000 тоннъ парусныхъ судовъ, не считая въ первый годъ судовъ, заказанныхъ до 13 марта 1902 года. Въ случаѣ, если цифра 50.000 тоннъ для паровыхъ

судовъ не будетъ достигнута, разница переносится изъ года въ годъ“.

Станнымъ кажется, почему не установленъ такой же переносъ изъ года въ годъ и для парусныхъ судовъ, въ случаѣ невыполненія предусмотрѣнной закономъ нормы; но поднятіе вопроса о всѣхъ этихъ непоследовательностяхъ закона завело бы насъ слишкомъ далеко. Одно только можно сказать безъ всякаго пристрастія, что новый законъ ничѣмъ не лучше закона 1893 года, по причинѣ многочисленныхъ ограниченій, которыми онъ обставленъ. Конечно, понятно, что сенатъ желалъ, по возможности, не обременять бюджетъ излишними расходами, но сдѣлать это надо было бы съ большою осторожностью и осмотрительностью. Гораздо проще было бы утвердить статьи, предложенныя палатой депутатовъ, выговоривъ только, чтобы жертвы страны не переходили крайнихъ границъ.

Можно лишь надѣяться, что палата депутатовъ предусмотритъ напрасную затрату ассигнованныхъ денегъ и пойметъ, что утвержденныя постановленія нуждаются въ радикальной передѣлкѣ.

Е. Н. Б.

