

Marek Rutkowski  
(Białystok)

**TRAKTAT HANDLU I ŻEGLUGI POMIĘDZY  
CESARSTWEM ROSYJSKIM I KRÓLESTWEM FRANCUSKIM  
Z DNIA 2/14 CZERWCA 1857 ROKU  
JAKO ZAŁĄŻEK POLITYKI  
ROSYJSKIEGO POZYTYWIZMU GOSPODARCZEGO**

Po przegranej Wojnie Krymskiej nowy car rosyjski – Aleksander II, zrozumiał, iż potrzeba unowocześnienia państwa jest warunkiem *sine qua non* przetrwania imperialnej Rosji. Zwrócono zatem oczy w stronę wrogiej do niedawna jeszcze Francji. Stąd podpisanie kluczowego dla nowej polityki, w tym: gospodarczej i społecznej, *Traktatu handlu i żeglugi zawartego pomiędzy Cesarstwem Rosyjskim i Królestwem Francuskim* z lipca 1857 roku. Traktat ów z jednej strony może być traktowany jako załączek polityki rosyjskiego pozytywizmu gospodarczego, a z drugiej jako początek, jakże zgubnej dla Polski, osławionej przyjaźni francusko-rosyjskiej z drugiej połowy XIX wieku i początków wieku XX.

Stanowiąc kamień milowy w procesie przekształcania się Rosji w nowożytne państwo pozytywne, oparte nie o ślepe już posłuszeństwo *samodzierzawiu*, lecz o otwarcie się na ducha i technologię zachodnią, w tym o pracę organiczną (realizowaną zresztą przy znaczącym współudziale francuskiej myśli i kapitału), rosyjsko-francuski traktat handlu i żeglugi został pierwotnie przyjęty w Petersburgu 2/14 czerwca 1857 roku. Podpisali go („i przyłożyli doń herbowne swe pieczęcie”) ze strony rosyjskiej: Gorczakow, ze strony francuskiej: Morny i Brock. Obydwu stronom spieszyło się, z odmiennych zresztą powodów, z ratyfikacją traktatu, który – z założenia – trzeba było formalnie zatwierdzić w ciągu dwóch miesięcy lub wcześniej; przy czym ratyfikacja owa miała się ponownie odbyć w miejscu podpisania, to jest w Petersburgu. Co znamienne, pierwotnie dwustronna umowa obowiązywała poprzez sześć lat od jej formalnego ogłoszenia. Wprowadzona klauzula zakładała jednak, iż jeżeli po upływie tego okresu nie nastąpi, z jednorocznym wyprzedzeniem, żadne oświadczenie co do zawieranego właśnie traktatu, wówczas zachowywał on swą moc obowiązującą „od roku do roku”, czyli w praktyce aż do momentu, gdy jedna z układających się stron nie oświadczyłaby – także z jednorocznym wyprzedzeniem – o zamiarze wycofania się z porozumienia<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> „Tygodnik Petersburski. Dziennik Urzędowy Królestwa Polskiego”, nr 71 z 13/25 września 1857 roku, s. 534.

Po dokładnym przeanalizowaniu treści samego traktatu oraz trzech jego tzw. artykułów dodatkowych (z których trzeci mówił o wzajemnej i jednoczesnej ratyfikacji), car Aleksander II w dniu 21 czerwca/3 lipca 1857 roku w Wildbad uznał jego treść za odpowiadającą interesom Rosji i go zatwierdził. Na dowód znaczenia zapisów nowej umowy i przykładanych do niej oczekiwań car przytoczył wówczas znamienne słowa, z których wynikało, że: „niniejszym przyjmujemy, zatwierdzamy i ratyfikujemy je [tj. zapisy traktatu] w całej ich rozciągłości, przyrzekając cesarskim naszym słowem, za siebie, spadkobierców i następców naszych, iż wszystko cokolwiek w traktacie pomienionym i [w] trzech dodatkowych doń artykułach postanowionym zostało, nienaruszenie zachowywanym i wykonywanym będzie”<sup>2</sup>.

Zgodnie z art. 1. rzeczzonego traktatu z 14 czerwca 1857 roku obywatele i statki Rosji i Francji posiadały pewną swobodę w zakresie handlu i żeglugi na terenie wszystkich portów obu państw, gdzie mogły jednocześnie zawijać statki jakiegokolwiek obcego państwa. By nie utrudniać załatwiania swoich wzajemnych interesów Rosjanie na terenie Francji, jak i Francuzi na terenie Rosji, posiadali odtąd pewną swobodę: a) pobytu; b) podróżowania; c) zamieszkiwania. Na skutek powyższego rozporządzenia obywatele obu państw korzystali na terytorium strony przeciwnej z pełnej wzajemnej opieki co do bezpieczeństwa osób oraz mienia, na zasadach identycznych, jak te, które przysługiwały lokalnym mieszkańcom. Obywatelom obu stron służyło pełne prawo najmowania lub zakupu w portach i miastach Francji i Rosji: a) domów; b) magazynów; c) sklepów; d) gruntów, traktowanych jako walory potrzebne do prowadzenia interesów. Przy takim najmie czy zakupie stosowano wyłącznie generalne zasady prawa miejscowego praktykowane do opłat, podatków lub jakichkolwiek innych ciężarów, jakie ponosili w danym momencie oraz w ewentualnej przyszłości miejscowi mieszkańcy. Również w zakresie prowadzenia działalności handlowej czy usługowej obywatele obydwu państw korzystali ze wszystkich przywilejów i ulg, „jake obecnie udzielone są, lub na przyszłość udzielone zostaną poddanym miejscowym”.

