

УДК 656(09)

© Тарасенко Юрий Александрович

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

## Правовая конструкция перевозки по Уставу купеческого водоходства 1781 года

**Аннотация.** Договор морской (речной) перевозки грузов тесно связан с развитием торговли. Россия (Русь) изначально формировалась как сухопутная держава, имевшая весьма ограниченные выходы к морю. Как результат, такой важный инструмент торговли, как морская перевозка, законодательно оформился довольно поздно — только в конце XVIII в. и был связан с принятием Устава купеческого водоходства в 1781 г. Морская перевозка осуществлялась на основании заключаемого договора. Однако правовое регулирование данного договора в Уставе было крайне непоследовательным и нечетким. В России этого периода отсутствовали многие правовые институты, необходимые для практического осуществления деятельности по коммерческому перемещению грузов морским путем. Морская перевозка представляет собой сложный комплекс юридических и фактических действий, требующих нормативной регламентации. В статье предпринята попытка проанализировать возникающие при заключении договора морской перевозки правовые отношения и выяснить его особенности.

**Ключевые слова:** договор; перевозка грузов; Устав купеческого водоходства; торговое право; ответственность перевозчика; деликт; неустойка; наем судна; экипаж; форс-мажор.

© Yuriy A. Tarasenko

— Candidate of Law, senior lecturer of the department  
of civil law, international private law and civil procedure,  
Law Institute, Russian University of Transport

## Legal transportation design according to the Merchant Shipping Charter of 1781

**Abstract.** The contract of sea (river) freight transportation is closely related to the development of trade. Russia (Rus') was originally formed as a land power state, which had very limited access to the sea. As a result, such an important instrument of trade as maritime transport was legally formed only at the end of the XVIII century, and was associated with the adoption of the Merchant Shipping Charter of 1781. Sea transportation was carried out on the basis of the contract. However, the legal regulation of this agreement in the Charter was extremely inconsistent and unclear. In Russia of that period, there were a few legal institutions necessary for the practical implementation of activities for the commercial freight transportation by sea. Sea transportation is a complex set of legal and actual actions that require regulations. The article has made an attempt to analyze the legal relations arising from the conclusion of the contract of freight transportation by sea and find out its features.

**Keywords:** contract; freight transportation; Merchant Shipping Charter; commercial law; carrier liability; tort; forfeit; ship hire; crew; force majeure.

---

XVIII столетие в сфере правового регулирования перевозки завершается актом, оказавшим большое влияние на дальнейшее развитие водного транспорта. 25 июня 1781 г. был принят Устав купеческого водоходства, объединяющий в девяти главах 180 статей. Принятие столь объемного акта объяснялось в том числе «великим приращением кораблей и судов, ныне по разным водам плавающим», что требовало урегулирования многих аспектов.

Устав довольно детально регламентировал правила приема капитана и команды, с которыми заключался письменный договор. Подробно прописывались права и обязанности, которыми обладали члены экипажа. Большое внимание уделялось вопросам ответственности и т.п. Вместе с тем надо отметить, что регулируемые в Уставе различные аспекты морской перевозки были взяты с иностранного прототипа — французского Ордонанса «*Ordonnance sur la marine*», принятого в 1681 г. [1, с. 8], что в свою очередь повлекло включение в текст российского закона конструкций и отношений, не имевших аналогов, а следовательно, не могущих полноценно регулировать отношения. Такая ситуация отразилась и на договоре морской перевозки груза. Регулируя отношения коммерческой перевозки грузов, Устав не позволяет сделать определенный вывод о природе договора, который опосредует такую перевозку.

Анализ норм Устава дает следующее представление о складывающихся между заинтересованными сторонами отношениях.

