

Marek Rutkowski

Wyższa Szkoła Informatyki i Ekonomii TWP w Olsztynie

HANDLOWE I NAWIGACYJNE KONWENCJE ROSYJSKIE ZAWARTE Z TURCJĄ I AUSTRIĄ W ROKU 1846

Wprowadzenie

Rządowy raport o handlu odeskim za rok 1843 przedstawiał się imponująco. Pisano bowiem wówczas: „Rok upłyniony, 1843, był dla handlu portu odeskiego jednym z najprzyjemniejszych (...). Wywóz towarów w ciągu roku zeszłego przewyższał i ilością i wartością nie tylko znakomity wywóz z roku 1842, ale i ze wszystkich lat, od czasu założenia Odessy, wyjąwszy tylko rok 1817 i 1839”¹. Opublikowany zaś w roku 1846 formalny opis działalności handlowej portu odeskiego za rok 1845 był jeszcze bardziej optymistyczny. Mogliśmy się wówczas dowiedzieć, iż „Nigdy jeszcze, od czasu istnienia Odessy, ogólna wartość obrotów w tym porcie, nie doszła do tego stopnia, co w roku 1845. W roku upłynionym Odessa, która nie dawniej jak przed półwiekiem powstała na pustych i bezludnych dotąd brzegach północno-zachodnich Morza Czarnego, i która nadała swym ruchem handlowym nowe życie krajowi okolicznemu – zajęła drugie miejsce w liczbie nadgranicznych targowisk Cesarstwa, ustępując, co do ogólnej wartości swych[działań] obrotowych tylko Petersburgowi, a znacznie przewyższając Rygę”². Był zatem, bo i być musiał, ów gwałtowny rozwój znaczenia merkantylnego Odessy zauważalnym niewątpliwie czynnikiem zwiększenia dobrobytu, a już szczególnie finansów Cesarstwa Romanowych, i jako taki wart był dla carskiej administracji wspierania. Oczywiście sama Odessa stanowiła tu niejako tylko ogniwo.

Cały proces zwiększenia lub przynajmniej utrzymania rosnących wpływów rosyjskiego handlu czarnomorskiego (czy śródziemnomorskiego) opierać się bowiem musiał – co zresztą wynikało wprost z legalistycznej linii postępowania cara Mikołaja I i jego otoczenia – na opracowaniu ścisłego systemu dwustronnych konwencji, czy to handlowych, czy nawigacyjnych, które handel ów by wspierały, a sposoby jego prowadzenia ujęły w dogodne dla Rosjan ramy praw-

¹ „Gazeta Rządowa Królestwa Polskiego”, nr 63 z 6/18 marca 1844 roku, s. 391.

² „Gazeta Rządowa Królestwa Polskiego”, nr 30 z 29 stycznia/ 10 lutego 1846 roku, s. 197.

ne. Stąd niniejszy tekst prezentować będzie dwie z najbardziej spektakularnych konwencji, podpisanych w czasie (jak wskazano powyżej) największego rozkwitu znaczenia handlu rosyjskiego na „wodach południa”, tj. konwencji handlowej z Turcją z 18/30 kwietnia 1846 roku oraz konwencji nawigacyjnej z Austrią z 8/20 lipca tejże samej daty. Wybór ten jest nieprzypadkowy, obrazując specyfikę podejścia stojącej u szczytu swojej potęgi strony rosyjskiej zarówno do handlu, jak i nawigacji z państwami niezwykle wrażliwymi dla procesów, które zaowocowały już wkrótce burzą Wojny Krymskiej.

Konwencja handlowa rosyjsko-turecka z 18/30 kwietnia 1846 roku zawarta w Bałta-Liman

Nie da się zaprzeczyć, iż najistotniejszym aktem prawnym, regulującym kwestie merkantylne i transportowe na Morzu Czarnym w latach czterdziestych XIX wieku, okazał się traktat handlowy zawarty pomiędzy Imperium Rosyjskim i Portą Otomańską w miejscowości Bałta-Liman dnia 18/30 kwietnia 1846 roku. Pełnomocnikami do zawarcia tejże konwencji zostali: a) ze strony carskiej: rzeczywisty radca stanu, minister pełnomocny przy Porcie Otomańskiej Władimir Titow; b) ze strony tureckiej: minister interesów zagranicznych Mustafa-Reszid-Pasza oraz dyrektor stambulskiej mennicy i jednocześnie zarządca komory celnej w Stambule: Mehmed-Tahir-Bey. Art. 20. konwencji zakładał jej ratyfikowanie przez Stambuł i Petersburg w okresie dwu miesięcy od podpisania, w związku z czym umowa ta została ratyfikowana przez cara Mikołaja I w przewidzianym terminie, tj. dnia 4/16 czerwca 1846 roku. Rosyjsko-turecka konwencja handlowa miała stanowić formalnie obowiązujące prawo przez 10 lat od momentu jej podpisania, czyli do 30 kwietnia roku 1856. Ostatecznie umowa formalnie weszła w życie w dniu 1/13 lipca 1846 roku³.

Należy jeszcze zauważyć, iż w okresie sześciu miesięcy przed końcem przewidywanego terminu expiracji umowy oba rządy miały obowiązek poinformowania strony przeciwnej o ewentualnej dalszej woli utrzymania zapisów dwustronnego traktatu handlowego z 30 kwietnia 1846 roku lub też o zaistnieniu potrzeby zorganizowania spotkania w zakresie wprowadzenia zmian w zawartej uprzednio umowie. To ostateczne rozwiązanie wypadało intencjonalnie motywować potrzebą zastosowania jeszcze większych niż dotychczas ułatwień w obopólnych relacjach handlowych, których rozwój stawał się teraz ustawowo i formalnie „usilnym” rosyjsko-tureckim pragnieniem (art. 18.). Podobnie i do dnia 30 kwietnia 1856 roku przewidywano ciągłe obowiązywanie we wzajemnych stosunkach handlowych taryfy celnej, ustanowionej pierwotnie jeszcze w październiku roku 1842 na okres dwunastu lat, tj. tylko do października roku 1854. Powyższe oznaczało przedłużenie teraz terminu obowiązywania tego

³ „Tygodnik Petersburski. Gazeta Urzędowa Królestwa Polskiego”, nr 83 z 1/13 listopada 1846 roku, s. 560.

„cła” o prawie dwa lata, czyli do daty końcowej trwania konwencji z kwietnia roku 1846. Motywowano to zastosowaniem w przyszłości możliwego ułatwienia w spodziewanym jednoczesnym przedłużeniu trwania i samego traktatu handlowego i nawiązującej do dwustronnych relacji taryfy celnej⁴.

Porta zobowiązywała się do wprowadzenia w życie warunków podpisanej w dniu 30 kwietnia 1846 konwencji handlowej na terenie swoich wszystkich posiadłości terytorialnych, tj. w Afryce, Azji i w Europie. Art. 13. traktatu zapewniał jednocześnie o respektowaniu przez Turków i Egipcjan w odniesieniu do rosyjskiego handlu zasad najwyższego uprzywilejowania w wymianie międzynarodowej na obszarze Paszalicu Egiptu oraz na terenach od Egiptu zależnych (co było już możliwe po wojnie turecko-egipskiej z 1839–1840 roku). W Egipcie zatem miano stosować w odniesieniu do poddanych carskich takie same ułatwienia i szczegółowe rozporządzenia jak w stosunku do przedsiębiorów innych państw uprzywilejowanych (art. 15.). Biorąc zaś pod uwagę, iż również znajdujące się w formalnym tureckim posiadaniu księstwa: multañskie, serbskie i wołoskie posiadały „oddzielny” zarząd, Stambuł postanowił wyrazić zgodę na opłacanie cła (według zapisów art. 4. niniejszego traktatu) przez kupców-poddanych carskich, wiozących tam towary rosyjskie czy zagraniczne, tylko w jednym miejscu, tj. na komorach celnych trzech wymienionych księstw bałkańskich. Oznaczało to brak konieczności płacenia opłat celnych przez prowadzących handel naddunajski Rosjan w znajdujących się pod bezpośrednią kontrolą turecką portach morskich. Takie właśnie rozwiązanie miało obowiązywać nawet wtedy, gdyby przeznaczone dla Multan, Wołoszczyzny czy Serbii rosyjskie towary zatrzymywano okresowo po drodze w portach tureckich lub gdyby składano je tylko tymczasowo w strefie brzegowej „dla dalszego transportu” (art. 16.)⁵.