Jednocześnie prawodawcy zaznaczali jednak wyraźnie, iż uzyskane w ten sposób przywileje nie mogły w niczym zmieniać czy naruszać obowiązujących w Rosji i Francji i stosowanych w odniesieniu do ogółu cudzoziemców, wyjątkowych, nabytych już uprzednio „praw, przepisów i prawideł”. Chodziło tu zaś szczególnie o przepisy handlowe, przemysłowe i policyjne. Art 2. traktatu wskazywał dodatkowo, że obywatele obu państw uzyskiwali pełną wolność od jakiegokolwiek „służby osobistej”, czyli udziału tak w lądowej, jak i w morskiej służbie wojskowej, oraz w szeregach gwardii narodowych lub milicji. Uwolniono ich też nawzajem od konieczności pełnienia obowiązków sądowych czy administracyjno-miejskich<sup>3</sup>.

Postarano się o ogólne zabezpieczenie wzajemnych praw handlowych. Obydwie strony traktatu, „życząc sobie nadać w swych posiadłościach trwałe zasady opiece przemysłu fabrycznego swych zobopolnych poddanych”, porozumiały się

---

<sup>2</sup> „Tygodnik Petersburski. Dziennik Urzędowy Królestwa Polskiego”, nr 72 z 17/29 września 1857 roku, s. 542.

<sup>3</sup> „Tygodnik Petersburski. Dziennik Urzędowy Królestwa Polskiego”, nr 69 z 6/18 września 1857 roku, s. 518.

bowiem co do tego, aby wzajemnie surowo ścigać każdy dostrzeżony objaw fałszowania zarówno we Francji i w Rosji znaków fabrycznych. Dotyczyło to znaków firmowych, które w drugim państwie umieszczano na niektórych towarach, przez co weryfikowano dowody ich pochodzenia oraz ich gatunek. Dostrzeżone fałszerstwa były poddawane ścisłemu dochodzeniu, a osobom, które poniosły straty na skutek takiego właśnie sfałszowania, służyło prawo do dochodzenia odszkodowania, realizowanego stosownie do drogi sądowej obowiązującej w kraju, gdzie fałszerstwo zostało wyśledzone. Twórcy traktatu z czerwca 1857 roku postanowili poza tym, iż wzory tych oznaczeń fabrycznych, które obywatele jednego z dwóch państw pragnęli rozpowszechnić w drugim państwie-stronie umowy, mogły być rejestrowane następująco: a) cechy fabryczne proveniencji rosyjskiej w kancelarii Trybunału Handlowego Departamentu Sekwany w Paryżu; b) znaki fabryczne pochodzenia francuskiego w Departamencie Fabryk i Handlu Wewnętrznego w Petersburgu (art. 22).

Co do samego handlu morskiego, dla obu stron traktatu było oczywistym, iż jego postanowienia stosowały się do wszystkich statków żeglujących pod flagą rosyjską, i to bez najmniejszej różnicy pomiędzy tzw. flotą kupiecką rosyjską a statkami należącymi do Wielkiego Księstwa Finlandzkiego, „stanowiącego część nierozdzielną Cesarstwa Rosyjskiego” (art. 21)<sup>4</sup>. Takie ujęcie problemu eliminowało ewentualne zastrzeżenia strony francuskiej w zakresie legalności dominacji rosyjskiej nad Finlandią. Traktat za statki francuskie i rosyjskie uznawał zresztą nie tyle te statki, które żeglowały pod flagą jednego z tych dwu państw, ale raczej te, które były – zgodnie z prawami danego kraju – rzeczywistą własnością krajowych armatorów oraz były wpisane do formalnych rejestrów francuskich i rosyjskich. Poza tym, aby uznać dany okręt za objęty dwustronną umową, trzeba było w razie konieczności wykazać, iż jego kapitanowie lub szyprowie posiadali formalne, wydane przez właściwe władze krajowe patenty, świadczące niezbitcie o nabytym przez nich prawie do wywieszania flagi rosyjskiej czy francuskiej (art. 5).

