

П.П. Цитович

**Очерки по теории торгового
права**

Выпуск 3. Морское право

**Москва
«Книга по Требованию»**

УДК 93
ББК 63.3
П11

П11 **П.П. Цитович**
Очерки по теории торгового права: Выпуск 3. Морское право / П.П. Цитович –
М.: Книга по Требованию, 2021. – 111 с.

ISBN 978-5-517-96657-5

Очерки по теории торгового права

ISBN 978-5-517-96657-5

© Издание на русском языке, оформление
«YOYO Media», 2021

© Издание на русском языке, оцифровка,
«Книга по Требованию», 2021

Эта книга является репринтом оригинала, который мы создали специально для Вас, используя запатентованные технологии производства репринтных книг и печати по требованию.

Сначала мы отсканировали каждую страницу оригинала этой редкой книги на профессиональном оборудовании. Затем с помощью специально разработанных программ мы произвели очистку изображения от пятен, клякс, перегибов и попытались отбелить и выровнять каждую страницу книги. К сожалению, некоторые страницы нельзя вернуть в изначальное состояние, и если их было трудно читать в оригинале, то даже при цифровой реставрации их невозможно улучшить.

Разумеется, автоматизированная программная обработка репринтных книг – не самое лучшее решение для восстановления текста в его первоизданном виде, однако, наша цель – вернуть читателю точную копию книги, которой может быть несколько веков.

Поэтому мы предупреждаем о возможных погрешностях восстановленного репринтного издания. В издании могут отсутствовать одна или несколько страниц текста, могут встретиться невыводимые пятна и кляксы, надписи на полях или подчеркивания в тексте, нечитаемые фрагменты текста или загибы страниц. Покупать или не покупать подобные издания – решать Вам, мы же делаем все возможное, чтобы редкие и ценные книги, еще недавно утраченные и несправедливо забытые, вновь стали доступными для всех читателей.



Серия Книжный Ренессанс

www.samizday.ru/reprint

§ 1.

Морская торговля. Важнѣйшіе памятники и современное законодательство Франціи, Англіи и Германіи. Уставъ торговый (II книга); законодательство Финляндіи.—Литературныя по-собія.

Подъ морской торговлей разумѣется перевозка вещей и людей по морю. Средствами, орудіями такой перевозки служатъ особыя „морскія сооруженія“ ¹⁾ различныхъ типовъ и названій. Содержатели такихъ сооруженій, — ихъ владѣльцы, хозяева, судовладѣльцы, — занимаются перевозкою въ видѣ промысла, — за плату и съ цѣлью полученія прибыли. За перевозку вещей, грузовъ, товаровъ, вѣзается *фрахтъ*; за перевозку людей, пассажировъ, вѣзается *пассажирская плата*. Таково общепринятое значеніе, въ какомъ, въ литературѣ и въ законодательствѣ, употребляется выраженіе *морская торговля* ²⁾. Разнообразныя отношенія, возникающія изъ морской торговли, составляютъ предметъ морского права вообще.

Различаются: а) морское *публичное* (административное) право; б) морское *международное* право; в) *частное* или *торговое* морское право. Подъ морскимъ публичнымъ правомъ разумѣется тѣ мѣры, которыя принимаются государственной властью въ интересахъ морской торговли страны. Подъ морскимъ международнымъ правомъ разумѣются соглашения (трактаты, конвенціи, деклараціи) отдѣльныхъ государствъ, имѣющія отношеніе къ морской торговлѣ. Въ морскомъ публичномъ и въ международномъ правѣ преслѣдуются цѣли и проводятся мѣры торгово-морской *политики и полиціи*.

Но есть еще одна сфера отношеній—частно-правнаго характера. Сюда относятся прежде всего права судовладѣль-

¹⁾ Уставъ торговый, ст. 143.