Inne najważniejsze postanowienia składającego się 20 artykułów traktatu były następującej treści. Na podstawie art. 1. konwencji utrzymano w mocy literalnie wszystkie dotychczas uzgodnione pomiędzy Cesarstwem Rosyjskim i Portą Otomańską umowy oraz traktaty – przede wszystkim w odniesieniu do opisanych w nich „swobód”, praw oraz przywilejów przynależnych dla przeby-

⁴ „Tygodnik Petersburski. Gazeta Urzędowa Królestwa Polskiego”, nr 73 z 26 września / 9 października 1846 roku, s. 499; „Tygodnik Petersburski. Gazeta Urzędowa Królestwa Polskiego”, nr 83 z 1/13 listopada 1846 roku, s. 560. Wynikające z brzmienia art. 18. konwencji uproszczenie handlowe wiązało się też z eliminacją pojawiania się „wszelkiej niepewności” w zakresie jakichkolwiek dodatkowych opłat celnych w rosyjsko-tureckiej działalności handlowej. Uzgodniono rozwiązanie bowiem opiewało, że liczba 9 % dodatkowego poboru celnego powinna się być co do zasady (w przyszłości) równać potrójnej kwocie, składowej zopłat oznaczonych w obowiązującej w momencie podpisania umowy z kwietnia roku 1846 taryfie celnej; a z kolei 2% takiego poboru miało stanowić równowartość 2/3 takich samych summ. Przyjęto rozwiązanie opracowano także w ten sposób, aby pod żadnym pozorem nie naruszyć gwarantowanego dla kupców (rosyjskich) prawa opłacania w naturze cła od artykułów, których ceny nie określono w taryfie handlowej (art. 19.).

⁵ „Tygodnik Petersburski. Gazeta Urzędowa Królestwa Polskiego”, nr 83 z 1/13 listopada 1846 roku, s. 559.

wających na terytorium Turcji rosyjskich poddanych i statków⁶. Oczywiście szczególnie chodziło tu o cały rosyjsko-turecki traktat handlowy, podpisany w Konstantynopolu dnia 10/22czerwca 1783 roku⁷, oraz o treść artykułu 7. tzw. traktatu adrianopolskiego z 2/14 września 1829 roku⁸. Co więcej, poza tymi z dawnych zapisów, które w sposób jasny i bezsprzeczny kolidowałyby z treścią nowej konwencji z roku 1846, strona turecka przyjęła na siebie obowiązek dalszego dokładnego wykonywania wskazanych uregulowań z lat 1783 oraz 1829 przez otomańskie władze morskie, lądowe i wojskowe; nie wyłączając z tego obowiązku osmańskich urzędników wszystkich stopni służbowych⁹.

Jak wynikało z kolejnych początkowych zapisów traktatu, władze sułtańskie zapewniały poddanym oraz statkom carskim pełną partycypację w jakichkolwiek korzyściach czy przywilejach, czy to już nadawanych, czy też możliwie scedowanych w przyszłości na obywateli i statki cieszących się klauzulą najwyższego uprzywilejowania stron trzecich (art. 1.: dalsza część). Trzymając się też zapisów dawniejszych dwustronnych traktatów handlowych, cło pobierane przez Turków od wszelkich towarów rosyjskich utrzymano na dawnej wysokości 3%. Poza nakładaniem owych 3% taksy handlowej na przywożone do Turcji przez Rosjan towary ich lub obcego pochodzenia taką samą wysokość opłaty utrzymano i dla płodów przemysłu i rolnictwa tureckiego, wywożonych przez handlarzy-poddanych carskich, ich przedstawicieli handlowych (w oryginale: „kommisantów”) lub czeladników z całego obszaru podległego władzy osmańskiej (art. 2.).

Z zawartej 30 kwietnia 1846 roku umowy wynikało jednoznacznie, iż każdy bez wyjątku poddany carski (nie tylko zatem uprawiający zawód kupca) posiadał pełny dostęp do możliwości zakupu – czy to osobiście, czy przez swoich przedstawicieli, ewentualnie czeladników-tureckich towarów rolnych i przemysłowych, i to niezależnie czy celem ich wywozu, czy też dla wprowadzania do wewnętrznego obrotu w handlu otomańskim. Zresztą wewnętrzny handel turecki stał dla Rosjan zupełnym otworem, szczególnie iż konwencja gwarantowała prawie w niczym nieskrępowany dostęp poddanych carskich i ich czeladników do możliwości przewożenia rosyjskich, tureckich czy zagranicznych produktów lub towarów do absolutnie każdego portu na terenie Cesarstwa Tureckiego (poza wyjątkami zamieszczonymi w art. 11. i 12. niniejszej konwencji).

⁶ „Tygodnik Petersburski. Gazeta Urzędowa Królestwa Polskiego”, nr 73 z 26 września / 9 października 1846 roku, s. 499.

⁷ *Torgovnyj traktat Rossii s Turciej 10 ijuna 1783 g.*, [w:] *Sobranje Vaznisih traktatov i konwencji zakliucennyh Rossiej s imostronnymi derzavami (1774–1906)*, s. wvedieniem i primečaniami prof. V. N. Aleksandrenko, Varsava 1906, s. 58-72.

⁸ [http://www.heltechnic.pl/info_Traktat_adrianopolski_\(1829\)](http://www.heltechnic.pl/info_Traktat_adrianopolski_(1829)) [dostęp: 3 li 2017], *Tureckaja vojna 1828 i 1829 godov* [w:] *Vojennyj Enciklopediceskij Leksikon*, t. XII, izdaniej vtoroje, St Petersburg 1857, s. 131-158.

⁹ „Tygodnik Petersburski. Gazeta Urzędowa Królestwa Polskiego”, nr 73 z 26 września / 9 października 1846 roku, s. 499-500.

Co więcej, z tytułu kupna czy sprzedaży owych dóbr materialnych nie przewidziano konieczności opłaty tureckich cel czy podatków nazywanych: a mianowicie opłat nazwanych: „bidaat”, „ichtisab”, „mururie”, „teskere”, etc. Z drugiej jednak strony, zawierając takie obostrzenia wymierzone praktycznie przeciwko uprawnieniom służb skarbowych Konstantynopola, art. 3. konwencji z 30 kwietnia 1846 roku wyraźnie wskazywał na brak intencji dworu petersburskiego „przeszkadzania” poprzez jakiegokolwiek zapisy traktatowe (zawarte w opisywanej tu ugodzie) władzom tureckim w praktykowaniu swoich praw zwierzchnich, związanych z funkcjonowaniem osmańskiej administracji wewnętrznej. Zasadniczym zastrzeżeniem było tu jednak wskazanie na ewentualność „uwłaczania” przez owe wewnętrzne tureckie prerogatywy administracyjne już nadanym rosyjskim „poddanym i ich własności” przywilejom, czy to poprzez uprzednie traktaty, czy to w formie samej kwietniowej konwencji z roku 1846. Innym zastrzeżeniem było tu jeszcze wskazanie na możliwość bezpośredniej ingerencji strony rosyjskiej w wypadku gdyby Turcy, nakładając podatki na swoich własnych obywateli/poddanych w sposób jawny naruszali tym samym – i to pod jakąkolwiek postacią – zapisy niniejszej konwencji z Bałta-Liman.

Wreszcie trzecim zastrzeżeniem do formalnego uznania przez Rosjan pełnego prawa Turcji do prowadzenia własnej polityki skarbowo-administracyjnej był praktyczny zakaz nakładania na poddanych rosyjskich nowych podatków od handlu. Przy ewentualnym pojawianiu się jednak wszystkich innych okoliczności Rosjanie zapewniali o braku dodatkowych wymogów z ich strony do uznania całkowitej swobody postępowania celno-skarbowego i administracyjnego Turków, obiecując, iż Petersburg nie będzie dążył tym samym do przeprowadzenia jakichkolwiek nowych postanowień prawnych, „niezgodnych z prawdziwym i naturalnym znaczeniem wyrazów w terażniejszym akcie użytych”. Innymi słowy, obiecywano brak zastosowania opartej na złej woli sofistyki przy tłumaczeniu zapisów traktatu kwietniowego z roku 1846¹⁰.

Art. 3. traktatu przewidywał jeszcze zastosowanie dla Turków uzasadnionego „wynagrodzenia” za likwidowane na rzecz swobody obrotu towarowego Rosjan cła wewnętrzne. Opierając się zatem na oddzielenie podpisanej już uprzednio umowie dwustronnej, dwór petersburski wyraził zgodę, aby handlowcy-poddani cara po przywiezieniu swoich towarów do portów osmańskich opłacali tzw. stałe cło dodatkowe (tzw. „amedie”) w wysokości 9%, które byłoby uiszczane niezależnie od i tak jeszcze opłacanego cła wywozowego (tzw. „refite”) w wysokości 3%, przekazywanego urzędnikom celnym podczas załadunku towarów celem ich wywozu. Ustawodawcy wyraźnie zatem wskazywali, iż wszystkie zakupione w porcie – miejscu załadunku lub wywozu wraz z odpływającym statkiem rosyjskim – przedmioty, od których opłacono już cło

¹⁰ „Tygodnik Petersburski. Gazeta Urzędowa Królestwa Polskiego”, nr 73 z 26 września/ 9 października 1846 roku, s. 500.

przywozowe w wysokości 9 %, podlegały wyłącznie opłacie w wysokości trzyprocentowego cła wywozowego.

