

ИСТОРИЯ ТРАНСПОРТНОГО ПРАВА

УДК 347.463:94(47)

© Тарасенко Ю. А.

— кандидат юридических наук,
старший преподаватель кафедры «Гражданское право,
международное частное право, гражданский процесс»
Юридического института Российского
университета транспорта (МИИТ)

Особенности договора перевозки грузов по Уставу об эверсах 1720 года

Аннотация. До начала XVIII в. проблемы, связанные с перевозкой грузов разрешались на уровне норм обычного права, либо фрагментарно упоминались в отдельных договорах Северо-Западной Руси с Ганзейским союзом. Принятие в России в 1720 г. Устава об эверсах положило начало общенациональному правовому регулированию на уровне закона деятельности морских перевозчиков и торговцев — собственников грузов. Впервые определялись права и обязанности сторон, регламентировались вопросы распределения ответственности при гибели или повреждении груза в процессе перевозки. В работе предпринята попытка дать правовую квалификацию договора между перевозчиком и собственником товара, определить существенные его условия. Проведенный анализ положений Устава позволяет сделать вывод о том, что предметом соглашения выступала не чистая перевозка груза. Договор имел смешанный характер; перевозчик был обязан не только осуществить перевозку, но и предоставив судно осуществить своим иждивением загрузку товара. Но самое главное то, что с момента введения в действие Устава об эверсах в России состоялся переход к началам профессиональной ответственности перевозчика в процессе осуществления деятельности по перевозке груза.

Ключевые слова: эверс; перевозчик; собственник; товар; устав; договор перевозки; форс-мажор; расписка.

© Yuriy A. Tarasenko

Candidate of Law, senior lecturer of the department
'Civil law, International private law
and Civil procedure',
Law Institute, Russian University of Transport (MIIT)

The contract features of goods transportation according to Naval Charter of 1720 (the Charter of single-stickers)

Abstract. Until the beginning of the XVIII century, the problems connected with carriage of goods were solved by the customary law, or were fragmentary mentioned in some treaties of North-West Russia with the Hanseatic League. Naval Charter (the Charter of single-stickers) adopted in 1720 began nationwide legal regulation of the activities of sea-carriers and traders-owners of cargo. It was the first time when the rights and obligations of the parties were determined, the issues of distribution of responsibility for cargo loss or damage during transportation were regulated. The paper attempts to provide legal qualification of the contract between the carrier and the owner of the goods, to determine its essential conditions. The conducted analysis of the Charter provisions allows us to conclude that the matter of the agreement was not only cargo shipping. The treaty was of a mixed character; the duty of the carrier was not only to carry out the transportation, but also to load the goods. But the most important thing is that since the introduction of the Naval Charter (Charter of single-stickers) Russia has made a transition to the carriers' professional responsibility in carrying out their cargo shipping activities.

Keywords: single-stickers; carrier; owner; goods; Charter; transportation treaty; force major circumstances (force majeure); voucher.

Риск утраты груза в процессе перевозки является одним из важнейших аспектов при транспортировке грузов. В зависимости от обстоятельств, при которых произошла утрата или повреждение груза, ответственность может возлагаться либо на перевозчика, либо на собственника груза.

Нормы об ответственности, а также определение обстоятельств, влияющих на возложение ответственности, прошли большой путь развития.

Урегулирование различных аспектов в процессе перевозки товаров, а также спорных вопросов, возникающих при этом, берет свое начало в ранние века становления славянской идентичности. Регулирование отношений по перевозке товара встречается еще в раннее средневековье, например в договорах Великого Новгорода и Пскова с Ганзейским союзом. Однако это были крайне фрагментарные и несистематизированные нормы, посвященные некоторым определенным моментам, сопутствующим прибытию торгового каравана в территориальные воды Новгородского (Псковского) княжества [Договор Новгорода с немецкими городами и Готландом 1270 г.]. Полноценного регулирования вопросы ответственности в данных договорах еще не получили.

Устав об эверсах [эверс — большая речная лодка] от 26 июля 1720 г. — первый документ, регулирующий водную перевозку купеческих товаров, в котором вопросам распределения ответственности уделяется

первостепенное значение.