Było oczywistym, iż w traktacie specjalne uprawnienia zagwarantowano dla statków obu państw wchodzących do portów strony przeciwnej. Powyższe odnosiło się do napływających z dowolnego portu lub kierunku statków francuskich, wpływających z ładunkiem lub balastem do portów Rosji i Wielkiego Księstwa Finlandzkiego oraz napływających bezpośrednio z Rosji lub Finlandii z ładunkiem (bądź z dowolnego kierunku jedynie z balastem) statków rosyjskich, wpływających do portów Francji. W tych wszystkich wypadkach, wpływające i odpływające oraz stojące na radzie okręty obu państw podlegały tylko i wyłącznie takim opłatom, jak – przybywające z tych samych „destynacji” lub mające takie same przeznaczenie – statki o proveniencji lokalnej. Likwidowano tym samym ewentualność nakładania dodatkowych opłat: a) locmańskiej; b) przewozowej; c) wiechowej; d) przystaniowej; f) portowej; g) latarniowej; h) maklerskiej; i) ekspedycyjnej, które były stan-

---

<sup>4</sup> „Tygodnik Petersburski. Dziennik Urzędowy Królestwa Polskiego”, nr 71 z 13/25 września 1857 roku, s. 534. Art. 23. traktatu stanowił z kolei, iż Francji i Rosji „pozostawia się prawo oznaczenia, za pomocą oddzielnej konwencji, sposobów wzajemnego zabezpieczenia własności literackiej i artystycznej swych państw”.

dardowo pobierane od pojedynczego statku na rzecz skarbu państwa, stowarzyszeń czy cechów miejskich, lub jakichkolwiek instytucji oraz osób prywatnych (art. 3)<sup>5</sup>.

W traktacie, a dokładnie w jego artykule 4., znalazł się znamieny *passus*, mówiący o wyjątkowych korzyściach, jakie nowa umowa (szczególnie w formie zapisów art. 3. oraz 12. ustawy) zapewniała władzom francuskim w portach Rosji i Finlandii. Biorąc powyższe pod uwagę, obie strony uznały zatem za konieczne postanowić, iż już od momentu ratyfikacji tegoż traktatu, udzielone też zostaną znaczne prerogatywy, korzystne i dla strony rosyjskiej. Po pierwsze, zapewniono, że wytworzone czy wyprodukowane na terenie podlegającym władzy carskiej produkty rolne lub przemysłowe mogły korzystać przy dowozie na teren kolonii francuskich z szerokiej gamy ulg i przywilejów. Chodziło przede wszystkim o całą gamę prerogatyw, przyznanych już przez Francuzów innym narodom europejskim na zasadzie najwyższego uprzywilejowania w zakresie ulg lub przywilejów dla towarów przemysłowych czy rolnych tych państw, a teraz zastosowanych także w odniesieniu do towarów rosyjskich. Następnie co do kontaktów statków rosyjskich z koloniami francuskimi, umowa z roku 1857 gwarantowała też, iż podczas ich przybycia, postoju i przy wypłynięciu (z ładunkiem lub balastem) do oraz z kolonialnych portów francuskich – i to bez względu na miejsce, z którego przybyły – traktowane one miały być w każdym wypadku podobnie, jak statki państw europejskich, posiadających już we Francji klauzulę najwyższego uprzywilejowania.

Po drugie, wyjątkowo potraktowano statki rosyjskie, napływające bezpośrednio z portów rosyjskich lub fińskich do jakiegokolwiek portu algierskiego. Odtąd uiszczaly one opłatę przewozową w wysokości tylko 2 franków za łaszt, czyniąc tak zresztą jednorazowo i nie wpłacając tej sumy po raz kolejny przy ponownym wpływaniu do następnych portów algierskich, gdzie dany rosyjski okręt mógł zawiązać, aby dokończyć proces wyładunku lub załadunku swego towaru. Władze francuskie zobowiązały się dodatkowo do objęcia *in spe* statków rosyjskich tymi wszystkimi ulgami, jakie z biegiem czasu mogły być udzielone w portach pod władzą francuską jakimkolwiek innym statkom europejskim w zakresie tzw. „żeglugi pośredniej”. Gdy takie ulgi zostawały przyznane bez wynagrodzenia, Rosja również miała skorzystać z podobnego przywileju na identycznych zasadach; jeżeli zaś przyznawano je za opłatą, wówczas musiałaby nastąpić kolejna wzajemna zamiana dalszych ulg pomiędzy Rosją i Francją (art. 4).

Jakiegokolwiek przywileje lub prerogatywy żeglugowo-transportowe, które udzielano w obu państwach w zakresie: a) pozycjonowania statków; b) ich załadowania lub wyładowywania w portach, przystaniach, zatokach, rzekach i kanałach; c) wszystkich formalności i rozporządzeń wydawanych w stosunku do statków kupieckich oraz ich załóg, i ładunków, były co do zasady od lata roku 1857 (tj. po ratyfikacji traktatu) przyznawane na takich samych zasadach dla statków krajowych oraz okrętów drugiej strony. Takie nastawienie tłumaczono występowaniem „wyróżnionego zamiaru” obu stron doprowadzenia do pełnego wyrównania uprawnień

---

<sup>5</sup> „Tygodnik Petersburski. Dziennik Urzędowy Królestwa Polskiego”, nr 69 z 6/18 września 1857 roku, s. 518-519.

przyznawanych zarówno statkom rosyjskim we Francji, jak i francuskim w Rosji (art. 6).