Jednocześnie za naruszenie konwencji kwietniowej z 1846 roku uważano pobór jakiegokolwiek sumy (lub „w naturze”) o wartości większej niż owe 9% cła; i to niezależnie od tego, pod jakim pretekstem i jaką nazwą, oraz czy pośrednio względnie bezpośrednio dokonywano by tego w interesie władz administracyjnych czy służb skarbowych Imperium Tureckiego. W takich wypadkach, po poinformowaniu o zaistniałej sytuacji przez pracowników rosyjskiego poselstwa dyplomatycznego, Stambuł został ustawowo zobowiązany do bezzwłocznego wydania nakazu zwrotu niesłusznie pobranych kwot/dóbr materialnych. Poza oddaniem należności dla pokrzywdzonego kupca czy sprzedawcy, trzeba jeszcze było poddać karze dokonujących wykroczenia tureckich urzędników wszystkich możliwych stopni administracyjnych oraz zadośćuczynić rosyjskim handlarzom ewentualnie poniesione przez nich straty, jak i ich „mitręgę” (art. 3.).

Pozostając przy dotychczasowych rozwiązaniach, w dniu 30 kwietnia 1846 roku przyjęto zarazem, iż wszystkie rosyjskie towary rolne lub produkty przemysłowe (lub tylko należące do moskiewskich kupców) miano dopuszczać do handlu na terenie Imperium Tureckiego za opłatą rzędu 3% cła przywozowego. Sprzedając przywiezione towary na miejscu lub przesyłając je celem sprzedaży w głąb państwa tureckiego, carscy handlowcy lub ich czeladnicy płacili jednak w zastępstwie niejako konieczności uiszczania wszystkich opłat i ceł wewnętrznych, 2% tzw. cła dodatkowego. Zwrócono jednak w artykule 4. ustawy uwagę na pojawiające się problemy z utrudniającym zarówno szybkie prowadzenie handlu jaki samą działalność służb skarbowych, niewłaściwym sposobem poboru dwu opłat celnych: a) dawnego cła 3%, uiszczanego oddzielnie podczas wwożenia towarów na teren portu, b) dodatkowego cła 2%, uiszczanego osobno przy sprzedaży przywiezionych dóbr materialnych. Celem uniknięcia niepotrzebnego obciążania podwójną niejako pracą tureckich urzędów celnych obie strony zgodziły się na jednorodny pobór cła w wysokości 5%, a to zamiast uprzednio uiszczanych ceł: a) w wysokości 3%; b) cła dodatkowego w kwocie 2%. Miały one odtąd być pobierane łącznie, jednak przy nadal występującym ich oddzielnym zapisie w stosownych rejestrach celnych. Aby stworzyć w tym zakresie dla kupców Imperium Rosyjskiego istotne udogodnienia finansowe, wprowadzono zarazem możliwość dwunastomiesięcznego odroczenia tej opłaty, tj. od daty wpisu do księgi celnej płatności tureckiego dwuprocentowego cła dodatkowego.

Przy możliwej odsprzedaży przywiezionych poprzez Rosjan towarów w samej Turcji lub poza granice tego państwa nie przewidywano zaś potrzeby nakładania na te przedmioty jakiegokolwiek dodatkowych opłat celnych. Zasada ta obowiązywała tak sprzedawców, jak i nabywców, niezależnie od tego czy okazywali się oni poddanymi tureckimi, czy też obywatelami innych państw. Podobnie gdy poddany Imperium Rosyjskiego lub jego przedstawiciel handlo-

wy kupował na terenie Turcji dobra pochodzące z zagranicy i już oclone na granicy tureckiej w wysokości ich 3% wartości, zyskiwali oni tym samym prawo do prowadzenia handlu rzeczonymi towarami na tureckiej ziemi oraz uprawnienia do swobodnego ich wywozu poza Imperium Osmańskie bez potrzeby uiszczania dalszych opłat celnych poza kwotą 2% tzw. cła dodatkowego – oczywiście zgodnie z zapisami obowiązującej taryfy celnej (art. 4.). Natomiast te napływające do Turcji z zagranicy towary, które zostały intencjonalnie przeznaczone do przesłania pomiędzy portami tego państwa, obarczono podatkiem wwozowym w wysokości 3% oraz zarazem 2% cła dodatkowego, czyniąc tak tylko w porcie wwozu pierwotnego. Dalej natomiast można było przesyłać towary do drugiego portu tureckiego bez jakichkolwiek nowych opłat. Gdyby wymienione dobra materialne nie podlegały ostatecznie sprzedaży w Turcji lub gdy nie przekazano ich we władanie osób trzecich, trzeba je było ponownie wysłać poza granice Imperium Osmanów. Nie oznaczało powyższe jednak zwrotu całości uiszczonych opłat celnych, gdyż zwrotowi podlegało jedynie tzw. cło dodatkowe, w wysokości 2% wartości towaru (art. 5.)¹¹. W odniesieniu zaś do deklaracji składu ładunków umieszczonych na rosyjskich okrętach kupieckich przyjęto w dniu 30 kwietnia 1846 roku zasadę dopiero przyszłościowego ich opracowania w formie wspólnej umowy rosyjsko-tureckiej (art. 14.)¹².

Zgodnie z obowiązywaniem zasady wolnego handlu po opłaceniu cła ustanowionego od towarów i dóbr materialnych przetransportowanych z imperium carów ewentualnie z państwa trzeciego handlowcy z Rosji zyskiwali oczywiście w Turcji prawo do w pełni swobodnej ich sprzedaży na ziemi tureckiej. Sprzedaż ta odbywała się jednak wyłącznie w formie „częściowej” lub hurtowej (tj. w formie „pak”), bez różnicy: albo na terenie magazynów stanowiących własność tychże kupców, lub na obszarze innych, wskazanych celem prowadzenia kontrolowanego handlu miejsc targowych. Poddani cara nie mogli jednak prowadzić handlu detalicznego w sklepach, podobnie jak czynili to członkowie pozostających pod jurysdykcją Porty cechów (tzw. „esnafów”). Cechy te mogły ale nie musiały przy tym posiadać tzw. przywilejów dzierżawy (tzw. „edyków”). Na tychże samych warunkach pochodzący z Rosji kupcy mogli handlować w Imperium Osmańskim towarami przemysłowymi i produktami rolnymi tureckiego pochodzenia, tj. wyłącznie w formie hurtowej albo półhurtowej. Bezwzględnie zakazywano natomiast Rosjanom prowadzenia w Turcji warsztatów rzemieślniczych, zastrzegając takie prawo wyłącznie dla poddanych państwa osmańskiego (art. 6.).

Zgodnie z treścią art. 7. konwencji kwietniowej z roku 1846 państwo tureckie potwierdzało – uzyskany już wcześniej na mocy kilku oddzielnych traktatów – przywilej prowadzenia w pełni wolnego handlu przewozowego dla stat-

¹¹ „Tygodnik Petersburski. Gazeta Urzędowa Królestwa Polskiego”, nr 73 z 26 września/ 9 października 1846 roku, s. 500.

