

Хамбро Кристиан Фредерик

**Приватное морское коммерческое
право на основании
существующего шведского
законодательства**

**Москва
«Книга по Требованию»**

УДК 34
ББК 67
К82

К82 **Кристиан Фредерик Х.**
Приватное морское коммерческое право на основании существующего шведского законо-
дательства / Хамбро Кристиан Фредерик – М.: Книга по Требованию, 2023. – 219 с.

ISBN 978-5-521-28856-4

ISBN 978-5-521-28856-4

© Издание на русском языке, оформление
«YOYO Media», 2023
© Издание на русском языке, оцифровка,
«Книга по Требованию», 2023

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.

ОГЛАВЛЕНИЕ.

ВВЕДЕНИЕ.

	Стр.
Статья 1. О содержаніи морскаго торговаго права вообще	1.
Статья 2. Объ источникахъ частнаго морскаго права . .	2.

Отдѣленіе первое.

Статья 3. О купеческомъ суднѣ вообще	9.
Статья 4. О постройкѣ и пзмѣреніи судовъ	15.
Статья 5. Объ условіяхъ, на которыхъ коммерческое судно можетъ пользоваться шведской національностью . .	21.
Статья 6. О судовыхъ документахъ, которые должно имѣть на шведскомъ суднѣ, при его слѣдованіи въ заграничное плаваніе	27.
Статья 7. О тѣхъ преимуществахъ, которыми пользуются шведскія суда въ своемъ государствѣ сравнительно съ судами иностранныхъ	32.
Статья 8. О продажѣ судна и долей на владѣніе имъ .	34.
Статья 9. О судовладѣніи	42.
Статья 10. О взаимныхъ отношеніяхъ судотоварищей между собою	45.
Статья 11. Объ отношеніяхъ судовладѣльческихъ товариществъ къ ихъ контрагентамъ	52.

Статья 12. О судовладѣльческомъ старшинѣ	56.
Статья 13. О правахъ на отчужденіе павѣ въ судовла- дѣльческомъ имуществѣ	65.
Статья 14. Объ упраздненіи судовладѣльческаго товарп- щества и продажѣ судна	68.

Отдѣленіе второе.

О командованіи судномъ.

Статья 15. Объ условіяхъ, на которыхъ получается право на командованіе шведскимъ купеческимъ судномъ или пасса- жирскимъ пароходомъ	71.
Статья 16. О приѣмѣ и увольненіи шкиперовъ	76.
Статья 17. Общія положенія о шкиперахъ (капитанахъ) купеческихъ судовъ	84.
Статья 18. О чемъ надлежитъ заботиться шкиперу передъ отходомъ судна въ плаваніе	87.
Статья 19. Объ обязанности шкипера брать лоцмановъ	92.
Статья 20. Какое поощреніе надлежитъ имѣть шкиперу при слѣдованіи судна по назначенію	97.
Статья 21. Объ отношеніи шкипера къ судовой командѣ	99.
Статья 22. Объ отношеніяхъ шкипера къ повѣренными отъ судовладельцевъ и грузовладельцевъ	103.
Статья 23. О шканечномъ журналѣ	108.
Статья 24. О томъ, что долженъ выполнять шкиперъ, если его судно потерпитъ бѣдствіе. О деклараціи и шки- перскихъ объясненіяхъ	113.
Статья 25. О тѣхъ обязательствахъ, которыя шкиперъ можетъ составлять отъ имени своихъ судовладельцевъ	123.
Статья 26. Объ отвѣтственности шкипера по обязатель- ствамъ, которыя онъ составляетъ отъ имени судовладель- цевъ	133.
Статья 27. Объ отчетности шкипера своимъ судовладельцамъ, его жалованьи и прочихъ его правахъ на вознагражденіе	136.

Отдѣленіе третье.

О судовой командѣ.

Статья 28. О наймѣ судовой команды	140.
Статья 29. О служебныхъ обязанностяхъ команды вообще.	147.
Статья 30. Объ обязанности команды находиться на суднѣ	151.
Статья 31. О правахъ команды отказываться отъ службы и правѣ шкипера увольнять отъ службы служащихъ на суднѣ	157.
Статья 32. О правѣ судовой команды пользоваться содержаніемъ и медицинскимъ пособіемъ въ случаѣ болѣзни . .	164.
Статья 33. О доставленіи служащихъ на суднѣ къ мѣсту ихъ найма или къ ближайшему шведскому порту	171.
Статья 34. О размѣрахъ наемной платы командѣ	176.

