

ИСТОРИЯ ТРАНСПОРТНОГО ПРАВА

УДК 347.463

© Тарасенко Юрий Александрович

— кандидат юридических наук, доцент кафедры
«Гражданское право, международное частное право,
гражданский процесс» Юридического института
Российского университета транспорта (МИИТ)
tarasenkou69@mail.ru

Начало правового регулирования перевозки в России

Аннотация. Отношения по перевозке грузов (товаров) берут свое начало еще в Древней Руси. Однако перевозка этого периода характеризовалась тем, что собственник груза был одновременно и перевозчиком. Вследствие этого правила, регулирующие перевозку как отдельный вид обязательств, не формировались. Такое положение сохранялось на протяжении всего удельного периода Руси (XII—XIV вв.) и Московского централизованного государства (XV—XVII вв.). Нормы действующего в те времена права не касались вопросов перевозки. Впервые правовое регулирование перевозки, как отношение между собственником груза и владельцем судна, появилось в XVIII в. Не имея отечественных истоков, нормативное регулирование отношений перевозки целиком имело заимствованный характер. Образцом для российских актов в сфере перевозки стали вначале нормы голландского и отчасти немецкого законодательства, а позднее — французского. Данная ситуация продолжалась до первой половины XIX в., когда был принят Устав торговый, содержащий отправные начала перевозки и стали появляться уставы первых товариществ, занимающихся перевозкой.

Ключевые слова: перевозка грузов; договор перевозки; Устав об эверсах; Устав купеческого водохозяйства; транспорт; лихтеры; ответственность перевозчика.

© Yuriy Al. Tarasenko

— Candidate of Law, associate professor of the department
‘Civil law, international private law and civil procedure’
of the Law Institute of the Russian University of Transport

The beginning of legal regulation of transportation in Russia

Abstract. The relations on the cargo (goods) transportation originated in ancient Russia. However, the transportation of this period was characterized by the fact that the owner of the cargo was at the same time the carrier. As a result, the rules governing transportation as a separate type of obligation were not formed. This situation was maintained throughout the entire specific period of Russia (XII — XIV centuries) and the Moscow centralized state (XV — XVII centuries). At that time the norms of the law did not concern transportation issues. For the first time, legal regulation of transportation, as a relationship between the owner of the cargo and the owner of the ship, appeared in the 18th century. Having no domestic origins, the normative regulation of transportation was entirely borrowed from abroad. The model for Russian acts in the field of transportation was at first the norms of Dutch and partly German legislation, and later French. This situation continued until the first half of the 19th century, when the Commercial Charter was adopted, which contained the starting points of transportation and the charters of the first companies engaged in transportation.

Keywords: transportation of goods; transportation contract; Evers Charter; Merchant Shipping Charter; transport; lighters; carrier's responsibility.

Правовое регулирование перевозки в России изначально начало формироваться в сфере водного транзита грузов. Такое положение объяснялось тем, что водное перемещение грузов исторически сопровождало первые торговые контакты, которые осуществлялись именно по водным артериям. Кроме того, будучи более технически сложной, водная перевозка сразу потребовала минимального правового оформления.

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. Положения о свободе речных путей содержатся в Соборном Уложении, но лишь в аспекте обеспечения беспрепятственного прохода по рекам. В гл. IX «О мытах и о перевозке и о мостах» Уложения (п. 17—20) сказано: «А которыми реками суда ходят, и на тех реках прудов новых и плотин и мельниц не делати, чтобы по тем рекам новыми прудами и плотинами судового ходу не переняти... А буде кто на такой реке плотину и сделает: и ему той плотины для судового ходу сделать ворота, чтобы теми воротами можно было судам ходити». А если такого хода сделано не будет, «...те их мельницы и заплоты сломати, чтобы теми их мельницами и заплотами дорога впредь была не заперта, и служилым бы и всяким людям, чей кто не буди, в проезде мешканья и убытка не было» [1, стр. 72].

В указанный период перемещение товаров водным путем происходило на судне, принадлежащем собственнику такого товара. Это, отчасти, и объясняло такую фрагментарность в регулировании перевозки. Если товар перевозит собственник, которому принадлежит и транспортное средство, то не возникает и потребности в правовом оформлении самой перевозки. Иными словами, перевозка нуждается в регулировании только при разъединении собственности на товар и на само транспортное средство.