¹² „Tygodnik Petersburski. Gazeta Urzędowa Królestwa Polskiego”, nr 83 z 1/13 listopada 1846 roku, s. 559.

ków i towarów rosyjskich idących przez cieśniny: dardaneelską oraz konstantynopolitańską, tj. na umownej trasie z Morza Czarnego do Morza Białego, oraz w odwrotnym kierunku. Istniała też oczywiście możliwość przewożenia tą trasą przez Rosjan towarów na sprzedaż w krajach trzecich. Układ z 30 kwietnia 1846 roku przewidywał wyładowywanie na ląd turecki i składowanie tam towarów rosyjskich, celem oczekiwania na ich dalszy transport, na tych samych co poprzednio, względnie kolejnych już statkach. W takiej sytuacji tureckie komory celne musiały być o podobnych wydarzeniach odpowiednio powiadamiane, zyskując przez to czas na opieczętowanie i złożone rosyjskich towarów w swoich magazynach celnych. W wypadku braku takich magazynów w pobliżu miejsca rozładunku/pierwotnego składu, względnie ich przepełnienia towarowego, nieodzowną operacją nadzoru celnego nad towarami poddanych carskich przekierowywano do kolejnych „dogodnych” składów celnych, znajdujących się w jurysdykcji i zarządzie właściwej – tej samej komory celnej. Na tureckiej władzy celno-skarbowej ciążył zarazem obowiązek zachowania przetrzymywanych towarów i dóbr w niezmienionym stanie, oraz ich zwrotu pełnoprawnemu właścicielowi w momencie rozpoczęcia dalszego transportu. Tymczasowe przechowywanie dóbr kupców rosyjskich w tureckich magazynach celnych odbywało się w pełni bezpłatnie. Jak wynikało jednocześnie pośrednio też z art. 5. ustawy, przywiezione przez Rosjan do Turcji i niesprzedane tu towary i artykuły podlegały opłacie rządu 3% cła przywozowego; nie podlegały one w tym samym czasie jakiegokolwiek opłacie wywozowej, czy jakiegokolwiek innej taksie poborowej (art. 7.)¹³.

Turcy zobowiązywali się również w kwietniu roku 1846 do niewprowadzania w swoim państwie jakichkolwiek monopolii na produkcję i sprzedaż płodów rolnych czy przemysłowych, poza jednakowoż wyjątkami od tej zasady, opisanymi w art. 10. i 11. konwencji. Opierając się na powyższym zastrzeżeniu, Porta Otomańska zrzekała się wprowadzania i stosowania jakichkolwiek pozwoleń (tzw. „teskere”), wystawianych poprzez lokalne władze administracyjne na zakup lub transport towarów z jednej do kolejnej lokalizacji. Ewentualne próby podejmowane ze strony administracji osmańskiej, a mające na celu wymuszenie na poddanych carskich pobierania pozwoleń handlowych typu „teskere”, czy tylko opłacania takich pozwoleń, strona rosyjska uważać miała za oczywisty dowód naruszenia wszystkich dwustronnych traktatów handlowych, pociągający za sobą automatycznie skutki opisane w artykule 3. konwencji z 30 kwietnia 1846 roku (art. 8.).

Przewidziano jednak w konwencji zaistnienie w Turcji tzw. sytuacji wyższej (jak np. plaga głodu, czy inna „nadzwyczajna okoliczność”), zmuszającej Stambuł do wprowadzenia formalnego zakazu wywozu z tego kraju produktów rolnych czy przemysłowych. Art. 9. umowy wymuszał jednakowoż na Turkach potrzebę jasnego wskazania obowiązywania terminu danego zakazu, oraz sto-

¹³ „Tygodnik Petersburski. Gazeta Urzędowa Królestwa Polskiego”, nr 78 z 15/27 października 1846 roku, s. 527–528.

sownego zawiadomienia o wprowadzaniu ograniczeń handlowych ambasady rosyjskiej, z wyszczególnieniem tak zakresu towarowego jak i czasowego samej restrykcji. Celem miało tu być wcześniejsze zawiadomienie o spodziewanych ograniczeniach w handlu tureckim „rosyjskich portów morskich”. Strona carska spodziewała się, iż przy wprowadzeniu przez Turków czasowego zakazu wywozu z ich terytorium jakichkolwiek towarów, Imperium Osmańskie nie będzie stosowało „na niczyją korzyść” odstępstw od tak przyjętej ogólnej reguły, a gdyby jednak stało się inaczej, rosyjscy kupcy mieli zyskiwać podobne wyjątkowe uprawnienia (art. 9.)¹⁴.

Na skutek zawarcia dwustronnego porozumienia rząd rosyjski wyraził ostatecznie zgodę na wprowadzenie przez Konstantynopol szeregu wyłączeń z zagwarantowanej carskim poddanym ogólnej zasady prowadzenia w Turcji wolnego handlu. Chodziło przede wszystkim o (formalnie stanowiące własność państwa osmańskiego, lub będące w gestii jego względnie jego obywateli wyłącznej dystrybucji) towary, które podlegały jako takie opłacie handlowej, pobieranej na rzecz tureckich służb skarbowych bądź w formie szczególnej, bądź ograniczonej. Wymieniano tu siedem specyficznych kwestii. Po pierwsze, wyłączono Rosjan z proceduru połowu ryb z przeznaczeniem na handel i sprzedaż, jako podlegającego wyłącznej gestii osmańskich cechów (tzw. „esnafów”)¹⁵. Po drugie, nie wyrażono pozwolenia na rosyjski połów pijawek, jako iż czynność ta pozostawała w wyłącznym rozporządzeniu tureckiego ministerstwa skarbu. Po trzecie, jakkolwiek sprzedaż w Turcji przywiezionego z zagranicy ałunu odbywała się jedynie na zasadzie ustanowionych przez Portę szczegółowych aktów prawnych, to jednak kupcy – podani carscy zyskiwali prawo do swobodnego zakupu oraz wywozu za granicę lokalnego ałunu tureckiego, ale tylko po stosownym opłaceniu cła. Po czwarte, Rosjanie musieli zastosować się do zakazu przywozu z zagranicy na teren Imperium Osmańskiego jakiegokolwiek „obcej” soli. Oprócz tego obowiązkiem carskich poddanych było respektowanie specyficznych reguł dotyczących funkcjonowania tureckich żup solnych, gdzie każda z nich posiadała swój własny okręg jurysdykcji (tzw. „oru”), gwarantujący na danym obszarze wyłączną sprzedaż soli z jednego tylko-miejscowego źródła wydobywania. Z drugiej strony handlarze rosyjscy nabywali uprawnienia do wolnego wywozu soli tureckiej poza granice kraju, oczywiście po opłaceniu wymaganego taryfą handlową cła.

Po piąte, Rosjanie musieli zaakceptować ogólną zasadę wyłącznej sprzedaży hurtowej przywożonej z zagranicy tabaki, i to bez zmiany sposobu jej pakowania; czyli bez otwierania skrzyń i naczyń przewozowych, ewentualnie bez rozwiązywania pak z owym sproszkowanym tytoniem. Ponieważ nawet sprzedaż częściowa tabaki (tj. na wagę) leżała w gestii cechów (tzw. „esnafów”),

¹⁴ „Tygodnik Petersburski. Gazeta Urzędowa Królestwa Polskiego”, nr 78 z 15/27 października 1846 roku, s. 528.

¹⁵ „Tygodnik Petersburski. Gazeta Urzędowa Królestwa Polskiego”, nr 81 z 25 października / 6 listopada 1846 roku, s. 545.

taką formą dystrybucji wewnątrztureckiej towaru tytoniowego Rosjanie oczywiście nie mogli się również zajmować. Pomimo zakazu odsprzedawania osmańskiej tabaki wewnątrz Imperium Tureckiego, nie przeszkadzało to w niczym pozostawieniu kupcom carskim możliwości zakupu tureckiego sproszkowanego tytoniu celem wywozu zewnętrznego.

Po szóste, określono dokładnie wysokość cła płaconego przez Rosjan za tytoń turecki, co było zresztą związane ze szczególnie skomplikowanym sposobem naliczania przez Turków należności z tytułu jego posiadania i obrotu tymże towarem. Otóż w Turcji płacono z tego tytułu dziesięcinę, do czego dochodziło jeszcze uiszczanie specjalnej opłaty za pozyskanie pozwolenia na uprawę tytoniu. Bazując na powyższych rozwiązaniach – oraz na zapisie art. 3. niniejszego traktatu – okazywało się zatem, iż kupujący tytoń w Turcji celem wywozu za granicę kupcy carscy musieli opłacać cło w wysokości: 9% oraz 3% (czyli razem: 12%). Co więcej, zobowiązano ich do okazania przy wywozie tureckiego tytoniu specjalnego pozwolenia (tzw. „teskere”), potwierdzającego uprzednie opłacenie przez pierwotnego sprzedawcę tytoniu obowiązkowej dziesięciny oraz opłaty za pozwolenie uprawy tego towaru. Gdyby Rosjanie nie byli w stanie okazać tureckim służbom celnym stosownego „teskere”, zostali by oni zobligowani do samoistnego zapłacenia równoważnej mu kwoty. Po ewentualnym dokonaniu odprzedaży zakupionego w Turcji tytoniu (jako stanowiącej oczywiście przejaw tureckiego handlu wewnętrznego) rosyjscy handlowcy opłacali „pobory” według generalnej zasady stosowanej wobec cieszących się klauzulą najwyższego uprzywilejowania poddanych osmańskich.