²⁾ Въ этомъ смыслѣ о морской торговлѣ говоритъ и Уставъ Торговый. Но въ число дѣйствій морской торговли Уставъ включилъ также построеніе, починку и оснащеніе мореходныхъ судовъ (ст. 105—123).— Въ видѣ промысла, морскіе суда содержатся для другихъ цѣлей, главнымъ образомъ для морской охоты (звѣриныя и рыбныя промыслы, добыча коралловъ), для буксированія, для спасенія и подачи помощи при крушеніяхъ. Такія суда специально приспособлены сообразно ихъ назначенію. Подъ нѣкоторыя нормы морского права подпадаютъ и суда, отправляемыя для научныхъ или увеселительныхъ экскурсій (регистрація и національность, страхованіе, столкновенія).

цевъ на принадлежащія имъ суда. Далѣе. Какъ промыселъ содержателя судна, морская торговля состоитъ изъ отдѣльныхъ актовъ (предпріятій); таковы отправленія, *рейсы*. Въ каждомъ рейсѣ замѣшаны интересы различныхъ участниковъ: интересы содержателя судна,—его хозяина, интересы шкипера и лицъ экипажа, интересы пассажировъ, интересы участниковъ въ грузѣ, и наконецъ интересы третьихъ лицъ—прежде всего интересы страховщиковъ. Такое сцѣпленіе разнообразныхъ интересовъ возникаетъ отчасти путемъ соотвѣтственныхъ сдѣлокъ, отчасти-же имѣетъ своимъ основаніемъ непредвидѣнные событія въ смыслѣ *приключеній, морскихъ несчастій, опасностей*.

Нормы положительнаго ¹⁾ права, опредѣляющія указанныя сейчасъ отношенія, составляютъ частное или торговое морское право. Но при этомъ одна оговорка. Если гдѣ, то именно въ морской торговлѣ различіе между частнымъ и публичнымъ правомъ можетъ быть установлено лишь условно и приблизительно. Въ ихъ исходной мысли и преслѣдуемой цѣли частно-правныя нормы морского права не рѣдко отгѣнены мотивами торгово-морской политики или полиціи ²⁾.

О морскомъ правѣ древняго (до-римскаго) міра имѣются лишь отрывочныя свѣдѣнія. Въ *Cognus juris Civilis* морское право затронуто отрывочно, въ нѣкоторыхъ частностяхъ ³⁾.

Основы современнаго морского права Европы установлены въ средніе вѣка ⁴⁾. Непосредственно же, въ его развитіи и въ системѣ, нынѣшнее морское право примыкаетъ къ Ордонансу Людовика XIV (1681 г.).

Ордонансъ воспродаведель во второй книгѣ французскаго торговаго кодекса 1807 г., въ тѣхъ постановленіяхъ, которыя касаются частнаго морского права.

¹⁾ Въ томъ числѣ и обычаи; ст. 1 Уст. Торг.; ст. 352 со ст. 45 п. 4 Уст. Торг. Судопр.

²⁾ Одинъ изъ примѣровъ такой отгѣненности предѣльная отвѣтственность содержателей морскихъ судовъ.

³⁾ Въ *Дигестахъ* титулы *de exercitoria actione* (14, 1); *ad legem Rhodiam de jactu* (14, 2); *nautae cauponae stabularii* (4, 9); *de nautico foenore* (22, 2); *de incendio ruina naufragio* (49, 9). Есть кое что въ *Кодексѣ* и въ *Новеллахъ*.

⁴⁾ Особенно важны два памятника: *Consolato del mar* для Средиземнаго моря, *Rôles d'Oleron* для Франціи (побережье Атлантическаго океана). Уже новой исторіи принадлежитъ *Guidon de la mer* (редакція 1607 г.), гдѣ впервые изложены правила о морскомъ страхованіи.

Вторая книга торг. кодекса дѣйствуетъ во Франціи и теперь, хотя значительно измѣнена и дополнена отдѣльными законами и декретами, изданными въ разное время, особенно въ послѣдней четверти прошлаго столѣтія. Изъ дополненій заслуживаетъ вниманія законъ 10 Іюля 1885 г.—о залогѣ (ипотекѣ) морскихъ судовъ ¹⁾; возлагавшихся на него надежды законъ не оправдалъ.