Во-первых, в качестве сторон выступали: а) собственник корабля; б) собственник груза; в) корабельщик. Собственник корабля мог одновременно выступать и в качестве собственника груза. В этом случае лица, указанные в литературе «а» и «б», совпадали. Собственник груза, как

правило, являлся купцом, заинтересованным в том, чтобы доставить свой товар в определенное место (на ярмарку, контрагенту и т.п.). Корабельщиком выступал капитан, обладающий навыками судовождения и предлагающий свои услуги заинтересованным лицам.

Во-вторых, существенными условиями договора выступали: а) постановка задачи (поручение) корабельщику (иными словами, то, что ему надлежало выполнить); б) рамки полномочий корабельщика по целевому расходованию ценностей; в) указание маршрута корабля; г) плата и вознаграждение, причитающееся корабельщику.

Так, согласно ст. 127 Устава «В письменном договоре хозяина или наемщика корабля или судна с корабельщиком прописать: 1. что ему корабельщику поручается, в силу сего Устава купеческого водоходства, начальство над кораблем и людьми, на оном находящимися, и над товаром и грузом, на том корабле нагруженным; 2. прописать власть, которая вверяется корабельщику в разсуждении расхода и экономии; 3. прописать расположении о корабле как то: о пути, о отдаче паки в наем корабля и проч.; 4. прописать плату корабельщика; 5. прописать выгоды корабельщика, как то: грузовое награждение или проценты провозного или провозные деньги с проезжих людей на корабле, или с товара, кой корабельщик повезет и берет к себе в каюту; 6. сей договор корабельщик подписывает своим именем».

В-третьих, в качестве подписантов договора перевозки выступали собственник корабля (или груза), с одной стороны, и корабельщик — с другой. При этом из содержания заключаемого договора видно, что договор с корабельщиком заключает либо собственник корабля, либо купец (собственник груза), который до этого взял корабль в наем. Об этом свидетельствует термин «наемщик корабля». Не совсем ясны взаимоотношения между собственником корабля и собственником груза.

Каково содержание договора, заключаемого торговцем (собственником груза) с кораблевладельцем? Законодательство рассматриваемого времени еще не знало отдельного договора найма корабля. Не существовало и общей нормы об имущественном найме — действовавшее Соборное Уложение 1649 г. регулировало только конкретные ситуации, никак не связанные с таким специальным объектом, как морское судно. Обычный же наем не мог быть использован в данных случаях, поскольку корабль представлял особый род имущества, подчиненного целому ряду специальных требований, доселе неизвестных в правовом обиходе России.

Вероятно, нормы об имущественном найме корабля были заимствованы из торговой практики и применялись в качестве торговых обычаев, не будучи официально закрепленными в действующем законодательстве той поры.

Своеобразие правовой ситуации, связанной с перевозкой грузов, состояло в следующем: собственник корабля, как правило, выступал фигурой, которая сама по себе услуги по перевозке грузов не оказывала.

Цель собственника судна — сдать корабль внаем купцу. Купец же, заключая договор с кораблевладельцем, еще не достигал своей цели — перевозки товара. Для этого он должен был еще найти корабельщика, который, подписав со своей стороны договор, приступал к формированию экипажа. С каждым нанятым корабельщик подписывал договор, который также регистрировался в маклерской книге (ст. 24). Он же являлся и работодателем — за счет денежного вознаграждения, получаемого при заключении договора перевозки, корабельщик выплачивал жалование по договорам с экипажем (ст. 91).

Наем корабельщиком команды в литературе был расценен как договор фрахта [2, с. 107]. Полагаем, это не так. Фрахт предполагает ситуацию, когда лицо, предоставляющее в наем транспорт, одновременно и оказывает услуги по его управлению. В данном же случае услуги по управлению предоставляются по самостоятельному соглашению той стороне, которая является владельцем самого транспорта. Таким образом, перевозчиком выступало лицо, которое не имело средства перевозки (корабля) и нанималось для выполнения определенного поручения.

Возникает вопрос — если корабельщик не обладал средством доставки груза и предоставлял только свои услуги по управлению плавсредством, кто осуществлял функции перевозчика?