Отдѣленіе четвертое.

О фрактованіи.

Статья 35. Фрактованіе судовъ вообще и различные роды фрактованія	189.
Статья 36. О формальности фрактовыхъ договоровъ и другихъ правилахъ по совершенію зафрактованія	193.
Статья 37. Объ обязанности фрактовщиковъ имѣть въ готовности судно для принятія груза	197.
Статья 38. Объ обязанностяхъ фрактователя относительно доставки груза. Простойное время для судна	201.
Статья 39. Продолженіе. Разсчетъ простойныхъ дней, когда фрактователей нѣсколько человѣкъ. Фрактованіе на литучный товаръ	209.

ВВЕДЕНИЕ.

Статья I.

О содержаніи морскаго торговаго права вообще.

Морскимъ торговымъ правомъ называется собраніе всѣхъ тѣхъ узаконеній, которыя относятся къ морскому торговому мореплаванію. Судя по точкѣ зрѣнія съ которой мы стапемъ разсматривать эти узаконенія, «морское торговое право» можетъ быть: *международнымъ, административнымъ и частнымъ.*

Въ составъ «международнаго морскаго права» могутъ входить только тѣ узаконенія, на основаніи которыхъ опредѣляются взаимныя сношенія отдѣльныхъ государствъ между собою по предмету мореплаванія; а слѣдовательно къ нему должны относиться преимущественно всѣ вопросы, касающіеся до свободы плаванія по морямъ и тѣхъ ограниченій, которыя могутъ быть постановлены, на время военныхъ дѣйствій, для плаванія коммерческихъ судовъ, какъ воюющихъ, такъ и нейтральныхъ державъ.

Къ «административному» или «распорядительному морскому праву» относится вся та регламентація для морскаго коммерческаго судоходства, которая устанавливается въ собственныхъ

интересахъ каждаго отдѣльнаго государства. Сюда относятся учрежденіе «морскихъ коммерческихъ управъ» (*), лоцманскія, маячныя и карантинныя учрежденія, правила для плаванія пассажирскихъ пароходовъ и т. д., наконецъ—

въ составъ «частнаго» или иначе «гражданскаго морскаго права» входятъ всѣ тѣ узаконенія, которыя устанавливаютъ взаимныя отношенія частныхъ лицъ, возникающія по поводу торговаго мореплаванія.

Какъ бы ни были отчетливо распределены всѣ три категоріи узаконеній, относящихся къ каждому изъ трехъ упомянутыхъ правъ, всѣ они находятся въ такой тѣсной связи между собою, что трудно было бы положить между ними рѣзкія раздѣльныя черты; а потому и въ предполагаемомъ сочиненіи, которое имѣетъ предметомъ анализъ «приватнаго морскаго права» необходимо придется обращаться во многихъ случаяхъ и къ узаконеніямъ относящимся къ двумъ другимъ отдѣламъ «морскаго коммерческаго права».

Статья 2.

Объ источникахъ частнаго морскаго права.

Изъ всѣхъ древнихъ морскихъ уставовъ, о которыхъ дошли до насъ свѣдѣнія, старѣйшимъ почитается уставъ Родосскій, только отчасти вошедшій въ составъ Римскаго Права, но въ главномъ своемъ составѣ для насъ утраченный; что же касается до самаго Римскаго Права, то морскія узаконенія занимали въ немъ самое незначительное мѣсто. Гораздо большее для насъ значеніе имѣютъ морскіе уставы среднихъ вѣковъ, на содержаніи которыхъ, впоследствии, главнѣйшимъ образомъ стали основываться наши новѣйшія морскія торговыя законодательства, и правилами которыхъ гораздо раньше этого пользовались всѣ тѣ государства, у которыхъ морское торго-

(*) Морскія коммерческія управы въ Швеціи имѣютъ въ своемъ вѣдѣніи формулярные списки всѣхъ лицъ служащихъ на коммерческихъ судахъ.

