

Об использовании армянского флага в Индийском океане в 17-19 вв.

Балаян Карен
президент Клуба Морских Исследований «АЙАС» (Армения, Ереван)

About Using of Armenian Flag in the Indian Ocean during 17-19 Centuries Balayan K.

The article is dedicated to the history of penetration of Armenians into India and Far East, their role in the formation of trade traditions, about Europeans using Armenian flags for penetration into inaccessible ports, as Armenians have had a broad and extensive sales network covering the whole of the Indian and Western coast of the Pacific, with branches to the main European centers of trade. In the Armenian trade the upper echelons of practically every eastern states were involved, who took the Armenian flag de facto. Although there are no any known official documents fixing rules on performance of the Armenian flag, but there is ample evidence of its widespread use and the practical recognition by different states.

Проникновение армян в Индию и на Дальний Восток началось еще в дохристианский период.

Первое письменное упоминание о регулярном посещении армянами Индии и оказании ей военной помощи находим у Ксенофонта (430-355 до н.э.) в «Киропедии»¹.

Уже в XII в. армянские купцы-мореходы имели свою торговую колонию в Кантоне².

Очередная волна пришлась на период переселения армян в Иран шахом Аббасом в 17 в., когда перемещенные со своих родных земель армяне не только основали в Иране Новую Джу-гу, но и распространились дальше на Восток, оказавшись вскоре в числе ведущих участников процесса товарообмена и торговли всего региона, и стали играть важную роль в морской торговле Индийского океана и западного побережья Тихого океана. Они создали одну из крупнейших торговых сетей в мире, с которой на протяжении как минимум двух столетий вынуждены были считаться не только местные правители, но и европейские державы.

Армяне, в отличие от европейцев, благодаря своему менталитету и политике уважительного отношения к местному населению, имели свободный доступ в порты всех стран региона. Армяне имели ощутимые налоговые льготы практически во всех портах региона. Европейцы пытались использовать этот факт в своих целях. Практически все Ост-Индийские компании европейских государств были основаны при непосред-

ственным участии или с помощью и при поддержке армян.

В своей корреспонденции английская Ост – Индийская компания признает, что основная часть торговли в Индии и на Востоке находится в руках армян.

«... европейцы, поселившиеся в Индии в первой половине XVII столетия, воспользовались связями армян и через них сумели получить у индийских правителей разрешение на строительство факторий и на торговлю в Индии. Армянином был один из членов французской делегации, отправленной к Аурангзебу из Эфиопии. Франсуа Бернье с недовольством сообщает, что Великий Могол первым принял армянина, имел с ним беседу и одарил подарками. Именно благодаря дружественным связям армянина Мюрата французам удалось получить разрешение на безопасную торговлю по всему Голкондскому побережью»³.

Большую роль в английской делегации, отправленной к шаху Джахану в 1651 г., играл хорошо известный в Индии Ходжа Сахрат, армянин⁴.

Европейцы, появившиеся здесь гораздо позже, и находящиеся в состоянии постоянных войн между собой, вынуждены были делить между собой сферы влияния. Например, англичанам, французам, голландцам был запрещен заход в такой важный стратегический порт как Манила на Филиппинах, находящийся под властью испанцев, тем же англичанам было запрещено посещать порт Пондишери, бывшим

под властью французов. Испанцам же был запрещен заход в порты, находящиеся под властью англичан, такие как Мадрас, Сурат.

В качестве иллюстрации приведем несколько сообщений, посланных чиновниками английской Ост-индийской компании из Форта Сент-Джордж в Лондон:

В письме от 08.02.1711 г. отмечалось, что «армяне стали многочисленны и богаты, имеют исключительную торговлю с Манилой».⁵

В том же году уточнялось:

...армяне Мадраса «имеют сейчас, по меньшей мере, половину частной торговли Индии с Манилой, Китаем и Пегу, которые являются наиболее выгодными областями торговли»⁶.

«Торговлю с Манилой ведут португальцы, армяне и мавры, и никто из европейцев нашего вероисповедания не может туда пойти»⁷.

О том же говорят и французские источники: Франсуа Мартен отмечает, что кроме португальцев в Манилу допускались только «индийские купцы и армяне, многие из которых обосновались в Мадрасе и ведут там значительную торговлю»⁸.

В этой ситуации армяне, помимо ведения своей собственной торговли, взяли на себя еще и функции посредников, как между представителями европейских государств, так и между европейцами и представителями местного населения. Льготы, привилегии, положение в обществе, умение вести переговоры, знание местных обычаев и языков, многовековой опыт общения с разными народами, широкая сеть агентов и обладание информацией, как и многие другие преимущества армян привели к тому, что европейские компании настойчиво приглашали их в качестве компаньонов и использовали их влияние и связи.

Однако не должно создаваться впечатления, что все было так просто и позитивно. Постоянная вражда европейских государств сильно затрудняла свободную торговлю. Разработав систему выдачи так называемых «Каперских грамот» различного рода «джентльменам удачи» европейцы тем самым пытались, во-первых, восполнить нехватку военного флота за счет этих самых «джентльменов», во-вторых, отдать часть черной работы в руки проходимцев, к которым государство, вроде бы, никакого отношения не имеет. Согласно выданному патенту владелец его имел право задерживать и отбирать имущество судов, принадлежащих государствам, с которыми выдавшая патент страна находилась в состоянии войны. Таким

образом, враждующие страны пытались подорвать торговые связи и экономику друг друга.