Появление этого закона имело свои предпосылки. XVIII столетие характеризуется ростом в России мелкого и крупного производства. Излишки товаров, попадая на товарный рынок, способствовали интенсификации торговли, вследствие чего возрастает количество контактов со странами Западной Европы и Востока [3, стр. 127]. Такое взаимодействие привело к качественному преобразованию российского купечества. Именно начиная с XVIII в., в России происходит процесс юридического оформления купеческого сословия. В период раннего средневековья самостоятельной профессиональной общности купеческих людей, подобной западноевропейским гильдиям, на Руси не сложилось. В качестве основных причин этого можно указать на отсутствие конкурентной борьбы между городским и сельским сословием, а также между городом и феодалом за самостоятельность коммуны; города на Руси поздно перестали быть крепостями и были вовлечены в рыночное хозяйство. Однако логика развития торгового права в России постепенно подошла к тому моменту, когда субъекты этого права должны были получить официальное оформление. Как отмечали исследователи, сам по себе факт осуществления торговой деятельности еще не создает профессию купца. Один акт купли-продажи еще недостаточен, если этому акту не предшествует *professio*, или *descriptio in albo*, или иными словами — запись в *matricula mercatorum*. То есть необходима запись в реестре, которая создает презумпцию профессии [4, стр. 22].

В целях быстрее формирования торгового сословия Петр I учредил разделение городского населения на гильдии. В отличие от эпохи Алексея Михайловича, когда торговать могли все, теперь торговля составляла исключительный промысел и сферу деятельности купеческого сословия. Крестьяне, ремесленники и прочие категории населения утратили право на самостоятельную розничную торговлю — весь производимый товар они были обязаны продавать оптом купцам.

Получив в ходе Северной войны выходы к Балтийскому морю, правительство Петра I предпринимало активные меры, направленные на создание торгового флота. Купцам вменялось объединяться в товарищества («кумпанства») для ведения торговой деятельности. Проводя такую политику, правительство Петра предоставляло купцам определенные преференции. Так, торговым людям было дано монопольное право на производство своих изделий; для развития дела предоставлялись достаточно внушительные беспроцентные ссуды; в ряде случаев давалось освобождение от пошлин; купеческие люди могли иметь крепостных. Более того, была отменена в 1711 г. царская коммерческая монополия на все значимые виды товаров. Исключение составили водка, хлеб, табак и соль [2, стр. 60]. Помимо этого правительство поощряло при помощи тарифной политики создание торговых кораблей для «внутреннего» потребления, т.е. для активного развития торговли

внешней.

В данных условиях, когда Петербург стремительно превращался в главный торговый порт Российской империи, прежним законодательством, ориентированным, как правило, на вопросы взимания пошлин [в стране действовало несколько нормативных актов, посвященных таможенной политике. Главным из них был Новоторговый Устав 1667 г. В 1724 г. был принят Морской торговый регламент. Кроме этого, были еще многочисленные царские указы, по отдельным вопросам взимания пошлин], решить проблемы, возникающие в процессе доставки груза на корабль либо с корабля на берег, было невозможно.

Устав об эверсах не являлся продуктом развития отечественного правопорядка. Его основные положения были заимствованы из западноевропейского законодательства (главным образом — из германского и голландского) [5, стр. 307].

Принятие Устава имело очень большое значение для регулирования, как самой перевозочной деятельности, так и определения моментов ответственности. До этого момента отечественные законы этот вопрос никак не регламентировали, а нормы обычного права, если и разрешали как то этот вопрос, то до нас не дошли.

Анализ норм Устава позволяет получить представление о возникающих отношениях, дать общую характеристику существенным условиям заключаемого договора, определить его характер.

Отношения по перевозке товара возникали на основании соглашения между владельцем эверса и собственником груза, удостоверяемого распиской, которая выдавалась собственнику в подтверждении факта принятия на борт определенного количества груза. Такая расписка была единственным документом, подтверждающим возникновение договорных отношений.

При надлежащем исполнении своего обязательства расписка возвращалась судовладельцу (ст. 13): «Того ради оные хозяева эверсов повинны всегда купецким людям, или корабельщикам, от которых они товары примут, росписку давать, что сколько тюков, кип, бочек или других тому подобных вещей иметь будут, которую росписку по отдаче повинны опять назад брать» [1, стр. 707—709].