Po siódme wreszcie, wprowadzono w Turcji dla handlarzy rosyjskich zakaz detalicznego obrotu alkoholem. Nie mogli oni sprzedawać na statkach i w szalupach oraz w sklepach i składach ani wina ani innych „gorących trunków”, czy to szklankami, czy to „okkami”. Wydzwitek tego ograniczenia bardzo znacznie jednak uchylono poprzez wydanie zezwolenia na hurtową sprzedaż alkoholu przez poddanych carskich, tj. w beczkach, czy „wielkimi kuflami” (tzw. „damdžen”). Takie hurtowe dostarczanie przez Rosjan poddanym tureckim (sic!) alkoholu miało się do tego odbywać bez jakichkolwiek szykan ze strony osmańskiej, a w szczególności bez nakładania dodatkowych, niezgodnych z obustronnymi traktatami i konwencjami opłat. Podobnie jak przy odprzedaży tureckiego tytoniu, i w tym wypadku prowadzony przez Rosjan wewnątrzturecki (czyli traktowany jako wewnętrzny handel) obrót „gorącym” osmańskim alkoholem potraktowano jako działalność podlegającą specyficznej opłacie skarbowej, stosowanej wobec najbardziej uprzywilejowanej kasy miejscowego społeczeństwa (art. 11.).

Innym ograniczeniem dla pełnej swobody handlu rosyjskiego w Turcji, jakie się pojawiło w konwencji z kwietnia roku 1846, było wprowadzenie zakazu wywozu jedwabiu tureckiego z tzw. „odległych portów” osmańskich, lub z tych miejsc lokalizacji transportu morskiego, gdzie nie znajdowały się żadne komory celne. Sytuacja ta dotyczyła nawet tych partii materiału jedwabnego, co do któ-

rych opłacono już należne cło. Zamiast tego utrzymano konieczność załadunku tureckiego jedwabiu jedynie w tych portach lub przystaniach morskich, które wymieniono w specjalnym spisie, przekazanym tradycyjnie przez stronę turecką ambasadzie rosyjskiej w Stambule. Sami Turcy zostali z kolei zobowiązani do zachowania niezmiennego wykazu portów, skąd można było eksportować ich jedwab; chyba że dokonaliby oni uprzedniego powiadomienia Rosjan o zamierzeniach zmiany treści takiej listy, proponując podpisanie stosownej umowy z carskim poselstwem w Turcji (art. 12.)¹⁶.

Szczególnym rodzajem ograniczenia wolności handlowej było wprowadzenie w konwencji z kwietnia 1846 roku istotnego – skierowanego do osób prywatnych – ogólnego zakazu zajmowania się w dwustronnych relacjach turecko-rosyjskich handlem: prochem, kulami, armatami oraz innymi „zapasami” stosowanymi przy użyciu broni, które ustawodawcy uznali za „przedmioty wojenne”. Jakkolwiek jednak w art. 10. ustawy wyraźnie zaznaczono, iż – nieokreślonej narodowości – osoby prywatne nie będą dopuszczane do żadnego handlu „wojennego” (poza niewielką ilością prochu i śrutem myśliwskim, i to w wysokości do 5 „okk”, gdzie jednostka masy 1 okka=1,282kg¹⁷), to jednak nie wspomniano o broni długiej i krótkiej. Z drugiej strony aż za dokładnie opisano hipotetyczne przypadki przywożenia na rosyjskich statkach do Turcji armat, stwierdzając brak możliwości ich sprzedaży, lub dalszego wywieżenia za granicę, bez wiedzy lokalnych władz osmańskich. Aby zapewnić realne wymuszenie stosowania takiego rozwiązania, prawo z kwietnia roku 1846 wskazywało na bezwzględną potrzebę wyładowania przywiezionych armat na komorze celnej danego portu przywozu. Dalszym etapem procedury było złożenie armat w tzw. „pakhauzie”, gdzie podlegały one przechowaniu aż do momentu wyrażenia chęci zakupu składowanych armat przez jakieś kolejne statki handlowe. Sama czynność sprzedaży armat musiała oczywiście być kontrolowana przez lokalną komorę celną, z zastrzeżeniem braku możliwości ich wydania kupującemu w ilości większej, niż zaistniałaby potrzeba ich użycia/zastosowania na konkretnym statku handlowym (art. 10.)¹⁸.

Opisując poszczególne przywileje oraz ogólne warunki prowadzenia handlu, zgodzono się i co do (co wynikało także z innych artykułów rzeczonyj konwencji) konieczności utrzymania tych postanowień niezależnie od tego, czy carscy kupcy i poddani prowadziliby w Turcji aktywność handlową samodzielnie, czy raczej przez swoich agentów merkantylnych, ewentualnie wspólników. Co jednak bardziej jeszcze istotne to fakt, iż ułatwienie to prowadziło w praktyce do otwarcia się możliwości angażowania w handlu rosyjsko-tureckim obywateli państw trzecich (właśnie jako wspólników, czy przedstawicieli carskich

¹⁶ „Tygodnik Petersburski. Gazeta Urzędowa Królestwa Polskiego”, nr 81 z 25 października / 6 listopada 1846 roku, s. 546.

¹⁷ http://wiki.meteoritica.pl/index.php5/Dawne_jednostki_miar_i_wag [dostęp: 4 II 2017 r].

¹⁸ „Tygodnik Petersburski. Gazeta Urzędowa Królestwa Polskiego”, nr 78 z 15/27 października 1846 roku, s. 528.

entrepreneurów). Do artykułu 13. konwencji wprowadzono jeszcze zapis cedujący na państwo rosyjskie obowiązek dokładnej weryfikacji zatrudniania przez Rosjan w Turcji obywateli innych państw, a szczególnie dopilnowania aby carscy poddani nie umożliwiali pozostałym cudzoziemcom dokonywania – w interesie państw i narodów trzecich – zabronionych „spekulacji”. Możliwe kary za takie nadużycia nakładała, i to w miarę wagi dokonanego „wykroczenia”, wyłącznie strona rosyjska (art. 13.)¹⁹.

Wreszcie artykuł 17. umowy handlowej z Bałta-Liman stwierdzał *expressis verbis*, iż „praw i rozrządzeń zawarowanych niniejszą konwencją” dla do kupców i ogólnie poddanych Imperium Rosyjskiego, zupełnie nie można było odnieść do ewentualnych uprawnień kupców i obywateli tureckich na terytorium rosyjskim. Jako powód powyższych rozwiązań podawano „obowiązujące w Rosyi ustawy handlowe”. Z powyższego wynikał jednak jawny brak zastosowania zasady wzajemności w rosyjsko-tureckich relacjach handlowych, z oczywistą szkodą strony tureckiej. Zamiast zaś pełnej dwustronności we wzajemnych relacjach merkantylnych, zaproponowano ogólnikowe zastosowanie w stosunku do zawijających na terytorium państwa rosyjskiego i prowadzących tam działalność handlową poddanych i kupców tureckich (oraz ich statków i produktów) przepisy stosowane w odniesieniu do „zagranicznych mocarstw najbardziej uprzywilejowanych” (art. 17.)²⁰.

Konwencja nawigacyjna rosyjsko-austriacka, Wiedeń 8/20 lipca 1846

Drugą z opisanych w niniejszym tekście, znacznie odmienną co do samego charakteru zapisu, a przede wszystkim meritum treści, konwencją podpisaną w roku 1846 przez Imperium Romanowych, jest umowa nawigacyjna zawarta w tym czasie z Cesarstwem Austriackim. Sporządzono ją i podpisano jakby z pewnym opóźnieniem, gdyż już od 1/13 stycznia roku 1846 wprowadzono na zasadzie tymczasowości w portach austriackich i rosyjskich zasadę wzajemności co do praw żeglugowych i handlowych obu krajów. Celem utrwalenia zatem tych okresowych rozwiązań, zarówno cesarz rosyjski Mikołaj I, jak i cesarz austriacki Ferdynand I (zwany „dobrotliwym” – sic!) podjęli starania w celu formalnego utrwalenia tych nowych rozwiązań, a przede wszystkim zmierzając do dalszego rozwoju, wzajemnie korzystnych relacji nawigacyjno-handlowych. Stąd miało miejsce wyznaczenie z obu stron pełnomocników do przeprowadzenia stosownych wstępnych konsultacji i ewentualnego podpisania umowy w osobach: a) ze strony rosyjskiej: Polaka w służbie carskiej – Ludwika Tęgo-

¹⁹ „Tygodnik Petersburski. Gazeta Urzędowa Królestwa Polskiego”, nr 81 z 25 października / 6 listopada 1846 roku, s. 546.