И, конечно же, немаловажным являлся факт получения прибыли с этого разбоя: получившие патент – «каперские грамоты» – капитаны обязаны были отдавать часть награбленного государству, выдавшему патент.

В Англии, например, для поощрения пиратского промысла создавались своего рода акционерные компании, пайщиками которых были судовладельцы, адмиралы, канцлеры, члены парламента и даже коронованные особы.

Надо ли говорить, что капитаны, получившие патент, мягко выражаясь, далеко не всегда придерживались буквы закона и соблюдали все ограничения и указания патента. При возможности они часто выходили за рамки дозволенного и грабили и своих.

Немаловажная деталь: при внимательном рассмотрении деятельности каперов выясняется, что в лице их государство и государственные компании получали эффективный инструмент в борьбе с торговыми конкурентами не являющимися врагами государства. Тому есть немало примеров.

Торговцы, судовладельцы и капитаны вынуждены были приспособляться к ситуации.

Один из способов, к которому прибегали купцы, заключался в том, что судовладельцы обзаводились договорами, документами, пропусками и паспортами, выданными им представителями разных европейских государств.

Другой широко практиковавшийся обычай – иметь на борту несколько флагов и использовать какой-либо из них в зависимости от обстоятельств.

За право подъема чужого флага надо было платить немалые деньги. Тем не менее, армянские корабли нередко имели одновременно «пропуска» нескольких национальностей и могли по выбору поднимать разные флаги, чтобы обезопасить себя от нападений всех враждующих сторон.

Сейчас это может показаться абсурдом. Но это работало! Мало того, преимуществами, которые давала перемена флага, пользовались не только купцы, боявшиеся нападения европейских каперов, но и сами европейцы. И тому есть документальные свидетельства.

Что касается армян, то, оказывается, на протяжении нескольких веков армяне использовали свой собственный флаг, не имея при этом своей государственности! Как покажем ниже флаг этот признавался как местными властями, так и европейцами.

По современному Международному Морскому Праву судно обязано нести один государственный флаг в определенном установленном правилами месте. Он указывает на принадлежность судна. Судно, не несущего флага, приравнивается к пиратскому и должно быть задержано. Кроме основного флага, при заходе в территориальные воды чужого государства, поднимается второй флаг, тоже в предписанном правилами месте. Он называется *Courtesy Flag* – флаг этикета, поднимаемый в знак уважения к стране, в водах которого находится данное судно в данный момент. Этот флаг временный и в упоминаниях о «Флаге судна» не учитывается.

Строгое регламентирование и обязывание нести только один флаг (флаг одного государства) и запрет на его замену без перехода права собственности было установлено лишь Конвенцией ООН по морскому праву 1982 года.

В любом случае, судно должно нести флаг *существующего* государства.

Для того чтобы разобраться в ситуации, необходимо понять, что творилось в это время в морской торговле в Индийском океане, и кому было выгодно принимать флаг несуществующего государства.

Оказывается многим.

Как уже упоминалось, армяне и другие местные судовладельцы сильно страдали из-за постоянных войн и соперничества европейцев между собой. Это вынуждало их прибегать к различным уловкам, в том числе и к замене флага при необходимости. Возможность смены флага была своеобразной формой выражения своего нейтралитета и нежелания быть втянутыми в «не свою войну», в чужие конфликты⁹.

Идеей перемены флага пользовались и сами европейцы, как уже упоминалось. Однако их мотивы были несколько иными. Их целью было сокрытие принадлежности судна тому или иному государству при посещении запретных им портов. И тут они вспоминали об армянском флаге: ... *Плавание в Манилу под армянским флагом выгодно...*(– «*Manilla under Armenian Colours is a profitable Voyage*»)¹⁰.

Европейцы пошли еще дальше. Сохранились сведения об использовании европейцами не только армянского флага для проникновения в запретные для них порты, но иногда дело доходило и до переодевания! Европейцы переодевались в армянскую одежду, чтобы под видом армян проникнуть в заветный порт!

«...Сами испанцы торговать с Индией не могли из-за вражды с англичанами, французами и голландцами (...) роль посредников выполняли

армяне, которые договаривались непосредственно с испанцами, действовали совместно с ними, помогали им, когда они посылали свои грузы на армянских кораблях или в тех случаях, когда испанцы сами приходили в Индию, вступая с армянами в товарищества, переодеваясь в армянскую одежду в целях безопасности»¹¹.

О таких методах как приглашение армян в качестве компаньонов или фиктивной записи товара на имя армянина уже упоминалось:

... 31.08 и 2.09.1734 г.: «Так как мы никогда не смеем открыто торговать с этим портом (Манила) и всегда ведем торговлю под чужим именем, мы сочли необходимым принять все возможные меры предосторожности, чтобы не вызвать подозрений, что они принадлежат Вам — достопочтенным членам Правления, — и поэтому сменили упаковку и послали их под видом армянских товаров и адресовали армянским суперкарго»¹².