Наличие возвращаемой расписки поднимает вопрос о природе возникающих отношений. Здесь мыслимы два варианта.

1. Поскольку расписка была возвращаемой, есть основания полагать, что последняя не только удостоверяла возникновение договора перевозки. Возврат расписки грузоотправителем перевозчику, очевидно, преследовал уже чисто фискальные цели — владелец эверса был обязан заплатить налог не с количества совершенных рейсов, а с объема перевозимых грузов. Согласно ст. 16 «чтобы о всяком эверсе, который когда придет или пойдет известие подавано было в таможнях для усмотрения, что оные записаны ли и пошлина с них взята ль...».

Подтверждающим документом и являлась такая расписка.

2. Исходя из скупого содержания ст. 13 Устава, возможно предположить, что расписка могла иметь природу квазизаемной — владелец эверса указывал, что получил от конкретного купца определенное количество товара [употребленный термин «квази» подчеркивает, что отношения только лишь построены по типу заемных, но сами, по своей сути, таковыми не являются]. Именно поэтому при исполнении обязательства по доставке товара перевозчик отбирал расписку обратно — в этом случае она также свидетельствовала о возвращении полученного товара.

Являлась ли такая расписка прообразом коносамента? Думается, что на поставленный вопрос надо дать отрицательный ответ. Даже если отвлечься от того факта, что коносамент — ценная бумага, а расписка таковой не является, то простое сопоставление содержания атрибутов коносамента и расписки приводит к однозначному выводу, что расписка удостоверяла только лишь количество принятого от собственника груза, но не направление перевозки, оценку состояния груза, наименование лица, уполномоченного на получения груза и т.п.

Из содержания расписки следовало только лишь наименование и количество принятого товара. Вместе с тем расписка свидетельствовала о возникновении договора. Какова была правовая квалификация такого договора, какие существенные условия имел такой договор?

Все правовое регулирование отношений, связанных с перевозкой содержалось в Уставе, нормы которого имели императивный характер.

По своей природе такой договор был реальным, т.е. возникал с момента принятия товаров на борт судна (что и удостоверяла расписка).

Очевидно, предметом соглашения было предоставление определенного плавсредства — эверса под погрузку товара и последующая его перевозка.

К существенным условиям договора относились наименование и количество товара, сроки погрузки и разгрузки; распределение бремени ответственности при перевозке товара.

Несколько необычным образом определялась обязанность по загрузке и разгрузке товара.

Товары загружались иждивением хозяина плавсредства: «Товары надлежит грузить хозяевам эверсов своим коштом, а вон выгружать повинны наемщики, чьи товары будут, такожде за свой кошт» (ст. 7 Устава).

Предельное время загрузки товарами эверса не могло быть более семи дней (ст. 5). Вместе с тем, учитывая, что время погрузки во многом зависело от работы перевозчика, последний при определенных обстоятельствах мог выйти в море раньше срока, не полностью загрузив товар. При этом товаровладелец был обязан оплатить перевозку из расчета полного груза. К названным обстоятельствам закон относил наличие попутного ветра: «Такожде всякий, кто такой эверс наймет, будет

время иметь к полному нагружению семь рабочих дней, в том числе и оный день считая, в которой тот эверс принят будет; против же сего, ежели груз не будет полон, а будет ветер и погода способная, тогда хозяин того эверса не повинен далее ждать, но надлежит ему свой намеренный путь воспринять под арбитральным штрафом, а наемщик повинен ему за полный груз того эверса заплатить».

Время под разгрузку устанавливалось в четыре дня. Согласно ст. «как эверсы в вышепомянутое которое место придут, тогда повинны купецкие люди свои нагруженные товары в четыре рабочих дни, ежели погода допустит, выгрузить; а ежели в толикие дни не выгрузят, тогда должны хозяевам эверсов за всякой лишней день по 3 рубли платить».

Разгрузка возлагалась на владельца товара (ст. 5, 7). При нарушении срока, на хозяина товара возлагался штраф.