²⁰ „Tygodnik Petersburski. Gazeta Urzędowa Królestwa Polskiego”, nr 83 z 1/13 listopada 1846 roku, s. 559-560.

borskiego²¹; b) ze strony austriackiej sprawdzonego polityka – księcia Klemensa Waclawa Lotara Metternicha (Winneburg). Ostatecznie austriacko-rosyjską konwencję nawigacyjną podpisano w Wiedniu dnia 8/20 lipca 1846 roku²². W praktyce car Mikołaj I ratyfikacji konwencji dokonał w Petersburgu dnia 26 sierpnia / 7 września 1846 roku²³. Po dokonaniu formalnej ratyfikacji, obustronne przekazanie stosownych egzemplarzy ratyfikacyjnych miało nastąpić w także w Wiedniu, w terminie po upływie okresu trzech miesięcy od daty finalnego podpisania, ewentualnie – w miarę możliwości – prędzej (art. 18.).

Z założenia rosyjsko-austriacka konwencja nawigacyjna powinna była obowiązywać przez okres ośmiu lat, licząc moment jej ważności od samej daty wymiany aktów ratyfikacyjnych. Przy ewentualnym dokonaniu wypowiedzenia, ustawodawcy przewidywali zarazem możliwe przedłużenie trwania umowy aż do pełnego upływu kolejnych dwunastu miesięcy od chwili jej ewentualnego wypowiedzenia przez Austrię albo Rosję. Prawo wypowiedzenia konwencji oba państwa gwarantowały sobie wzajemnie, jednakowoż nie wcześniej niż po upływie pierwszych siedmiu lat od wymiany not ratyfikacyjnych (art. 17.).

Podpisana umowa w niczym nie naruszała wzajemnych zobowiązań, wynikających z poprzednio zawartych pomiędzy obydwojma cesarstwami traktatów (art. 16.)²⁴. Zgodnie zaś z art. 1. konwencji zarówno Austria, jak i Rosja zgodziły się co do wprowadzenia we wszystkich swoich portach pełnej wolności handlu i żeglugi dla swoich poddanych oraz dla statków dwu stron. „Wolność” tak dotyczyła nie tylko obecnie funkcjonujących portów, ale też i wszystkich miejsc nadmorskich, możliwie w przyszłości otwartych z intencją prowadzenia tam zagranicznego handlu morskiego (art. 1.). Poprzez wzajemną wolność handlu rozumiano przy tym nadanie obywatelom strony przeciwnej pełnych uprawnień do prowadzenia w portach austriackich i rosyjskich działalności merkantylnej o charakterze handlu przywozowego, tranzytowego oraz wywozowego; co w praktyce oznaczało wzajemne korzystanie z dokładnie tych samych praw oraz podleganie takim samym ograniczeniom legislacyjnym (art. 3.)²⁵. Wypada przy tym wszystkim podkreślić, iż dwustronna konwencja austriacko-rosyjska z 20 lipca 1846 roku starała się w swoim art. 15. zapewnić nienaruszalność przywilejów i „swobód” nadawanych w obu cesarstwach nwozbudowanym jednostkom pływającym (statkom), a przede wszystkim po-

²¹ http://dic.academic.ru/dic.nsf/enc_biography [dostęp: 4 II 2017].

²² „Gazeta Rządowa Królestwa Polskiego”, nr 72 z 20 marca/1 kwietnia 1847 roku, s. 439. *Sobranjetraktatow i konwencji zakliucennyh Rossieju s innostronnymi dierzawami, po poruceniu Ministerstwa Innostrannyh Del, sostawil F. Martens*, t. IV, c. I. *Traktaty c Avstreju 1815–1849*, St Petersburg 1878, s. 543-550. Tu opis okoliczności podpisania konwencji.

²³ *Convention de commerce et de la navigation*, 8/20 juillet 1846, [w:] *Sobranjetraktatow i konwencji zakliucennyh Rossieju s innostronnymi dierzawami, po poruceniu Ministerstwa Innostrannyh De,l sostawil F. Martens*, t. IV, c. I. *Traktaty s Avstreju 1815–1849*, St Petersburg 1878, s. 551-559.

²⁴ „Gazeta Rządowa Królestwa Polskiego”, nr 74 z 23 marca/3 kwietnia 1847 roku, s. 454.

²⁵ „Gazeta Rządowa Królestwa Polskiego”, nr 72 z 20 marca/1 kwietnia 1847 roku, s. 440.

szczególным lokalnym kompaniom handlowym. Uznano bowiem te przywileje za w niczym nienaruszające wzajemnych gwarancji najwyższego uprzywilejowania, opartych przecież jako takie na zasadzie pełnej wzajemności (art. 15.)²⁶.

Przynależność statków do jednej ze stron układu miano określać na podstawie przydzielanych dla właścicieli i kapitanów okrętów przez władze administracyjne listów okrętowych, czyniąc to zgodnie z austriackimi i rosyjskimi ustawami i prawami (art. 2.). Identyczność dwustronnego traktowania rosyjskich i austriackich statków na terenie portów, przystani oraz pozostałych „morskich miejsc” obydwu państw obejmowała nie tylko wszelkie przepisy nawiązujące do rozładunku i załadunku ich towarów, ale i wszelkie możliwe rozporządzenia oraz stosowane w praktyce metody policyjnych, „użyteczne” w relacjach z załogami tychże statków (tzw. „ekwipażami”) i ich pasażerami oraz dla kontroli przewożonych towarów (art. 6.). W zaś kwestii różnorodnych opłat (w tym: latarniowych, łasztowych, kotwicznych, kwarantannowych oraz rotmańskich; jak i wszelkich innych obciążeń finansowych, jakim co do zasady podlegała żegluga i handel morski) także przyjęto zasadę pełnej wzajemności, tj. takiego sposobu postępowania ze statkami strony przeciwnej, jakiego dokonywano wobec własnych jednostek pływających z/odpływających do dowolnej lokalizacji, oraz ich załogi (tzw. „ekwipażu”) i ładunków. Rozwiązania te miano stosować w chwili przytycia danego statku państwa – kontraktora do portu strony przeciwnej, postoju jednostki oraz jej odpłynięcia (art. 4.). Było wobec powyższego oczywiste, iż stanowiące ładunek statków jednej ze stron konwencji towarowej – niezależnie od tego do jakiej finalnej destynacji byłyby one przeznaczone na przywóz, tranzyt czy wywóz – podlegały na terenie posiadłości drugiej strony umowy z lipca roku 1846 identycznym opłatom o charakterze celnym czy skarbowym, jakie zazwyczaj pobierano od ładunków przewożonych na statkach własnych danego państwa. Powyższe dotyczyło też możliwych zwrotów opłat celno-skarbowych oraz premii. Innym ułatwieniem zapisanym w treści art. 5. konwencji było umożliwienie złożenia depozytu towarowego w rządowych magazynach spichrzowych obu stron, bez potrzeby uiszczania opłaty składowej czy spichrzowej (art. 5.).

Artykuł 7. konwencji wyraźnie wskazywał na zastosowanie zakresu niniejszej umowy handlowo-żeglugowej wyłącznie do operacji pełnomorskich. Zasadniczo uzgodnienie przepisy nie miały zatem zastosowania do rosyjskiej i austriackiej żeglugi przybrzeżnej, nawet jeśli praktykowanej do przewozu ludzi i towarów na statkach żaglowych ewentualnie parowych jednej ze stron. Zastrzeżenie takie miało jednakowoż obowiązywać wyłącznie do czasu, gdy przynajmniej w jednym państwie-stronie układu wiedeńskiego obowiązywałaby zasada pozostawiania takiej właśnie żeglugi przybrzeżnej tylko w gestii transportu krajowego. Z drugiej strony, umowa z 20 lipca 1846 roku gwarantowała co do zasady statkom austriackim i rosyjskim pobieranie lub wyładowanie na terenie strony przeciwnej części swego ładunku, ewentualnie przyjmowania na

²⁶ „Gazeta Rządowa Królestwa Polskiego”, nr 74 z 23 marca/3 kwietnia 1847 roku, s. 454.

pokład oraz wysadzania w portach drugiej strony swoich pasażerów. Innym ułatwieniem była możliwość uzupełniania ładunku, lub wyładowywania jego pozostałości w jednym/kilku portach strony przeciwnej. Wszystkie opisane czynności mogły być dokonywane bez opłaty innych obciążeń finansowych, niż te standardowo pobierane od statków pochodzenia krajowego (art. 7.)²⁷.