Как уже говорилось, Франсуа Мартен говорил об индийцах и армянах, которым разрешалось посещать Манилу. Проясняет ситуацию свидетель более позднего времени (когда англичанам и французам уже позволяли заход в Манилу) французский ученый Галезиер (Galaisiere), посетивший Филиппины во второй половине XVIII в. Он писал «Моголы или мавры, как называют их испанцы, очень плохие мореходы, и ни один из них не попытается идти в Манилу, а если бы кто-то из них осмелился предпринять такое путешествие, он бы наверняка никогда не достиг ее. Манила никогда не имела бы никаких индийских товаров для своих галеонов, если бы ей пришлось надеяться на то, что товары эти доставят ей мавры. Обычно такие рейсы совершают французы, англичане и армяне»¹³.

Становится ясным, в чьих руках был сосредоточен основной объем торговли с Манилой до снятия запрета на посещение порта для англичан и французов.

Армяне обладали широкой и разветвленной торговой сетью, охватывающей весь регион Индийского и западного побережья Тихого океанов, с ответвлениями до основных европейских центров торговли, таких как Кадис, Амстердам, Лондон, а также до берегов Нового Света. При этом в армянскую торговлю были вовлечены верхние эшелоны власти практически всех восточных государств, которые принимали армянский флаг *de facto*.

Европейцы, широко использующие возможности и преимущества армянского флага, были в нем сильно заинтересованы.

И хотя нам не известно ни одного официального документа, фиксирующего право несения армянского флага, однако существуют многочисленные свидетельства его широкого использования и практического признания различными государствами.

Навигация и морская практика по своей сути явления довольно консервативные, и сложившиеся вековые традиции часто заменяют собой законы до тех пор, пока не войдут в противоречие с требованием времени и не будут специально оговорены или изменены отдельными пунктами закона. До сих пор в морской практике в ходу такие выражения как «общепринятые нормы», «морские традиции», «морской обычай», которые не утверждены какими-то официальными законами, указами и поправками, но которые веками соблюдаются повсеместно в качестве неписаных законов.

В практике международного общения существует понятие «международный обычай», который представляет собой сложившееся в международной практике универсальное правило поведения государств, за которым они признают юридически обязательный характер. В противном случае оно будет представлять не норму международного права, а обыкновение или правило международной вежливости.

Международный обычай формируется в результате длительного применения государствами такого правила, повторяемости его в аналогичных ситуациях, его молчаливого признания подавляющим большинством государств

По всей видимости, это в полной мере относилось и к практике использования армянского флага до тех пор, пока не назрела необходимость новой регламентации порядка несения флага, что и было осуществлено Конвенцией ООН по морскому праву 1982 года.

Флаг представлял собой триколор: красный, абрикосовый, красный, с изображенным в центре Агнцем Божьим, держащим крест с флагом (или с крестом на флаге).

1. Flag: из книги: Sushil Chaudhuru & Keram Kevonian "Les Armeniens dans le commerce asiatique au debut de l'ere moderne"
2. New image: Версия Сепуха Асланяна и Павла Галумяна

² Ю.Г. Барсегов, Филиппины в морской торговле армян, Анив, 4(19)2008.

³ Франсуа Бернье, История последних исторических переворотов в государстве Великого Могола, М.-Л., 1936, стр.138-142. Мемуары для статистики Туркменского края. Вып. III, СПб., 1879, стр. 2.

⁴ M. J. Seth, Armenians in India..., p. 319 412.

⁵ Records of Fort St. George. Despatches to England. 1701-1702 to 1710-1711 (Madras), p. 47

⁶ Records of Fort St. George. Despatches to England. 1711-1714 (Madras), p. 18

⁷ Records of Fort St. George. Public Despatches to England. Vol. 8 (Madras), p. 1-26

⁸ L'Inde et les nations Europeennes en Asie au commencement du XVIII-e siecle, par Francois Martin, fondateur de la ville de Pondichery (Pierre Margry, Relations et memoires inedits, p. 125).

⁹ Ю.Г. Барсегов, Дело королевского пирата Кидда, Анив, 3(6)2006

¹⁰ Charles Lockyer, An account of the trade in India, containing rules for good government in trade, price courants, and tables, with descriptions of Fort St. George, Acheen, Malacca, Condore, Canton, Anjengo, Muscat, Gombroon, Surat, Goa, Carwar, Telichery, Panola, Calicut, the Cape of Good-Hope and St. Helena. London 1711, p. 15

¹¹ Ю.Г. Барсегов, Филиппины в морской торговле армян, Анив, 1(22)2009.

¹² Records of Fort St. George. Despatches to England. 1733-1735 (Madras), p. 42 [Public Despatches to England. Vol. 11, p. 1-38].

¹³ Gullaume Joseph Hyacinthe Jean Baptiste Le Gentil de la Galaisiere, A voyage to the Indian Seas, Manila 1964.

¹ Xenophon, Persian Expedition, Rex Warner, trans., Harmondsworth, Penguin Books, 1943, III, II, 27-28.