Англія имѣетъ очень подробный Морской Уставъ 1894 г. ²⁾. Преобладающее содержаніе устава—публичнаго характера; но есть въ немъ не мало постановленій и содержанія частно-правнаго. ³⁾. Въ нѣкоторыхъ частностяхъ уставъ 1894 г. дополненъ въ послѣдніе годы прошлаго столѣтія.

Неполноту устава 1894 г. относительно частнаго морского права восполняетъ судебная практика,—тезисы, высказанные судами при разсмотрѣніи и рѣшеніи судебныхъ споровъ (Cases). Кромѣ того, для письменнаго изложенія различныхъ сдѣлокъ (цертепартіи, коносаменты, страховые полисы) практика выработала однообразные формуляры (шаблоны), до того подробные и предусмотрительные, что для споровъ и недоразумѣній остается мало простора. Вопросы по аваріямъ разрѣшаются на основаніи Іоркь-Антверпенскихъ правилъ или же правилъ Ллойда. ⁴⁾.

До второй половины прошлаго столѣтія морское право Германіи состояло изъ отрывочныхъ статутовъ мѣстнаго значенія или изъ мѣстныхъ обычаевъ, дѣйствовавшихъ главнымъ образомъ въ Ганзейскихъ городахъ; только въ Пруссіи оно было систематизировано во второй книгѣ Ландрехта 1794 г. Изданный въ 1861 г. обще-германскій торговый кодексъ объединилъ, въ его 5-й книгѣ, и частное морское право Герма-

¹⁾ Законъ изданъ въ замѣну такого же закона 1874 г.

²⁾ Merchant Shipping Act, 743 статей (sections), 14 отдѣловъ (Parts).

³⁾ Напр. постановленія о переходѣ права собственности на суда, объ отношеніяхъ шкипера и экипажа, о сдачѣ груза, о предѣльной отвѣтственности судовладѣльцевъ, а долевымъ совладѣніи, о спасеніи и подачѣ помощи при крушеніяхъ. Съ особенной подробностію опредѣлены порядки регистраціи и условия національности судовъ.

⁴⁾ Іоркь-Антверпенскія правила пересмотрѣны и нѣсколько измѣнены въ Ливерпулѣ въ 1890 г. Диспашеры Ллойда (adjusters) составляютъ особую корпорацію, дѣйствующую на основаніи своихъ правилъ, періодически пересматриваемыхъ въ общихъ собраніяхъ. Послѣдній пересмотръ былъ въ Маѣ 1901 г.

ни. Въ новой редакціи 1897 г. пятая книга кодекса стала четвертою, но безъ существенныхъ измѣненій или поправокъ въ содержаніи. Съ образованіемъ Имперіи началось изданіе ряда специальныхъ законовъ и императорскихъ указовъ по разнымъ вопросамъ морского права, по преимуществу публичнаго. Важнѣйшее изъ этихъ дополнительныхъ узаконеній—положеніе о личномъ составѣ торговыхъ судовъ 1872 г. ¹⁾.

Частное морское право приведено въ законодательную форму и въ другихъ странахъ Европы ²⁾, какъ отдѣлъ торговыхъ кодексовъ, или-же въ видѣ отдѣльныхъ уставовъ ³⁾. Въ 1899 г. вступилъ въ дѣйствіе торговый кодексъ въ Японіи; его пятая книга посвящена морской торговлѣ. Въ этомъ, какъ и въ другихъ отдѣлахъ, онъ значительно позаимствованъ изъ торговаго кодекса Германіи.

Морская торговля составляетъ предметъ второй книги Устава Торговаго. Основной пластъ постановленій книги—Уставъ купеческаго водоходства по рѣчному и морскому плаванію 1781 г. ⁴⁾. Уже заглавіе устава показываетъ, что онъ былъ рассчитанъ и для рѣкъ; въ Сводѣ Законовъ моря и рѣки разведены ⁵⁾. Въ видѣ постановленій Устава Торговаго, уставъ купеческаго водоходства въ значительной мѣрѣ дѣйствуетъ и теперь; но это основное законоположеніе нашего морского права дополнено въ послѣдующее время.

