

ТАМОЖЕННЫЕ ЯХТЫ

Значительная часть государственной границы Российской империи в XIX веке проходила по Белому морю, Ладоге и Балтике на северо-западе, Черному, Азовскому морям, Дунаю на юго-западе, Каспийскому и Аральскому морям на юго-востоке и, наконец, по морям тихоокеанского региона. О состоянии охраны морских рубежей можно судить хотя бы по докладной записке начальника Либавского таможенного округа на имя директора Департамента таможенных сборов. В ней сообщается: "...нам недоступно поле деятельности контрабандистов, т.е. море", поскольку "контрабандисты, застигнутые даже превосходными силами во время самой выгрузки, оттолкнувшись, так сказать, ногой от берега, находятся вне всякой опасности".

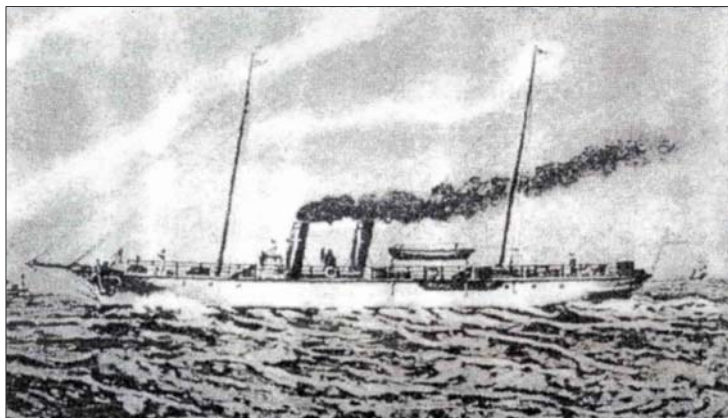
Напомним, что еще в инструкции Коммерц-Коллегии, ведавшей делами торговли, изданной в 1724 году при Петре I, в пункте 19 было записано: "...Коммерц-Коллегии иметь таможенные яхты с служителями для всяких отправлений купеческих дел". Эта инструкция была первым актом, регламентирующим введение на море специальных судов, называемых таможенными яхтами, в целях контроля за коммерческими судами, приходящими в российские порты и уходящими из них. При Петре I осуществить эти меры, однако, не удалось. Понадобились еще два высочайших указа, чтобы, наконец, спустя 21 год, появилась первая таможенная яхта.

В Морском пошлинном уставе, утвержденном Анной Иоанновной в 1731 году, в развитие положения инструкции Петра I было записано: "Все приходящие и уходящие морем, как вышняя так и нижняя персоны без wyboru, а наипаче купцы и корабельщики... повинны о себе известие давать как во время приезде в российские порты, так и в отъезде из тех портов... и ради того все приезжие корабли и другие суда должны немедленно одного человека с таможенной яхты к себе на корабль взять и с собой до самой оной, в которой они о себе известить имеют, а будь кто сего чинить не будет, или противность сему покажет, с таких брать штрафа пятьдесят ефимков".

В 1746 году при Елизавете Петровне, дочери Петра I, восстановившей высокие пошлины на ввозимые в Россию товары, указом правительствующего Сената было подтверждено введение таможенной яхты: "...чтобы корабельщики и прочие всякого звания люди не могли с кораблей и прочих судов и пакетботов, прежде прихода своего до Кронштадта, потаенно товаров своих беспошлинно и без аттестатов отпускать, учредить таможенную яхту, которая бы имела крейсировать до Березовых островов и быть на ней для исправления навигации из морских офицеров мичману, имеющему на той же яхте вымпел... и по тому сигналу (пушечный выстрел) должны те корабли и пакетботы и прочия суда, немедленно к той яхте пришед, остановиться, на которые ему, таможенному гавенмейстеру, вшед и осмотря все люки и другие принадлежащие к тому места с товарами и пассажирской кладью или которые будут и порожние, хотя и с одним балластом - запечатать и, поставя на каждое судно надсмотрщика и

солдата, отправлять до Кронштадской портовой таможни, которой в отправлении с С.-Петербургом, поступать по морскому пошлинному регламенту и по указам..."*.