Konwencja przewidywała zarazem możliwość swobodnego zawinięcia każdego ze statków obydwu stron układu do jednego z rosyjskich czy austriackich portów morskich z powodu potrzeby schronienia się przed burzą, czy zaistnienia innej „naglącej potrzeby”. Celem mogła tu być: a) naprawa uszkodzonego statku; b) zaopatrywanie się w niezbędne dla prawidłowego funkcjonowania jednostki pływającej i jego ponownego wyjścia w morze przedmioty. Takie czynności wykonywano bez potrzeby wnoszenia do kas lokalnych służb celno-skarbowych opłat: nawigacyjnych czy portowych, ewentualnie jakichkolwiek innych. Jednak warunkami niezbędnymi do uzyskania tak szerokich zwolnień fiskalnych były między innymi: a) rzetelne rozpoznanie przyczyn zmuszających statek do nagłego zawinięcia do portu jako rzeczywiście istotnych i bezwzględnie widocznych; b) aby zawijający do portu swego tymczasowego schronienia statek nie wykonywał „żadnych handlowych obrotów”; c) brak pozostawiania w takich miejscu schronienia dłużej niż wymagałyby tego faktyczne prace naprawcze, trwająca silna burza, etc. Tzw. „ładowanie” uszkodzonego statku (jako potrzebne do przeprowadzenia prac naprawczych, czy wyżywienia załogi – „ekwipażu”, oraz załadowania dodatkowych zapasów żywności niezbędnych do odbycia dalszej podróży) nie uznawano przy tym za działalność o charakterze handlowym. Gdyby jednak pojawiła się potrzeba sprzedaży przez właściciela uszkodzonego statku przynajmniej części z wiezionego towaru, opisany proceder musiał oczywiście podlegać przepisom lokalnej jurysdykcji celnej (art. 8.)²⁸.

Gdyby rozbicie statku austriackiego czy rosyjskiego nastąpiło w pobliżu brzegu państwa-drugiego sygnatariusza układu, artykuł 9. tejże konwencji gwarantował udzielenie rozbitkom identycznej pomocy do tej, przewidzianej dla uszkodzonych statków zawijających samodzielnie do portów w „nieprzewidzianych” i nagłych wypadkach. Zakres domniemanego wsparcia obejmował tu sobą podejmowanie „z troskliwością” prób uratowania: a) samego tonącego statku; b) zlokalizowanego nań ładunku; c) płynących tonącym statkiem marynarzy – członków załogi (tzw. „ekwipażu”). Po rozbiciu statku przewidywano przechowywanie: a) uszkodzonej jednostki pływającej lub tylko pozostającego po niej wrakowiska; b) odnalezionego oprzyrządowania; c) zlokalizowanej na statku dokumentacji; d) oraz wszystkich bez wyjątku uratowanych od zatonięcia przedmiotów i towarów. Zwrot właścicielom – obywatelom strony przeciwnej lub innym osobom będącym w prawie posiadania wszystkich wskazanych powyżej przedmiotów (łącznie z samym statkiem), następował jednak tylko po uiszczeniu opłaty „od uratowania”, a także należności za skład i przechowanie

²⁷ „Gazeta Rządowa Królestwa Polskiego”, nr 72 z 20 marca/1 kwietnia 1847 roku, s. 440.

²⁸ „Gazeta Rządowa Królestwa Polskiego”, nr 73 z 21 marca/2 kwietnia 1847 roku, s. 445.

w spichrzach, tudzież tych wszystkich opłat celnych i dotyczących kwarantanny, jakim poddani by byli w podobnych okolicznościach obywatele kraju stanowiącego miejsce nieszczęśliwego wydarzenia. Podobnie i kwoty pieniężne pozyskane z koniecznej sprzedaży „powypadkowych” przedmiotów podlegały identycznym zależnościom celno-skarbowym. Przy braku zaś rozeznania własności odzyskanych z morza dóbr materialnych pojawiała się potrzeba zawiadomienia o tym władz strony układu/kraju pochodzenia tych przedmiotów. Po uzyskaniu potwierdzenia przynależności odzyskanych z morza towarów i dóbr do rządów/obywateli Austrii czy Rosji, sygnatariusz – przeciwna strona konwencji, miała obowiązek zwrócić je do właściwego państwa (art. 9.).

Co do sposobu ochrony własnych interesów handlowych oraz celem zapewnienia odpowiednich ułatwień we wzajemnej komunikacji, obydwie państwa podpisujące konwencję z 20 lipca 1846 roku udzieliły sobie wzajemnie szeregu znaczących przywilejów, prowadzących do możliwości utrzymywania na terenie portów oraz na obszarze pozostałych „handlowych miejsc morskich” swego partnera państwowego konsulów, wicekonsulów, lub ewentualnie agentów handlowych. Urzędowe te osoby miały generalnie funkcjonować w lokalizacjach identycznych do tych, wybieranych przez państwa trzecie, ciesząc się przywilejem gwarancji nieustannego udzielania im wszelkiej pomocy, niezbędnej do prawidłowego wypełniania swoich obowiązków. W artykule 11. porozumienia wiedeńskiego znalazło się jednakowoż wyraźne zastrzeżenie co do możliwości braku akceptacji proponowanego na dane stanowisko kandydata, oraz żądania przysłania w miejsce odrzuconej propozycji personalnej kogoś innego. Przyczyny odmowy musiały być jednakowoż „słuszne” (art. 11.). Austriacy i rosyjscy konsulowie, wicekonsulowie i agenci handlowi, posiadali oczywiście na terytorium państwa-drugiej strony konwencji uprawnienia i przywileje równe tym, którymi cieszyli się agenci państw posiadających status największego uprzywilejowania. Przy założeniu standardowego rozciągnięcia ich aktywności na kwestie handlowe, zostali oni jednak zobligowani do stosowania się w tym konkretnym aspekcie ich aktywności zawodowej do praw, postanowień i zwyczajów kraju swego formalnego pobytu; w pełni zresztą zgodnie prawami i obowiązkami „krajowców”.

W przypadku upoważnienia wskazanych agentów przez ich mocodawców rządowych do podejmowania działań w charakterze pośredników między obywatelami ich kraju, ewentualnie do rozstrzygania „nieporozumień” zachodzących na podlegających ich jurysdykcji statkach, stojących w portach morskich strony przeciwnej, sygnatariusze konwencji gwarantowali tymże urzędnikom brak jakichkolwiek ograniczeń w dokładnym wypełnianiu nałożonych na konsulów/wicekonsulów/agentów handlowych obowiązków. Umowa przewidywała jednak pewien wyjątek w tym szeroko gwarantowanym uprawnieniu, polegający na zaistnieniu okoliczności, kiedy musiała by interweniować miejscowa władza policyjna czy sądowa (art. 12.)²⁹.

²⁹ „Gazeta Rządowa Królestwa Polskiego”, nr 73 z 21 marca /2 kwietnia 1847 roku, s. 445-446.

W odniesieniu do innych kwestii personalnych wspomniano w art. 13., iż handlujący na terytorium strony przeciwnej, ewentualnie tylko podróżujący tam w interesach poddani Austrii czy Rosji mieli korzystać z identycznego poziomu bezpieczeństwa oraz opieki, jak lokalni obywatele; oczywiście jednak tylko i wyłącznie wtedy, gdy w zupełności podporządkowywali się oni prawom i postanowieniom państwa goszczącego. Oznaczało to, iż lokalne władze administracyjne nie mogły stać na przeszkodzie w dowolnym rozporządzaniu ich własnością. Tu znowu pojawiała się jednakowoż ograniczenie tej „swobody” poprzez zagwarantowanie konieczności braku naruszania lokalnych praw oraz pojawienia się reklamacji jurydycznych: a) zgłaszanych ze strony osób prywatnych; b) wynikających z zobowiązań podjętych wobec skarbu państwa; c) powstających na skutek ograniczeń co do stanu posiadania własności o charakterze nieruchomości. Przy zaistnieniu identycznych lub podobnych procesów i ograniczeń prawnych, poddani każdej ze stron konwencji podlegali na terytorium państwa-kontrahenta umowy obciążeniom fiskalnym równym kwotom narzucanym na lokalnych mieszkańców (art. 13.)³⁰.