Въ 1827 г., при тогдашнемъ Д-тѣ Мануфактуръ и Внутренней Торговли, былъ образованъ особый комитетъ для выработки мѣропріятій къ улучшенію мореходства и судостроенія. Комитетъ выработалъ „дополнительныя постановленія о торговомъ судостроеніи и мореходствѣ“, которыя получили силу закона 12 февраля 1830 г. Главная цѣль постановленій—поощрить промыселъ судостроенія, посредствомъ разныхъ льготъ и содѣйствій, а также увеличить среди насе-

¹⁾ Seemannsordnung. Проектъ новаго положенія внесенъ въ имперскій парламентъ.

²⁾ А также въ Ю. Американскихъ республикахъ.

³⁾ Новѣйшіе изъ уставовъ—скандинавскіе: шведскій 1891 г., датскій 1892 г., норвежскій 1893 г.

⁴⁾ Уставъ купеческаго водоходства не былъ оконченъ; изданы только двѣ части, третья же часть не появилась.

⁵⁾ Для рѣкъ и вообще для внутреннихъ водныхъ сообщеній Уст. путей сообщенія, разд. 2-й.

ленія классъ профессиональныхъ моряковъ, — шкиперовъ, штурмановъ и матросовъ. Для достиженія послѣдней цѣли составители постановленій придумали, между прочимъ, цехи и общества вольныхъ матросовъ. Серьезнѣе по значенію мѣры въ другомъ направленіи. Въ постановленіяхъ были предложены: а) упрощеніе и удешевленіе процедуры полученія патентовъ на право поднятія русскаго флага; б) предоставленіе малаго каботажа ¹⁾ исключительно судамъ русской національности.

Въ 1836 г. изданы правила о спасеніи кораблей и судовъ, претерпѣвающихъ крушеніе или гибель. Безъ существенныхъ измѣненій правила остаются въ силѣ и теперь, какъ одинъ изъ раздѣловъ ²⁾ Уст. Торг. Еще важнѣе новое положеніе о морскомъ страхованіи 1846 г. Формально положеніе остается закономъ по настоящее время, какъ одна изъ составныхъ частей 2-й книги Уст. Торг. ³⁾; на практикѣ дѣйствуютъ такъ называемыя *Гамбургскія общія правила морскою страхованія* ⁴⁾.

Широко была поставлена задача комиссіи, образованной въ 1856 г., подъ предсѣдательствомъ адмирала барона Врангеля: вообще пересмотрѣть русское законодательство о торговомъ мореплаваніи ⁵⁾. Важнѣйшій результатъ работъ комиссіи—составленіе новыхъ правилъ о правѣ на поднятіе русскаго флага, въ связи съ правилами о регистраціи морскихъ судовъ. Правила изданы 23 іюня 1865 г.; они дѣйствуютъ и теперь, какъ одна изъ новѣйшихъ придѣловъ Уст. Тор. ⁶⁾.

Могутъ быть еще упомянуты: а) Правила о предупрежденіи столкновенія судовъ 1880 г., ихъ замѣнили, съ 1897 г., другія правила, предложенныя международной конференціей

¹⁾ Плаваніе между русскими портами, лежащими на одномъ и томъ же морѣ; ст. 184 Уст. Торг.

²⁾ Раздѣлъ V—ст. 478—522.

³⁾ Раздѣлъ VI ст. 538—588.

⁴⁾ Въ русскомъ переводѣ правила изданы въ 1881 г.; послѣдняя редакція на нѣмецкомъ языкѣ 1891 г. Русскій переводъ не всегда точенъ.

⁵⁾ Вѣроятно для этой комиссіи появился напечатанный въ 1861 г. проектъ русскаго морского права, составленный съ примѣненіемъ къ потребностямъ балтійскаго мореплаванія; текстъ проекта на нѣмецкомъ и на русскомъ языкѣ.

⁶⁾ Ст. 138—164.

въ Вашингтонѣ въ 1889 г. 6) Точно также международнаго происхожденія правила объ измѣреніи вмѣстимости судовъ ¹⁾; они извлечены изъ конвенцій Россіи съ другими государствами.