Statki rosyjskie wpływające do portów francuskich oraz statki francuskie wpływające do portów rosyjskich lub fińskich (z zastrzeżeniem jednak podlegania prawom i postanowieniom każdego mocarstwa) mogły pozostawiać tam część swego ładunku, jako przeznaczoną finalnie do innego portu lub państwa. Następnie można było wywieźć pozostawione cargo bez uiszczenia za niego jakiegokolwiek opłaty celnej. Jedynym obciążeniem było tu zapłacenie opłaty „za dozór”, która powinna być zostać uiszczona w takiej wysokości, w jakiej ją ustanowiono dla statków krajowych (art. 7).

Zgodnie natomiast z art. 9-ym traktatu, zostały obustronnie zupełnie zwolnione z jakichkolwiek wzajemnych opłat przewozowych czy ekspedycyjnych: a) napływające z któregoś portu statki opatrzone tylko balastem oraz odpływające z tymże balastem; b) statki, które (celem pozostawienia całego lub części swego ładunku przywiezionego z obcych krajów; ewentualnie celem zabrania lub dokompletowania cargo) przepływając z jakiegokolwiek portu francuskiego lub rosyjskiego do innego lub różnorodnych portów danego państwa, udowodniły, że już uiściły wskazane opłaty; c) wreszcie statki, które wpłynąwszy z ładunkiem dobrowolnie lub pod przymusem do któregoś portu, opuściły tenże port, nie dokonując tam żadnej czynności handlowej. Warto zauważyć, iż przy przymusowym niejako wpłynięciu statku do portu drugiej strony nie uważano, zgodnie z traktatem, za czynności handlowe: a) wyładowania i załadowania towarów potrzebnych dla naprawy statków; b) przeładowania cargo na inny statek w sytuacji gdy zawijający pod przymusem do portu statek stał się nieprzydatny do dalszej żeglugi; c) opłacenia wydatków poczynionych na zakup żywności dla załogi; d) sprzedaży uszkodzonych towarów (na co jednak trzeba było uzyskać pozwolenie lokalnej władzy celnej) (art. 9)<sup>6</sup>. Jednocześnie jednak wszystkie wyżej wymienione uprawnienia i prerogatywy – na mocy art. 10. traktatu – zostały „ostatecznie” uznane za nieobowiązujące przy zastosowaniu do zasad „żeglugi przybrzeżnej” Francji i Rosji, jako że ten rodzaj żeglugi był zastrzeżony tylko i wyłącznie dla bandery narodowej (art. 10).

Wszystkie produkty czy też inne artykuły handlowe, które na terytorium i wodach francuskich czy rosyjskich można było przywozić i wywozić na statkach krajowych, mogły być tam również przywożone lub stamtąd wywożone na statkach strony drugiej traktatu. Co więcej, towary przywożone do rosyjskich lub francuskich portów na okrętach któregoś z tych dwu państw, na skutek postanowienia ich właściciela lub jego agentów, można było: a) sprzedawać konsumentom; b) ekspediować tranzytem; c) ponownie wywozić; d) składać w formie czasowej, czyniąc powyższe bez uiszczania jakichkolwiek innych opłat należnych za skład i nadzór (względnie bez realizacji innych obciążeń tzw. „składu tymczasowego” niż te, jakie trzeba było zapłacić za towary przywiezione na statkach krajowych) (art. 11).

---

<sup>6</sup> „Tygodnik Petersburski. Dziennik Urzędowy Królestwa Polskiego”, nr 69 z 6/18 września 1857 roku, s. 518-519.

W art. 12. traktatu stwierdzono przede wszystkim, iż niezależnie od swego pochodzenia, wszelkiego rodzaju towary przywożone do Rosji pod francuską banderą, oraz różnorodne towary przetransportowane bezpośrednio z Rosji do Francji pod flagą rosyjską, korzystały z takich samych: a) przywilejów; b) zwrotów opłat; c) premii; d) jakichkolwiek ulg. Wskazane towary nie podlegały zarazem wzajemnie opłatom celnym lub przewozowym, odmiennym niż stosowane w stosunku do dóbr miejscowych, pobieranym na rzecz: a) skarbu danego państwa; b) stowarzyszeń; c) miejscowych cechów; d) osób prywatnych; e) względnie jakichkolwiek innych instytucji. Nie stosowano też w stosunku do nich jakiś innych formalności, jak tylko i wyłącznie te, jakie były ustanowione dla towarów przywożonych pod flagą narodową. Statki rosyjskie zatem zawijające po drodze do Francji do jednego lub kilku portów obcych, nie traciły z tego tytułu francuskiego prawa „bezpośredniego przywozu”.