Можно отметить и такую причину, как неразвитость водных путей сообщения в России, что также влияло на развитие института перевозки. В эпоху древней и удельной Руси для передвижения водным путем использовались естественные природные артерии — реки, озера и т.п. Перемещение по таким путям имело сезонный характер.

Внешняя водная торговля с другими странами имела место, но была в целом довольно незначительной. Причиной тому во многом является отсутствие в купеческой среде самостоятельного торгового сословия, что не позволяло организовывать собственные гильдии и выдерживать конкуренцию с аналогичными иноземными структурами (Ганзой, Готландом и т.п.).

Впервые нормативная основа для полноценного регулирования водной перевозки купеческих товаров создается только в XVIII в. Начало было положено Великими реформами правительства Петра I. Так, в 1720 г. был принят Устав об эверсах, а в 1727 г. — Устав о лихтерах. Принятый в 1724 г. Морской торговый регламент, несмотря на название, был ориентирован на различные аспекты уплаты таможенных пошлин и не содержал норм о перевозке, ответственности, купле-продаже и т.п. Следующий системообразующий для отношений перевозки акт был принят уже правительством Екатерины Великой — Устав купеческого водоходства 1781 г.

Краткая характеристика правового регулирования перевозки по Уставу об эверсах и Уставу о лихтерах

Устав об эверсах, принятый 26 июля 1720 г., вводил полноценное регулирование отношений по перевозке, определяя такие основные моменты, как существо и содержание договора, ответственность. Под эверсом понималось одномачтовое грузовое судно, как правило, плоскодонное, что, с одной стороны, позволяло проходить на мелководные места, а с другой, совершать перемещения каботажного типа.

Для осуществления перевозки необходимо было заключить договор. Учитывая специфику данных отношений, заключение договора удостоверяла расписка. Последняя выдавалась владельцем судна собственнику в подтверждение факта принятия на борт определенного количества груза. При надлежащем исполнении своего обязательства расписка возвращалась судовладельцу (ст. 13).

Договор перевозки посредством эверса был реальным, т.е. возникал с момента принятия товаров на борт судна.

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

Предметом соглашения было предоставление определенного плавсредства — эверса под погрузку товара и последующая его перевозка.

Устав довольно подробно определял права и обязанности сторон.

К обязанностям перевозчика относились следующие:

а) загрузка перевозимых товаров на судно («Товары надлежит грузить хозяевам эверсов своим коштом, а вон выгружать повинны наемщики, чьи товары будут, также 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: «... 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»;

б) доставка товара в оговоренное место;

в) перегрузка товара на другое судно, в тех случаях, когда судно по вине его владельца попадало на мель («А ежели эверс на мель найдет и в 24 часа невозможно будет его свезти, тогда повинен хозяин одного эверса другое судно на свой кошт для выгрузки из одного эверса промыслить» (ст. 14 Устава).

К обязанностям владельца товаров было отнесено:

а) указание места доставки груза;

б) разгрузка доставленного товара (ст. 5, 7). Время под разгрузку устанавливалось в четыре дня. При нарушении срока на хозяина товара налагался штраф;

в) оплата доставленного груза.

Важное место в регулировании перевозки посредством эверса занимали вопросы ответственности. Впервые на законодательном уровне определялась ответственность между сторонами — перевозчиком и собственником товара.

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 легкие не класть: понеже они во всяком убытке или повреждении, которое от сего учинится,

ответствовать 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. 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) [2, стр. 235].

17 июня 1727 г. был принят *Устав о лихтерах или выгрузных судах* и о расправе по делам, касающимся нагрузки и выгрузки товаров. Лихтер, в отличие от эверса, представлял собой баржу. Иными словами, это было уже не самоходное судно. В известной степени, данный устав развивал многие положения, касающиеся перевозки посредством эверсов.

Прежде всего, уточнялись основания ответственности хозяина судна перед купцом. К ним относились: виновные действия шкипера, штурмана, матросов, течь судна, недостача товаров, повреждения, нанесенные товару вследствие обрыва погрузного троса.

Определялся размер убытков — «а купецкому человеку по объявленной и присяжной фактуре, истинную цену со всеми расходами... повинен заплатить» (ст. 10).

Устанавливалась единая форма договорного письма, где фиксировались существенные условия: место назначения, стоимость перевозки, время загрузки и выгрузки товара. Кроме того, товар принимался по накладной (ст. 12).