Наконецъ, въ 1897 г. исключительно судамъ русскаго флага предоставленъ и большой каботажъ,—плаваніе между русскими портами, на разныхъ моряхъ лежащими.

Несмотря на всѣ дополненія послѣдующаго времени, главную массу постановленій Уст. Торг. о морской торговлѣ составляютъ статьи, взятая изъ устава купеческаго водоходства 1781 г., или изъ дополнительныхъ узаконеній, состоявшихся до 60 г.г. прошлаго столѣтія. Какъ въ другихъ частяхъ, такъ и въ отдѣлѣ о морской торговлѣ Уставъ Торговый совершенно устарѣлъ. Большинство его постановленій рассчитаны на суда изъ дерева, незначительной вмѣстимости, съ простѣйшимъ оснащениемъ и несложнымъ личнымъ составомъ ²⁾.

Ближайшее отношеніе къ постановленіямъ Уст. Торг. о морской торговлѣ имѣютъ уставы: таможенный, консульскій, уставъ врачебный (отдѣлъ о карантинѣ). Восполняющее значеніе имѣютъ также права и обычаи мѣстныхъ портовъ, а равно правила мѣстныхъ биржъ ³⁾. Наконецъ, въ Уложеніи о наказаніяхъ есть значительное количество постановленій дисциплинарнаго характера ⁴⁾.

До 70 г.г. прошлаго столѣтія въ Финляндіи дѣйствовали отдѣльныя законоположенія изъ временъ шведскаго владѣчества. Въ 1873 г. изданъ Морской уставъ Великаго Княжества Финляндскаго,—законченный кодексъ частнаго морского права. Уставъ измѣненъ и дополненъ въ 1889 г., причѣмъ изданы и правила о корабельныхъ реестрахъ ⁵⁾. Суда Финляндіи плаваютъ подъ русскимъ флагомъ, но имѣютъ свою

¹⁾ Ст. 124—137 Уст. Торг.

²⁾ Редакція отдѣльныхъ статей не поддается не только юридическому толкованію, иногда и грамматическому построенію. Такова, напр. ст. 538, гдѣ дано опредѣленіе, что такое морское страхованіе.

³⁾ Такія правила имѣютъ биржи С.-Петербурга, Риги, Ливавы.

⁴⁾ Ст. 1203—1274.

⁵⁾ Сборникъ постановленій Великаго Княжества Финляндскаго 1873 № 20, и 1889 г. № 36; К. Малышевъ, Общее уложеніе Финляндіи, стр. 558—668.

отдѣльную національность ¹⁾). Каботажное плаваніе между портами края предоставлено русскимъ судамъ наравнѣ съ Финляндскими.

Литературныя пособія.

Изъ французской литературы:

A. Desjardins. *Traité de droit commercial maritime*. 9 vol. 1878—1890 г.

Его же: *Introduction historique à l'étude du droit commercial maritime*. 1 vol. 1890 г.

Lyon-Caen et Renault. *Traité de droit maritime*. 2 vol. 1894—96 г. (Это томы V и VI, выдѣленные изъ *Traité de droit commercial* тѣхъ же авторовъ; томы I и V этого сочиненія вышли въ 3 изд. 1901 г.).

Vermond. *Manuel de droit maritime*.

Въ общихъ сочиненіяхъ по французскому торговому праву (въ учебникахъ, трактатахъ и коментаріяхъ) излагается и торговое морское право.

Изъ англійской литературы:

Ch. Abbot, *Treatise of the Law relative to merchant Ships and Seemen*, 14 edit. 1901 г. Болѣе элементарно:

A. Saunders, *Maritime Law*, 1901 г.

Въ англійской литературѣ морское страхованіе обыкновенно излагается отдѣльно. Изъ специальной литературы морского страхованія:

M. D. Chalmers and D. Owen, *Digest of the Law on Marine Insurance*; 1900 (коментарій на проектъ закона о морскомъ страхованіи, внесенный въ парламентъ въ 1899 г.)