Wprowadzono nawet zastrzeżenie, że w wypadku gdy taki statek pod banderą rosyjską po drodze w portach innych państw niczego by nie załadowywał, podobny przywilej nadawano we Francji nawet i tym statkom rosyjskim, które zostawiały w jednym z portów obcych (państwa trzeciego) część swego ładunku. Specjalne rozwiązanie zastosowano zarazem w odniesieniu do parostatków rosyjskich, które pobierając od rządu petersburskiego zapomogę (tzw. „milowe”), utrzymywały stałą i terminową komunikację pomiędzy południowymi portami rosyjskimi a portem w Marsylii. Traktowano je bowiem w tejże Marsylii na zasadzie rodzimych statków francuskich, co oznaczało, że dokonane prze te „paropławy” w portach stron trzecich czynności handlowe nie skutkowały pozbawieniem ich przywileju „bezpośredniego przywozu”, który stosowano przecież zasadniczo w stosunku do towarów, które w dokumentach okrętowych wskazane zostały jako załadowane w Rosji.

W tego wszystkiego zaś generalnie wynikało, iż było oczywiste, że żadna opłata dodatkowa nie mogła być we Francji pobierana od towarów przywożonych pod rosyjską banderą bezpośrednio z Rosji, ani też w Rosji od towarów tam przywożonych pod flagą francuską (art. 12).

Niezależnie od ich przeznaczenia różnorodne towary wywożone z Rosji na statkach francuskich lub z Francji na statkach rosyjskich podlegały włącznie takim opłatom i formalnościom, jakimi obciążone były towary wywożone na statkach krajowych. Przewóz tychże towarów pod jedną oraz pod drugą flagą korzystał natomiast ze wszystkich premii, zwrotów opłat lub wszelkich innych ulg, udzielanych żegludze krajowej obu państw. Z tych przywilejów (jak też opisanych w art. 3. oraz powyższym art. 12. traktatu) wyłączano jednak wszystkie kwestie odnoszące się do przywilejów nadanych lokalnemu rybołówstwu (art. 13)<sup>7</sup>.

W zakresie kwestii, które były powiązane z opłatami celnymi i morskimi, Francja i Rosja przyrzekły sobie wzajemnie – na zasadzie art. 14. traktatu – nie

---

<sup>7</sup> „Tygodnik Petersburski. Dziennik Urzędowy Królestwa Polskiego”, nr 70 z 10/22 września 1857 roku, s. 525. Art. 12 traktatu. Poza tym władze rosyjskie (w osobie cara Aleksandra II gwarantowały), że postanowienia objęte nakazem cesarskim z dnia 19 czerwca/1 lipca 1854 roku nie mogły w żadnym wypadku być stosowane ani do handlu, ani do żeglugi Cesarstwa Francuskiego, i to niezależnie od tego w jakim sposobie byłyby one realizowane, tj. w formie bezpośredniej, czy z zawijaniem do portów obcych.

udzielać żadnemu innemu państwu jakiegokolwiek przywileju, ulg względnie prerogatyw, które nie zostałyby niezwłocznie rozciągnięte również na obywateli obu państw. Gdy takie dodatkowe prerogatywy dla strony trzeciej przyznano bez wynagrodzenia, wówczas oba państwa obopólnie korzystały z nowo nadanego przywileju; kiedy natomiast udzielano ich pod dodatkowymi warunkami, wówczas sprawę tę rozwiązywano pomiędzy Francją i Rosją na zasadzie wzajemności (art. 14)<sup>8</sup>.

Równie ważną część traktatu stanowił opis wzajemnych uprawnień konsularnych. Już na podstawie art. 8. traktatu, kapitanów i szyprów okrętów rosyjskich i francuskich zwolniono od obowiązku używania w portach obu państw tzw. „ekspedytorów skarbowych”; na tej podstawie służyło im zatem prawo do bezpośredniego zwracania się do własnych konsulów lub wskazanych przez tych ostatnich „ekspedytorów”. Postawiono jednak warunek, aby stosowali się oni do istniejących postanowień w przypadkach przewidzianych w rosyjskim i francuskim kodeksie handlowym oraz w rosyjskich ustawach handlowych (art. 8)<sup>9</sup>.

Oczywiście zarówno Francja jak i Rosja przyznały sobie wzajemnie prawo wyznaczania konsulów generalnych, konsulów, wice-konsulów oraz agentów konsularnych, z przeznaczeniem do rezydencji w wybranych miastach i portach strony przeciwnej. Ci formalni przedstawiciele państwowi korzystali (pod warunkiem wzajemności) z takich przywilejów i ulg, jakimi cieszyli się konsulowie generalni, konsulowie, wicekonsulowie oraz agenci konsularni krajów posiadających klauzulę najwyższego uprzywilejowania. Gdy niektórzy spośród wymienionych agentów dyplomatycznych dwu stron pragnęli dodatkowo prowadzić działalność *stricte* handlową, zostali oni naturalnie na tę ewentualność zobowiązani do przestrzegania praw i zwyczajów, jakie obowiązywały w miejscu ich urzędowania w stosunku do osób prywatnych, posiadających stałe zameldowanie krajowe, względnie będących obywatelami państw z klauzulą najwyższego uprzywilejowania (art. 15).