В 1747 году таможенная яхта была спущена на воду под командованием военного офицера. На ней было десять надсмотрщиков и солдат из Кронштадского гарнизона, назначаемых военной коллегией.



Досмотрщики под надзором гавенмейстеров производили досмотры проходивших около Кронштадта кораблей и других плавсредств с целью выявления незаконно провозимых грузов, контроля за тем, чтобы они все проходили осмотр таможенным надзором и платили установленную пошлину.

В 1763 году при Екатерине II в таможенной инструкции, препровожденной графу Миниху, отмечалось: "Как первая предосторожность состоит здешнему порту Кронштадтская таможня, того ради как в оную, так и на брандвахту определить достойных служителей и велеть всякие суда усматривать с совершенной верностью, а чтоб от Кронштадта до С.-Петербурга в пути с кораблей товаров потаенно на берег свозимо не было, Сенат адмиралтейств коллегии, чтоб морские служители никакого в досмотрах препятствия не чинили - подтвердить наистрожайшими указаниями".

Таможенная яхта несла службу в районе Петербурга и, разумеется, могла обеспечить охрану лишь незначительного участка границы.

Нехватка плавсредств для осуществления морского таможенного надзора вынуждала таможенное начальство использовать простые гребные и парусные шлюпки (лодки).

В 1810 году Санкт-Петербургская таможня вошла в государственную Коммерц-Коллегию с ходатайством о постройке трех шестивесельных и трех четырехвесельных катеров (шлюпок) "с принадлежностью для выполнения функций по таможенному присмотру".

* Боярский В.И. На стороне Руси стояти. Страницы истории пограничной стражи Российского государства. –М.: 1992, с. 95.

Гребцы на шлюпках были вольнонаемные, на период навигации. Функции надзора выполняли таможенные надсмотрщики. Таможенный надзор предписывалось осуществлять и надзирателям, несущим службу на берегу. Очень часто объездчики вынуждены были следовать по береговой черте и наблюдать, чтобы с проходящих кораблей грузы и люди незаконным способом не водворялись на берег.

Простые шлюпки в ряде мест были единственным средством, используемым для таможенного надзора, связи и сообщения между береговыми подразделениями.

В 1826 году в Ревеле было куплено палубное судно "Або", которое при благоприятной погоде совершало плавание по Финскому заливу в районе Кронштадта и Санкт-Петербурга до Нарвы. В его обязанности входил досмотр всех встречаемых коммерческих судов и рыбацких лодок. Судно было ветхое и вскоре было продано.

Департамент внешней торговли с большой неохотой шел на покупку гребных судов для таможенного досмотра. Например, на многократные обращения начальника Ревельского таможенного округа об усилении судового состава из года в год поступали отказы. И лишь когда контрабанда, главным образом спирта и хлебного вина, из Финляндии в Эстляндию и Лифляндию стала совсем безудержной, Департамент таможенных сборов в сентябре 1865 года распорядился отпустить пять тысяч рублей на покупку трех норвежских лодок для крейсирования берегов, преследования "корчемства", то есть тайного провоза и продажи спиртных напитков без предварительной их оплаты акцизным сбором.

В помощь таможенным судам и для усиления надзора за курляндским берегом в Либавский таможенный округ были приданы правительством военные пароходы. Они имели право останавливать и досматривать всякое встречаемое мелкое судно. Остановленное судно должно было предъявить для проверки все судовые документы. Если они оказывались не в порядке, судно подлежало немедленному задержанию и отводу в ближайшую таможню, преимущественно в Либавскую или Виндавскую, так как военные корабли, выделенные для борьбы с контрабандой, базировались на эти порты. Военные корабли в случае уклонения от досмотра коммерческого судна или каких-либо других плавсредств (кроме военных) имели право применить оружие, чтобы заставить эти суда остановиться.

Так на Балтике, в Финском заливе, в Санкт-Петербургском, Ревельском и Либавском таможенных округах внедрялся таможенный морской надзор, шла борьба с контрабандой.

Источник: Таможенный вестник, 1996, № 11/12