I. Arnould. *Treatise on the Law of Marine Insurance and Average*, 7 edit. 1901 г.

Въ учебникахъ, руководствахъ и коментаріяхъ германской литературы по торговому праву морское право обыкновенно ²⁾ опускается. Въ извѣстномъ сборникѣ по торговому

¹⁾ Финл. Уст., §§ 5, 9. Точно также шкиперами на финляндскихъ судахъ могутъ быть только финляндскіе граждане.

²⁾ Включено въ учебникахъ Gareis'a и Cosack'a, у послѣдняго не въ видѣ особаго отдѣла, а распределено по разнымъ мѣстамъ учебника. Краткій обзоръ имѣется и въ *System* Гольдшмидта.

праву ¹⁾ Эндемана подробно изложенъ и этотъ отдѣлъ. Специальная литература довольно скудна. Изъ новѣйшей литературы комментарий:

E. Boyens. D. deutsche Seerecht. Пока вышли два тома (1897—1901 г.); предполагается еще одинъ.

S. Schaps. D. deutsche Seerecht. Пока вышло четыре выпуска (1893—1901 г.); до окончанія очень далеко.—Изъ литературы по морскому страхованію:

I. F. Voigt. D. deutsche Seeversicherungsrecht. Четыре выпуска, 1884—87 г.

Матеріаль для сравнительнаго изученія современнаго права тщательно обработанъ въ сочиненіи изъ итальянской литературы:

U. Ripia. Trattato di diritto maritimo, 2 vol. 1900—1901 г.г.

Въ высшей степни важно также наглядное ознакомленіе съ формулярами изложенія различныхъ документовъ, употребительныхъ въ практикѣ морского права. Систематическій сборникъ такихъ формуляровъ:

E. Friedberg. Formelbuch für Handels,—Wechsel—und Seerecht, 2 Ausg 1901 г. стр. 471—590 ²⁾.

§ 2.

Морскія суда; ихъ регистрація и національность.

Морскія суда суть вещи движимыя ³⁾; но это движимость особаго рода. Основное отличіе отъ всякой другой движимости состоитъ въ томъ, что право собственности на морское судно всегда основано на письменномъ документѣ ⁴⁾. Кромѣ того, морское судно всегда *индивидуально* и *національно*.

Морскимъ считается лишь такое судно, которое: а) „предназначено“ для перевозки моремъ; б) по своей вмѣстимости

¹⁾ Handbuch des deutschen Handels,—See—und Wechselrechts. Bd. I—IV, 1881—1885 г.

²⁾ Формуляры такихъ документовъ включены въ «Пособіе для изученія торговой практики» Н. С. Лунскерго, 1900 г. (стр. 106—149, 191—208).

³⁾ Ст. 401, 1 ч. X т. св. зак., уст. гражд. судопр., ст. 987.

⁴⁾ Иными словами, ст. 534, 1 ч. X т. св. зак. къ морскимъ судамъ непримѣнима.

(емкости) достигаетъ / известнаго размѣра ¹⁾. Индивидуальность прежде всего заключается въ „существенныхъ признакахъ“ и въ названіи имени судна. Время и мѣсто происхожденія судна, — его постройки, а слѣдовательно и его *возрастъ*, — видны изъ корабельной крѣпости, откуда они заносятся въ другіе документы ²⁾. Другіе существенные признаки, какъ-то: вмѣстимость, углубленіе (посадка въ водѣ), а равно и названіе тоже видны изъ документовъ и кромѣ того наглядно отмѣчены на самой наружности судна; при чемъ, названіе, присвоенное судну, измѣненію не подлежитъ ³⁾.

Морское судно національно: оно русское и можетъ поднимать русскій торговый флагъ, если приписано къ одному изъ портовъ Имперіи, и на основаніи такой приписки имѣетъ документъ русской національности, — патентъ на поднятіе русскаго торговаго флага. ⁴⁾.

Приписка къ данному порту совершается чрезъ внесеніе судна въ корабельный списокъ, *реестръ* этого порта. Для такой регистраціи необходимы: а) законченность судна, когда оно уже имѣетъ свою индивидуальность и получило названіе ⁵⁾; б) русская національность того или тѣхъ, кому судно принадлежитъ по праву собственности.