Po mianowaniu przez Francję czy Rosję konsulem ewentualnie agentem konsularnym w danym porcie/mieście drugiej strony „obywatela miejscowego” taki przedstawiciel służby konsularnej nadal był formalnie uważany za obywatela kraju swego pierwotnego pochodzenia. Podlegał on zatem wciąż postanowieniom i prawom, obowiązującym obywateli państwa, w którym zamieszkiwał; przy czym taka podległość prawna nie mogła stanowić jakiegokolwiek utrudnienia w realizacji powierzonych mu obowiązków lub naruszać prawa nietykalności, generalnie stosowane w odniesieniu do „archiwów konsularnych” (art. 16).

Na konsulów generalnych, konsulów, wicekonsulów oraz agentów konsularnych obu stron włożono zasadniczo trudny obowiązek przestrzegania „porządku wewnętrznego” na statkach ich przedstawicielstwa, a w szczególności kontroli zachowania ich „zawiadowców”. Stąd wynikało, iż tylko im służyło prawo do rozstrzygania kłótni, jakie mogły wyniknąć pomiędzy służbą okrętową, szyprami i oficerami „ekwipażu” (załogi) takiego okrętu. Z kolei władze miejscowe zachowały uprawnienia do czynnej interwencji w przypadkach, gdy wynikłe zamieszanie mo-

<sup>8</sup> W m. c.

<sup>9</sup> „Tygodnik Petersburski. Dziennik Urzędowy Królestwa Polskiego”, nr 69 z 6/18 września 1857 roku, s. 519.

gło zagrażać spokojowi publicznemu na samym brzegu morskim bądź w porcie, ewentualnie gdy w zaburzeniach wziął udział obywatel miejscowy, lub ktokolwiek „do składu osady [tj. załogi] nie należący”. We wszelkich innych sytuacjach władze miejscowe musiały ograniczyć się do niesienia pomocy służbie konsularnej, i to tylko jeżeli jej przedstawiciele jasno zażądali takiego wsparcia, a to celem zaarrestowania lub odprowadzenia do więzienia wskazanych członków załogi statku, gdzie doszło do zaburzeń (art. 17)<sup>10</sup>.

Z drugiej strony, w celu odszukania, przytrzymania i aresztowania marynarzy oraz innych osób należących do składu załóg statków wojennych lub kupieckich danego kraju, urzędujący na terytorium drugiego państwa francuscy i rosyjscy konsulowie generalni konsulowie, wicekonsulowie oraz agenci konsularni uzyskali możliwość występowania do miejscowych władz o wszelką należną możliwą pomoc. Chodziło o lokalizację i zatrzymanie marynarzy obwinionych (bądź nawet bez zarzutów) o dopuszczenie się na statkach kraju, który służby konsularne reprezentowały, przestępstw i wykroczeń, względnie o naruszenie przez nich lub inne osoby obowiązujących postanowień. Praktyczna realizacja takiej pomocy sprowadzała się do występowania przez konsulów na piśmie do lokalnych władz sądowych, czy też bezpośrednio do sędziów lub do odpowiednich urzędów, gdzie potwierdzali oni przez złożone dowody (na przykład dokumentację okrętową, czy kontrakty lub inne dowody urzędowe; a w wypadku uprzedniego odpłynięcia statku: za pomocą formalnie poświadczonych konsularnie kopii dokumentów), iż osoby, których poszukiwali, faktycznie należały do składu załogi danego statku. Poprzez złożenie opisanych powyżej pism konsulowie nabywali bezsprzeczne prawo do wydania im poszukiwanych ludzi.

Po przytrzymaniu zbiegów pozostawali oni do dyspozycji konsulów, wicekonsulów i agentów konsularnych; przy czym można ich było zamknąć w miejscowym więzieniu, co następowało jednak na skutek żądania i na rachunek służby konsularnej. Pobyt w więzieniu trwał do czasu, kiedy przekazano takiego zbiega/takich zbiegów na statek należący do państwa, którego konsul żądał ich wydania; ewentualnie do momentu wysłania ich na terytorium państwa żądającego. Podróż odbywała się na statku państwa-strony zainteresowanej lub „innym jakimkolwiek sposobem”. Przy braku wysłania zbiegów w ciągu 5 miesięcy od przytrzymania lub gdy nie uiszczano prawidłowo wydatków na ich utrzymanie w więzieniu (przez osoby ze służby konsularnej, które domagały się takiego zatrzymania), zbiegów wypuszczano na wolność, przy jednoczesnym zagwarantowaniu im braku możliwości powtórnej detencji za te same przewinienie/przyczynę aresztowania.

Istniała jednak specyficzna sytuacja, gdy wobec ewentualnego dopuszczenia się przez zbiega przestępstwa lub wykroczenia na brzegu/w porcie drugiego państwa, wydanie takiej osoby konsulowi mogło być odłożone przez lokalną admini-

---

<sup>10</sup> „Tygodnik Petersburski. Dziennik Urzędowy Królestwa Polskiego”, nr 70 z 10/22 września 1857 roku, s. 525-526.



stracę do czasu, kiedy miejscowa władza sądowa rozstrzygała sprawę karną czy cywilną, wydając ostateczny wyrok [art. 18]<sup>11</sup>.