Z kolei dla znajdujących się w relatywnym pobliżu od miejsca zgonu obywatela reprezentowanego przez nich państwa konsulów, wicekonsulów lub agentów konsularnych (dyplomatycznych) gwarantowano prawo do uczestniczenia w procedurze: a) spisania inwentarza pozostałych po takim zmarłym ruchomości; b) ich właściwego zabezpieczenia. Obowiązkiem władz lokalnych było w takich wypadkach: a) dopuszczenie wskazanych przedstawicieli państwa-kontrahenta konwencji do wszystkich etapów procedur pośmiertnych; b) umożliwienie im (niejako dodatkowego, poza miejscowym) opieczutowania stosownej dokumentacji; c) przedsięwzięcie przez owych urzędników konsularnych podjęcia środków, mających zapewnić utrzymanie własności spadkobierców. Przekazywanie w ręce przedstawicieli dyplomatycznych pozostałych po zmarłych dóbr ruchomych mogło mieć z kolei miejsce jedynie po uzyskaniu przez nich odpowiednich upoważnień (tzw. „plenipotencji”), czy to na mocy personalnej decyzji kogoś z rodziny nieboszczyka, czy to w skutek tzw. „ogólnego lub szczegółowego upoważnienia”, wydawanego przez władze rządowe. Przekazywanie ruchomości pozostałych po obcych zmarłych następowało wyłącznie po potrąceniu wszelkich przewidzianych do uiszczenia opłat skarbowych. Gdyby zaś – na podstawie lokalnego ustawodawstwa – nie można było wydać będącego w spadku po nieboszczyku majątku nieruchomego, zarówno Austria jak i Rosja gwarantowały spadkobiercom ustalenie takiego terminu dalszego postępowania, który okazałby się odpowiedni do sprzedaży pozostawionego majątku (art. 14.)³¹.

Wypada też nadmienić, iż konwencja wiedeńska z 20 lipca 1846 roku nie zapominała i o losie zbiegów z austriackich czy rosyjskich statków wojennych i handlowych. Otóż osoby te miały być bezwzględnie wydawane przez partycy-

³⁰ „Gazeta Rządowa Królestwa Polskiego”, nr 73 z 21 marca /2 kwietnia 1847 roku, s. 446-447.

³¹ „Gazeta Rządowa Królestwa Polskiego”, nr 74 z 23 marca /3 kwietnia 1847 roku, s.454.

pujące w aktywnym schwyтaniu uciekinierów władze lokalne w ręce przedstawicieli strony „pokrzywdzonej”. Przekazania zbiegów mogli się natomiast domagać: jej konsulowie, wicekonsulowie oraz agenci handlowi. Podczas ich nieobecności, prawo występowania o „zwrot” zbiegów ze statków wojennych i handlowych zyskiwali dodatkowo sami dowódcy i właściciele statków. Pomoc udzielana w tym delikatnym aspekcie wzajemnej współpracy musiała być pod względem prawnym w pełni zgodna z prawami kraju-miejsca wydarzenia (art. 10.)³².

Zakończenie

Podczas gdy – jak się wydaje – oparta na zasadach relatywnie wzajemnie korzystnej współpracy umowa nawigacyjna, zawarta pomiędzy Rosją i Austrią dnia 20 lipca 1846 roku, nie może budzić naszych zastrzeżeń, stanowiąc jako taka swego rodzaju standardowe odzwierciedlenie podobnych konwencji tego rodzaju, żadną miarą nie można tego powiedzieć o rosyjsko-tureckim traktacie handlowym z 30 kwietnia tej samej daty.

Jednostronnie uwypuklony szeroki zakres swobody handlowej penetrujących rynek turecki Rosjan zdaje się bowiem przywozić wręcz na myśl umowy zawierane przed wiekami przez Republikę Wenecką z Cesarstwem Bizantyjskim, w dniach największej chwały pierwszej i najgłębszego upadku drugiego. Petersburg, jawiący się jako mieszający się w wewnętrzne procesy gospodarcze Stambułu „protektor”, dodatkowo narażający jeszcze bardziej ten kraj na infiltrację ze strony państw trzecich, okazał się zatem wobec dawnego Konstantynopola, nie tyle emanacją „Nowego Rzymu”, co raczej idei bezwzględnej eksploatacji stosowanej przez dawne włoskie miasta wobec resztek upadającego Imperium Bizantyjskiego. Polityka ta przyniesie swoje destruktywne skutki już po kilkunastu latach od podpisania w roku 1846 omawianych umów. Żniwo Wojny Krymskiej stanie się zaś – czy tego chcemy, czy nie – zarzewiem jawnie niezgodnego z trendem rozwojowym połowy lat czterdziestych XIX wieku ograniczenia procesu rozwoju Czarnomorza.

³² „Gazeta Rządowa Królestwa Polskiego”, nr 73 z 21 marca / 2 kwietnia 1847 roku, s. 445-446. *Protocole detaille concernant les relations commercial es entre l’Autriche et la Russie et Acte Additionnel au protocole signe a la memde date, 28 juin/10 juillet 1847*, [w:] *Sobranje traktatov i konwencji zakliucennyh Rossieju s innostronnymi dierzavami, po poruceniu Ministerstwa Innostrannyh Del sostavil F. Martens*, t. IV, c. I. *Traktaty s Avstreju 1815–1849*, St Petersburg 1878, s. 559-580. Na samej umowie nawigacyjnej oczywiście dalsza współpraca austriacko-rosyjska się nie skończyła. W dniu 28 czerwca / 11 lipca 1847 roku Austriacy (reprezentowani przez Karla von Kukeck-Kubeck) i Rosjanie (w których imieniu nadal występował będący na carskich usługach Polak – Ludwik Tegoborski) podpisali „szczegółowy protokół dotyczący relacji handlowych pomiędzy Rosją i Austrią oraz „Akt dodatkowy do protokołu popisanego tej samej daty”.

Bibliografia

- „Gazeta Rządowa Królestwa Polskiego”, rocznik 1844, 1846, 1847.
- *Sobranjetraktatov i konwencji zakliucennyh Rossieju s innostrannymi dierzavami, po – poruceniu Ministerstwa Innostrannyh Del sostavil F. Martens*, t. IV, c. I. *Traktaty s Avstreju 1815–1849*, St Petersburg 1878.
- *Sobranje vaznisih traktatov i konwencji zakliucennyh Rossiej s innostrannymidierzavami (1774–1906), s vvedieniem i primečaniami prof. V. N. Aleksandrenko*, Varsava 1906.
- „Tygodnik Petersburski. Gazeta Urzędowa Królestwa Polskiego”, rocznik 1846.
- *VojennyjEnciklopediceskijLeksikon*, t. XII, izdanjevtoroje, St Petersburg 1857.
- [http://www.heltechnic.pl/info_Traktat_adrianopolski_\(1829\)](http://www.heltechnic.pl/info_Traktat_adrianopolski_(1829)) [dostęp: 3 II 2017].
- http://wiki.meteoritica.pl/index.php5/Dawne_jednostki_miar_i_wag [dostęp: 4 II 2017].

Marek Rutkowski

University of Computer Sciences and Economics in Olsztyn

RUSSIAN TRADE AND NAVIGATION CONVENTIONS SIGNED WITH TURKEY AND AUSTRIA IN 1846

Summary

At the time of the greatest flourishing of Odessa and general Black Sea trade, as well as during days of the peak of political importance of tsarist Russia ruled by Nicholas the I-st, this country has signed two significant agreements on trade and navigation. Both were agreed with countries considered as extremelysensitive to so-called "Eastern question", ie. withTurkey and Austria. Dated as of 20th of July 1846, the navigationagreement concluded by Russia with Austria was in its wildest examples the standard transport solution of generally accepted character. Meanwhile, signed on 30th of April 1846,the trade convention withOttoman Empire, exept bringing some obvious benefits to Turkey based representatives of tsaristtrade, openly confirmed strong unevaneness of importance of both countries formally accepting it. In this way, this convention generated one of the future embers of the conflict, that later were to appear with diagonal force altogether with the outbreak of Crimean War.

Key words: navigation convention, trade agreement, Turkey, Austria, Russia, 19th century

MAREK RUTKOWSKI – dr hab. Zainteresowania badawcze: historia administracji, relacje krajów europejskich z Rosją carską w XIX wieku, związki nowych krajów UE z Federacją Rosyjską, zarządzanie logistyką w przeszłości i obecnie, historia transportu, historia gospodarcza, historia handlu (szczególnie w starożytności), historia migracji, historia ochrony granic. Autor m.in. książek: *Powszechna historia gospodarcza od średniowiecza do II wojny światowej. Wybrane zagadnienia – zarys* (Białystok 1997), *Zmiany strukturalne w Królestwie Polskim wczesnej epoki paskiewiczowskiej. Studium efektywności administracyjnej, społecznej i gospodarczej znie-wolonego państwa* (Białystok 2004 i Rzeszów 2007), *Zarządzanie logistyką w Królestwie Polskim. Zabezpieczenie przeciwpowodziowe, mosty i opłaty wodne* (Białystok 2015), *Zarządzanie logistyką w Królestwie Polskim epoki konstytucyjnej i paskiewiczowskiej. Infrastruktura przy-drożna* (Białystok 2015).