Особое место уделялось порядку рассмотрения споров, возникающих в процессе перевозки — чего не было в законодательстве об эверсах. Все возникающие конфликты предписывалось без промедления рассматривать в портовых Таможнях, а апелляции — в соответствующей Коммерц-коллегии (ст. 14).

Процедура рассмотрения спора в Уставе о лихтерах описана следующим образом: истец подавал челобитную, копию которой вручали ответчику, и у последнего была неделя, чтобы подготовить ответ. Суд рассматривал дело словесно. Если дело было сложным (и словесно разрешить не удавалось), то сторонам предписывалось готовить письменные доказательства, на основании которых суд выносил решение. [2, стр. 236—237].

Правовое регулирование перевозки по Уставу купеческого водоходства. 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 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.

Следует отметить, что регулируемые в Уставе различные аспекты морской перевозки были взяты с иностранного прототипа — французского Ордонанса «*Ordonnance sur la marine*», принятого в 1681 г., что, в свою очередь, повлекло включение в текст российского закона конструкций и отношений, не имевших аналогов в российском праве. 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. Российское законодательство рассматриваемого времени еще не знало отдельного договора найма корабля. Не существовало и общей нормы об имущественном найме. Обычный наем не мог быть использован в данных случаях, поскольку корабль представлял особый род имущества, подчиненного целому ряду специальных требований, доселе не известных в правовом обиходе России.

Сказанное можно проиллюстрировать на примере попытки дать квалификацию договора. В качестве сторон заключаемого договора выступали: а) собственник корабля; б) собственник груза; в) корабельщик. Собственник корабля мог одновременно выступать и в качестве собственника груза. Собственник груза, как правило, являлся купцом, заинтересованным в том, чтобы доставить свой товар в определенное место (на ярмарку, контрагенту и т.п.). Корабельщиком выступал не имеющий своего судна капитан, обладающий навыками судовождения и предлагающий свои услуги заинтересованным лицам.

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 (использованием купца); в) договоры корабельщика с нанимаемыми им членами команды. 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).

Договор морской перевозки возникал с момента заключения договора купца с корабельщиком. Именно эта правовая связь была определяющей.

Существенными условиями договора являлись: а) постановка задачи (поручение) корабельщику (т.е. то, что ему надлежало выполнить); б) рамки полномочий корабельщика по целевому расходованию ценностей; в) указание маршрута корабля; г) плата и вознаграждение, причитающееся корабельщику [2, стр. 238].

Распределение ответственности по договору морской перевозки грузов

происходило следующим образом:

- выделялась ответственность за корабль и ответственность за товар;
- после подписания договора последний 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;
- 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 в наступивших убытках будет вина 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 в части, некомпенсированной капитаном и командой, возлагалась на собственника судна и ограничивалась стоимостью самого корабля.

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 не был корабельщик 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 непредвиденные случаи, которые служили основанием освобождения от ответственности при причинении вреда или ином ненадлежащем исполнении договора.

К таким непредвидимым (т. е. не зависящим от человека) случаям закон причислял как, собственно, стихийные бедствия (буря), так и действия человека (разбой, притеснения, задержания в иностранном порту).

Выводы

Приведенными актами исчерпывается правовое регулирование перевозки в XVIII в. Как показал анализ, отсутствие в отечественном праве норм, посвященных отношениям по перевозке товаров, привело к тому, что при реформах, проводимых Петром I, за основу регулирования отношений собственника груза и владельца перевозочного средства были взяты иностранные нормы. Только в XIX в. при составлении Свода Законов и появлении первых отечественных компаний, которые занимались

перевозкой, постепенно стали появляться нормы, которые представляли собой компромисс между отечественными реалиями и нормами иностранных законодательств по вопросам транспортировки товаров (грузов).

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. Памятники русского права. — Выпуск VI. — Москва, 1957.
2. Тарасенко, Ю. А. История догматики торгового права / Ю. А. Тарасенко. — Москва : Издательство Юрайт, 2020.

References

1. Pamyatniki russkogo prava [Monuments of Russian law]. — Vypusk VI. — Moskva, 1957.
2. Tarasenko, YU. A. Istoriya dogmatiki trgovogo prava [History of trade law dogmatics] / YU. A. Tarasenko. — Moskva : Izdatel'stvo Yurayt, 2020.