Także działania zmierzające do udzielania pomocy („zarządzenia ratunku”) statkom francuskim, które uległy rozbiciu, osiadły na mieliźnie lub zostały pozostawione na brzegach rosyjskich, przeprowadzano w Rosji na mocy rozporządzenia francuskich konsulów generalnych, etc. Podobnie postępowano oczywiście podczas wypadków, jakie zdarzały się statkom rosyjskim we Francji, tj. przy czynnym zaangażowaniu konsulów generalnych, konsulów, wicekonsulów oraz agentów konsularnych Rosji. Formalny współdziałanie władz lokalnych dopuszczano tu wyłącznie dla dopilnowania „porządku zapewnienia wynagrodzenia” osobom niosącym ratunek; oczywiście tylko w wypadkach, gdy nie należały one do składu załogi rozbitych statków. Inną sytuacją dopuszczającą takie współdziałanie było zabezpieczenie „należytego wykonania” rozporządzeń, obowiązujących przy wywozie lub wwozie uratowanych towarów. Podczas nieobecności, względnie do czasu przybycia konsulów miejscowe władze zostały jednocześnie zobowiązane do przedsięwzięcia wszystkich środków niezbędnych dla opieki nad ludźmi narażonymi na skutek rozbicia okrętu na utratę życia i zabezpieczenia przedmiotów narażonych na przepadek. Uratowane towary (jeżeli tylko nie zostały przeznaczone do konsumpcji/użycia na terenie kraju gdzie nastąpił wypadek) nie podlegały żadnym opłatom celnym, a wydatki za przechowanie własności i zapłata za czynności ratunkowe, nie mogły pod żadnym względem przewyższać kosztów, jakie nałożonoby w identycznych okolicznościach na statek miejscowy (art. 19)<sup>12</sup>.

I wreszcie zarówno francuscy, jak i rosyjscy konsulowie generalni posiadali pełne uprawnienia do sporządzenia inwentarza przedmiotów pozostałych po zgonie któregokolwiek z ich współobywateli oraz do przykładania swych pieczęci urzędowych (wraz z pieczęciami władz miejscowych), czyli do podejmowania pełnego zakresu środków prawnych, przedsiębranych celem tzw. „dopilnowania spadku”. Służyło im zresztą w tych kwestiach prawo działania wspólnie ze stosowną władzą miejscową. Obok tego służba konsularna w razie zgonu tych swoich rodaków, którzy nie pozostawili testamentu lub nie wyznaczyli wykonawców swej woli, wykonywała (uprzedzając jednak o tym władzę miejscową) swoje formalne obowiązki urzędowe bądź w pełni samodzielnie, bądź na skutek prośby osób, które mogły mieć udział w spadku. Miało to na celu „dopilnowanie korzyści spadkobierców”, a przejawiało się najczęściej konkretnie w braniu w imieniu tych ostatnich pod dozór konsularny stanowiącego spadek majątku ruchomego i nieruchomego. Służby konsularne dwu stron przeprowadzały też likwidację masy spadkowej i zarządzały spadkiem osobiście lub przez pełnomocników konsularnych; pozyskiwały one zarazem pod swój nadzór całość kapitałów pozostałych po zmarłym, ulokowanych bądź w kasach zakładów kredytowych, ewentualnie w innych instytucjach czy miejscach. Konsulowie generalni, konsulowie, wicekonsulowie oraz agenci konsularni Francji

---

<sup>11</sup> „Tygodnik Petersburski. Dziennik Urzędowy Królestwa Polskiego”, nr 70 z 10/22 września 1857 roku, s. 526. Art. 18. Opisanych rozwiązań prawnych zastosowanych w art. 18. traktatu nie stosowano jednak w odniesieniu do marynarzy i pozostałych członków załogi, którzy byli obywatelami państwa, w którym miało miejsce zbiegostwo.

<sup>12</sup> W m. c.

i Rosji posiadali po prostu wzajemne prawo do bezpośredniego zastępowania spadkobierców, uznanych za: a) nieobecnych; b) niezdolnych; c) niepełnoletnich, i to bez konieczności składania jakichkolwiek dowodów prawnych, upoważniających ich do tego (art. 20)<sup>13</sup>.

Poza artykułami podstawowymi w dniu 2/14 czerwca 1857 roku podpisano też trzy tzw. artykuły dodatkowe do francusko-rosyjskiego traktatu o żegludze i handlu. Z tych najistotniejszy wydaje się art. 1., gdzie *expressis verbis* określono, iż obydwie strony „chcąc zabezpieczyć swe stosunki handlowe przeciw wszelkim nieporozumieniom lub powodom do sporów”, porozumiały się co do tego, że warunki handlu opisane w ich traktatach z krajami trzecimi nie mogły pod żadnym względem służyć za podstawę do żądania ich rozciągnięcia na kwestie stosunków w zakresie handlu i żeglugi, zatwierdzone już między Francją i Rosją<sup>14</sup>. Z kolei 2. artykuł dodatkowy precyzował, które wyszczególnione w nim ulgi, uwolnienia od opłat oraz przywileje, nie mogły być uważane jako naruszające zasadę wzajemności<sup>15</sup>.