Особенностью рассматриваемых отношений было то, что при таком раскладе нанимаемый корабельщик не являясь собственником судна, не только выполнял обязанности по перевозке груза, но и был ответственен как за само средство передвижения перед стороной по договору, так и за сохранность товара.

В результате правовая конструкция перевозки по Уставу купеческого водохозяйства представляла собой не единый договор, а несколько самостоятельных правовых связей, которые включали: а) договор имущественного найма судна между кораблевладельцем и купцом; б) договор купца с корабельщиком о перевозке товара с предоставлением последнему плавсредства (иждивением купца); в) договоры корабельщика с нанимаемыми им членами команды.

В литературе была высказана точка зрения на природу рассматриваемого договора как разновидности товарищества [3, с. 13]. Эта мысль нуждается в пояснении. Дело в том, что в гл. VIII Устава, на нормы которой ссылается Л. М. Гольдмерштейн, речь идет не столько о товариществе, сколько об установлении режима общей долевой собственности нескольких лиц при приобретении корабля («155. Буде 2, 3 человека или более согласятся общим иждивением построить или купить корабль или судно, те именуются общие хозяева того корабля или судна»).

И хотя в дальнейшем Устав содержит нормы, регулирующие взаимоотношения товарищей, это никак не изменяет саму конструкцию договора перевозки, как заключаемую владельцем (владельцами) корабля с лицом, оказывающим услуги по управлению кораблем и перевозке

различных грузов.

С какого момента возникал собственно договор морской перевозки? Из указанной выше юридической последовательности действий для момента возникновения договора перевозки важным является момент заключения договора купца с корабельщиком. Именно с этого момента и возникает такой договор. Несмотря на то что правовые связи, указанные нами под литерой «а» и литерой «в», важны, но для самого договора перевозки они являются производными.

*Иные условия договора перевозки.* Помимо указанных существенных условий, договор нанимателя с корабельщиком мог содержать также условие о «пене неустойки» за ненадлежащее исполнение принятых обязательств. Включение данного условия регламентировалось диспозитивной нормой и зависело от воли сторон. Об этом свидетельствует формулировка «Обе стороны, заключающие договор или контракт, имеют условиться о пени неустойки...».

Согласно ст. 134 Устава «Пеня неустойка нанимателя корабельщику, да не превзойдет провозных денег и грузового награждения корабельщика прописанного в договоре. Пеня же неустойка корабельщика нанимателю, да не превзойдет половины провозных денег и половины грузового награждения. Пеня же неустойка меж участвующих да не превзойдет половины цены того, о чем дело идет, как то: товара или груза, или корабля или судна».

Как следует из норм Устава, начисление пени было ограничено определенным размером, который применительно к взаимоотношениям нанимателя и корабельщика был приурочен к размеру оплаты и вознаграждения корабельщика, а если речь шла о взаимоотношениях других сторон, то к половине цены того, о чем последние в договоре договорились.

Устав не дает ориентиров того, как может начисляться пеня. Но указание предельного размера (половины цены того, о чем дело идет; половины провозных денег и награждения) позволяет говорить, что фактически речь идет не столько о пене, как санкции длящейся и начисляемой на количество дней, в течение которых нарушалось обязательство, сколько о фиксированном размере штрафа. Иными словами, в случае ненадлежащего исполнения обязательств виновная сторона уплачивала половину цены того, о чем была договоренность (с учетом сторон такого обязательства). По своей сути такая санкция представляет собой фиксированный размер и является штрафом.

*Ответственность по договору морской перевозки.* После подписания договор регистрировался у маклера в маклерской книге. Подписав контракт, корабельщик принимал корабль: осматривал его, проверял надлежащее состояние всех его элементов. С момента приемки корабля нанятый корабельщик нес ответственность за сохранность судна.