Одинъ изъ существенныхъ признаковъ судна, которые должны быть налицо до его регистраціи — его *емѣстимость* (ѣмкость). Вмѣстимость показывается въ особомъ документѣ, въ *мѣрительномъ свидѣтельствѣ* ⁶⁾. Документъ выдается лишь по измѣренію объема всѣхъ помѣщеній внутри судна, когда слѣдовательно судно уже закончено въ постройкѣ и въ отдѣлкѣ. Объемъ всѣхъ такихъ помѣщеній представляетъ собою валовую, *полную* вмѣстимость судна. Отъ полной отличается чистая, *грузовая* вмѣстимость, какъ остатокъ, за вычетомъ изъ полной вмѣстимости объема тѣхъ помѣщеній внутри судна, какія нужны для его надобностей, — для предметовъ его оснащенія, снаряженія и для экипажа.

¹⁾ Уст. Торг. ст. 125, 127; но ст. 140 ослабила значеніе второго признака.

²⁾ Уст. торг. ст. 119, 135, 142, 143, прилож. къ ст. 139.

³⁾ См. 113, 119, 135, 136, 150 уст. торг.

⁴⁾ Ст. 138—164; прилож. къ ст. 139.

⁵⁾ Къ одному и тому же порту можетъ быть приписано нѣсколько судовъ одинаковыхъ по названію; названіе морскаго судна не есть фирма.

⁶⁾ Ст. 124—137 уст. торг.

Измѣренію подлежатъ лишь суда, коихъ вмѣстимость не менѣе 10 ластовъ, или, — что все равно, — не менѣе 20 англійскихъ тоннъ или 20×2.83 кубическихъ метровъ. Это и есть та минимальная вмѣстимость, съ которой начинаются особенности морскихъ судовъ ¹⁾.

Выданное, на основаніи произведеннаго техниками измѣренія, мѣрительное свидѣтельство имѣетъ силу лишь до тѣхъ поръ, пока оно правдиво, т. е. пока отъ передѣлокъ не измѣнилась вмѣстимость судна. При измѣненіи вмѣстимости, объ этомъ отмѣчается на мѣрительномъ свидѣтельствѣ или же, въ замѣнъ прежняго, составляется новое мѣрительное свидѣтельство.

Значеніе мѣрительнаго свидѣтельства прежде всего въ томъ, что оно необходимо какъ одно изъ приложений къ прошенію о припискѣ судна къ порту. Кроме того, по нему, т. е. соразмѣрно обозначенной въ свидѣтельствѣ вмѣстимости, опредѣляется количество портовыхъ сборовъ.

Въ силу международныхъ конвенцій, мѣрительныя свидѣтельства, выданныя компетентной властью въ одномъ государствѣ ²⁾, признаются и въ другихъ странахъ, но подъ двумя условіями: а) измѣреніе должно быть произведено по системѣ Мурсома; б) вмѣстимость должна быть показана въ англійскихъ тоннахъ.

Второе условіе для приписки судна къ одному изъ русскихъ портовъ — русская національность того или тѣхъ, кому оно принадлежитъ по праву собственности. По праву собственности судно можетъ принадлежать: а) русскому подданному, б) акціонерному предпріятію, в) предпріятію товарищескому, г) нѣсколькимъ совладѣльцамъ.

Первый случай, — национальность по подданству владѣльца, не требуетъ объясненій. За акціонерными предпріятіями, учрежденными въ Россіи, русская национальность признается въ томъ случаѣ, если въ Россіи находятся не только правленіе, но и главные конторы предпріятія, буде таковыя оно имѣетъ. Национальность директоровъ членовъ правленія и директора-распорядителя, членовъ наблюдательнаго совѣта,

¹⁾ Тонна какъ единица вмѣстимости должна быть отличаема отъ другой тонны, какъ единицы вѣса.

²⁾ У насъ мѣрительныя свидѣтельства выдаются таможенями.