В тех случаях, когда судно по вине его владельца попадало на мель, то обязанность по перегрузке товара возлагалась на такого владельца, а не на хозяина товара: «А ежели эверс на мель найдет и в 24 часа невозможно будет его свезти, тогда повинен хозяин оного эверса другое судно на свой кошт для выгрузки из оного эверса промыслить» (ст. 14 Устава).

Распределение бремени ответственности происходило следующим образом.

Судовладелец нес ответственность за неправильную погрузку товара, который мог прийти в негодность.

Статья 8 Устава предписывала при принятии товара владельцу эверса совершать следующие действия при погрузке: «И того ради хозяевам эверсов или судовщикам надлежит опасение иметь, чтобы никаких тяжелых товаров на легкия не класть: понеже они во всяком убытке или повреждении, которое от сего учинится, ответственность имеют, а в выгрузке повинны попечение иметь и на свой страх выгружать хозяева тех товаров, чьи оные будут».

Кроме того, владелец эверса отвечал за гибель принятого товара в процессе перевозки вследствие своей вины (ст. 12). При этом вина судовладельца охватывала как его собственные действия, так и действия подконтрольных ему лиц — штурмана, матросов.

«А ежели чрез оплошность и несмотрение судовщика, или хозяина эверсова, или ежели оный эверс не удовольствован будет всеми потребностями и добрым штурманом и матросами, такожде и лейки будут худы и придет сверху вода или будет снизу теча, и от того товары в повреждение придут или какой товар потерян будет, такожде когда при нагружении будут крюками за веревки поцеплять или поднимать и в то время учинится какое повреждение или несчастье, тогда хозяева или содержатели тех эверсов повинны оным купецким людям пристойным образом за все оное заплатить».

При гибели товара вследствие форс-мажорных обстоятельств стороны несли убытки каждый в размере стоимости своего имущества:

судовладелец за разбитое плавсредство, собственник товара за утраченный товар (ст. 11): «Ежели эверс в пути погодою разбит или от того какое повреждение иметь будет, тогда в том убыток эверса остается на счет хозяйский, чей эверс, а в товарах повреждение на счет того купеческого человека, чьи товары были».

Проводя параллели с современным подходом к ответственности субъектов при осуществлении перевозки грузов, надлежит отметить следующее. Ответственность перевозчика в XVIII в. впервые определялась в качестве профессиональной. Во-первых, она устанавливалась законом, а не договором или обычаем; во-вторых, закон сформулировал основной постулат — перевозчик отвечает за утрату (повреждение) товара при наличии своей вины. Единственное основание освобождения от ответственности — наступление форс-мажорных обстоятельств. Несение ответственности без вины (т.е. на началах повышенного риска) еще не было разработано в доктрине и не применялось на тот момент в текущем законодательстве.

Литература

1. Законодательство Петра I. М., 1997.
2. История России XVIII — XIX веков / Л. В. Милов, Н. И. Цимбаев. М. : Эксмо, 2006.
3. Очерки истории СССР. XVIII век. Первая четверть. М. : Издательство Академии наук СССР, 1954.
4. Удинцев, В. А. История обособления торгового права / В. А. Удинцев. — Киев : Типография Императорского Университета св. Владимира Н. Т. Корчак-Новицкого, 1900.
5. Шершеневич, Г. Ф. Учебник торгового права. — М., 1994.

References

1. Zakonodatel'stvo Petra I [Legislation of Peter I]. М., 1997.
2. Istoriya Rossii XVIII — XIX vekov [History of Russia XVIII - XIX centuries]/ L. V. Milov, N. I. Tsimbayev. М. : Eksmo, 2006.
3. Ocherki istorii SSSR. XVIII vek. Pervaya chetvert' [Essays on the history of the USSR. XVIII century. First quarter]. М.: Izdatel'stvo Akademii nauk SSSR [Publishing House of the Academy of Sciences of the USSR], 1954.
4. Udintsev, V. A. Istoriya obosobleniya torgovogo prava [The history of the separation of commercial law]/ V. A. Udintsev. — Kiyev: Tipografiya Imperatorskogo Universiteta sv. Vladimira N. T. Korchak-Novitskogo [Typography of the Imperial University of St. Vladimir N. T. Korchak-Novitsky], 1900.
5. Shershenevich, G. F. Uchebnik torgovogo prava [Textbook of commercial law]. — М., 1994.