Tak sformułowany, a szczegółowo opisany w tym artykule, francusko-rosyjski traktat handlu i żeglugi stanowił bezsprzeczną podstawę czy raczej załączek do rozpoczęcia w Rosji carskiej nowego etapu jej dziejów, gdzie poprzez otwarcie na gospodarkę francuską, rozpoczęto oparcie gospodarki Rosji o idee pozytywne.

\*

W konkluzji tego tekstu nie można jednak nie pokusić się o przytoczenie jakże znamiennej passusu z historii zniewalania narodu polskiego przez władze moskiewskie. Otóż na początku lat pięćdziesiątych XIX wieku władze najezdnicze zdecydowały o nowym masowym przeznaczeniu polskich rekrutów, tym razem – chociaż Królestwo Polskie nie miało dostępu do morza – do służby morskiej. W roku 1853 bowiem, a zatem na niewiele czasu przed wybuchem Wojny Krymskiej, car Mikołaj I postanowił (ukaz ten został ogłoszony przez Rządzący Senat dnia 3/16 lipca 1853 roku), aby pochodzący z Królestwa Polskiego rekruci, „stale przeznaczani byli do służby w Wydziale Marynarki”. Tymczasem po czterech latach, w sierpniu roku 1857, zmieniono jednak tę decyzję. Bowiem dnia 31 lipca/12 sierp-

<sup>13</sup> „Tygodnik Petersburski. Dziennik Urzędowy Królestwa Polskiego”, nr 71 z 13/25 września 1857 roku, s. 533-534.

<sup>14</sup> „Tygodnik Petersburski. Dziennik Urzędowy Królestwa Polskiego”, nr 72 z 17/29 września 1857 roku, s. 542. Art. 1. dodatkowy. Chodziło o stosunki handlowe Rosji z Królestwem Szwedzkim i Norweskim, oraz o umowy Francji z Belgią, Niderlandami i Sardynią.

<sup>15</sup> W m. c. Art. 2. dodatkowy precyzował, iż ustawodawcy mieli na myśli następujące przywileje: „ze strony Rosji: 1.) Ulga udzielona statkom w Rosji zbudowanym i do poddanych rosyjskich należącym, które to statki wolne są w przeciągu pierwszych 3 lat od opłaty za prawo żeglugi. 2.) Ulga udzielona mieszkańcom nadbrzeżnym Guberni Archangielskiej, mocą której mogą oni przewozić do portów tej guberni bez opłaty lub za opłatą cła umiarkowanego, rybę suszoną i soloną, oraz niektóre gatunki futer, jak niemniej wywozić z tychże portów zboże, powrozy, liny, dziegieć i płótno żaglowe. 3.) Przywilej Towarzystwa Rosyjsko-Amerykańskiego. 4.) Ulgi udzielone w Rosji rozmaitym towarzystwom Angielskim i Niderlandzkim, znanym pod nazwą Jacht-klubów. Ze strony zaś Francji: 1.) Ulgi i premia ustanowione na korzyść tacecznego połowu ryb w morzu. 2.) Przywileje nadane Angielskim jachtom spacerowym. 3.) Ulgi udzielane rybakom hiszpańskim, na mocy prawa z dnia 12 Grudnia 1790 r[oku]”.

nia 1857 roku minister zarządzający petersburskim Ministerstwem Marynarki doniósł Rządzącemu Senatowi, iż nowy car – Aleksander II, nakazał na przyszłość zaprzestać przeznaczania rekrutów rodem z Królestwa Polskiego do służby morskiej. Jednakowoż w stosunku do tych rekrutów z Królestwa, którzy już weszli do moskiewskiej marynarki, zdecydowano o utrzymaniu uprzednich rozporządzeń<sup>16</sup>.

Tymczasem jeśli zestawimy dwie daty: a) ratyfikacji umowy handlowej francusko-rosyjskiej przez Aleksandra II w dniu 21 czerwca/3 lipca 1857; b) oraz powiadomienia Rządzącego Senatu o zaniechaniu poboru obywateli Królestwa Polskiego do rosyjskiej marynarki – dnia 31 lipca/12 sierpnia 1857 roku, zobaczymy, że dzieli je jedynie jeden miesiąc i 9 dni. Tak oto – zdaniem autora – pozytywistyczne otwarcie Rosji na świat zaowocowało niespodziewanie, acz jakże szczęśliwie, likwidacją kolejnej formy zniewolenia narodu polskiego, tym razem na rosyjskich statkach. Najwidoczniej częste kontakty francuskich i w dużym stopniu polskich załóg (wraz z umową handlową musiały pójść też i ożywione kontakty marynarki Francji i Rosji) nie były tą formą nowoczesnego otwarcia, o którą Rosjanom najbardziej w początkach ich epoki pozytywnej chodziło.

---

<sup>16</sup> „Tygodnik Petersburski. Dziennik Urzędowy Królestwa Polskiego”, nr 69 z 6/18 września 1857 roku, s. 516.