Как следует из ст. 16 Устава, «Корабельщик или судовщик подлежит

ответу и отчету о корабле или судне и принятом на оном товаре и грузе и о попечении, хранении и радении об оном. В случае же вреда или ущерба, приключившегося кораблю или судну, или товару или грузу корабельщиком или судовщиком, корабельными служителями, или водоходцами или мореходцами их виною, да удовлетворять тому, кому учинен тот вред, или ущерб, или убыток».

Ответственность за товар (груз) наступала с момента начала погрузки последнего на корабль («как на товар или груз положатся корабельные или судовые тали», — ст. 21 Устава).

Ответственность распределялась следующим образом: корабельщик являлся главным лицом, отвечавшим за повреждение, гибель или иную утрату груза и корабля перед владельцем корабля и собственником груза. Между тем, если вина в наступивших убытках будет судовой команды, то возмещение удерживалось из причитающейся им оплаты (ст. 21). Такая структура ответственности предполагает, что возмещение убытков в случае гибели всего корабля вследствие вины членов экипажа явно не способно компенсировать причиненный ущерб за счет удержания причитающейся им оплаты. В этом случае ответственность возлагалась на собственника судна и ограничивалась стоимостью самого корабля («165. Общие хозяева корабля или судна имеют по общему согласию избрать на тот корабль или судно корабельщика или судовщика испытанной верности, честности и искусства; ибо ущерб или убыток неверностию, нечестностию или не искусством его учиненный, буде корабельщик или судовщик сам платить не в состоянии из его платы, то взыскать на хозяевах, лишь бы ущерб или убыток не превзошел цену того корабля или судна. Буде же ущерб, или убыток тот превзойдет цену корабля или судна, то за превосходящее цену корабля или судна не обязаны платить»).

Несмотря на то что корабельщик принимал груз и нес за него ответственность, Устав предусматривал исключение из общего правила. Речь шла о той ситуации, когда корабельщик принимал упакованный груз под номерами, т.е. не зная, что конкретно он перевозит. Если такой груз, о существовании которого корабельщик не был поставлен в известность, оказывался запрещенным и при выявлении этого кораблю или другому имуществу причинялся вред, то ответственность возлагалась на собственника такого запрещенного груза (ст. 136).

Ответственность в виде возмещения ущерба и уплаты пени наступала только за виновные действия. Устав предусматривал случаи, которые служили основанием освобождения от ответственности при причинении вреда или иному ненадлежащему исполнению договора.

Согласно ст. 135 Устава «Вред или ущерб или убыток, по причине бедствия на воде, яко то: от водяного разбойника или от бури или иных непредвидимых случаев, как то: угнетений или притеснений или задержаний в иногородном или иностранном порте или пристани, не надлежит почитать за неисполнение договора...».

Как видно, к непредвидимым (т.е. не зависящим от человека) случаям закон причислял как, собственно, стихийные бедствия (буря), так и действия человека (разбой, притеснения, задержания).

#### **Литература**

1. Кейлин, А. Д. Морское право / А. Д. Кейлин и П. П. Виноградов ; под ред. А. П. Солодилова. — М. : Водный транспорт, 1939.
2. Тюпа, В. В. Договор перевозки в дореволюционной России // Закон. — 2008. — № 7.
3. Гольдмерштейн, Л. М. Морское право России, Германии, Франции, Англии и Швеции. — СПб., 1903.

#### **References**

1. Keylin, A. D. Morskoye pravo [Maritime Law]/ A. D. Keylin i P. P. Vinogradov ; pod red. A. P. Solodilova. — M. : Vodnyy transport, 1939.
2. Tyupa, V. V. Dogovor perevozki v dorevolyutsionnoy Rossii [Contract of Carriage in Pre-Revolutionary Russia]// Zakon. — 2008. — № 7.
3. Gol'dmershteyn, L. M. Morskoye pravo Rossii, Germanii, Frantsii, Anglii i Shvetsii [Maritime Law of Russia, Germany, France, England and Sweden]. — SPb., 1903.