вое право, за неимѣніемъ письменно изложенныхъ на него узаконеній, основывалось на существующихъ обычаяхъ. Изъ этихъ послѣднихъ уставовъ наиболѣе замѣчательны нижеслѣдующіе:

- 1) *Морское Олеронское Право*,—собственно такъ называемое *Rooles* или *Jugements d'Oléron*. Этотъ сборникъ морскихъ узаконеній, или скорѣе общепринятыхъ правилъ по торговому мореплаванію, по свидѣтельству шведскаго писателя Шлютера, получилъ свое названіе отъ острова Олерона вслѣдствіе того, что былъ составленъ по иниціативѣ представителей тогдашняго наиболѣе дѣятельнаго западно-европейскаго коммерческаго общества, сборнымъ пунктомъ котораго былъ островъ Олеронъ.
- Французскій писатель Пардессусъ относитъ первое появленіе этого устава къ исходу 11-го или началу 12-го вѣка. Во всякомъ случаѣ, какъ это сказано, его нельзя было бы назвать уставомъ или сборникомъ законоположеній, а собственно только сборникомъ установившихся, въ торговой практикѣ, обычаевъ, которыми руководствовались въ среднихъ вѣкахъ судопромышленники сѣверныхъ и западныхъ береговъ Франціи, береговъ Англіи и Испаніи. Другой сборникъ морскихъ коммерческихъ правилъ, извѣстный подъ названіемъ «Фламандскаго морскаго права», служившій одновременно съ вышеупомянутымъ для руководства коммерсантовъ во Фландріи, составлялъ не болѣе какъ очень мало измѣненный переводъ «Олеронскаго Права»; а появившійся въ Голландіи нѣсколько позднѣе, а именно около начала пятнадцатаго столѣтія, еще одинъ морской уставъ, подъ названіемъ «Амстердамскаго морскаго права», былъ уже выработанъ на основаніи упомянутаго Фламандскаго устава.

- 2) *Consolato del mare*. Пардессусъ полагаетъ, что этотъ сводъ морскихъ постановленій послужилъ основаніемъ для всѣхъ позднѣйшихъ европейскихъ морскихъ уставовъ, на томъ основаніи, что въ немъ заключались почти всѣ тѣ предметы, которые вошли въ повѣйшія морскія законодательства, за исключеніемъ впрочемъ бодмерейныхъ займовъ. Составленъ онъ былъ, какъ кажется, въ Барцелонѣ и написанъ на итальянскомъ языкѣ, наиболѣе доступномъ въ то время для всѣхъ южно-европейскихъ писателей, а потому и паходился во все-

общемъ примѣненіи во всѣхъ государствахъ прилегающихъ къ Средиземному морю. Многія его узаконенія были однакожь заимствованы изъ Олеронскаго Устава, и потому едва ли мнѣніе Пардессуса справедливо. Происхожденіе его, по времени, слѣдуетъ отнести къ тридцатому вѣку.

3) *Морское право города Висби* (Visby Sjörätt) или *Готландское Водоходное Право* (Gotländska Waterrecht). Происхожденіе его относится ко времени Ганзейскаго Союза, когда главнымъ сборнымъ пунктомъ для ганзейскихъ судопромышленниковъ на Балтійскомъ морѣ служилъ городъ Висби. Изданіе этого сборника появилось въ печати въ 1505 году, когда уже самый городъ утратилъ вовсе свое политическое значеніе и пользовался только однимъ торговымъ, и когда, слѣдовательно, упомянутый сборникъ не могъ, точно также, почитаться въ какомъ нибудь смыслѣ законодательнымъ уставомъ; но тѣмъ не менѣе, онъ служилъ долгое время руководствомъ къ рѣшенію всѣхъ вопросовъ по коммерческому мореплаванію на моряхъ Балтійскомъ и Сѣверномъ, также какъ служило, для той же цѣли, по берегамъ всей западной Европы «Олеронское Право», а въ южныхъ ея водахъ—«Consolato del Mare».

Начиная съ того времени, которое мы принимаемъ за переходное время къ новѣйшимъ вѣкамъ, морскіе торговые обычаи начинаютъ уже дѣлаться предметомъ правительственныхъ законоположеній. Наибольшимъ значеніемъ въ общемъ мореходномъ правѣ пользовался тогда законодательный сборникъ, изданный во Франціи при Лудовикѣ XIV, преимущественно стараніями Кольбера, извѣстный подъ названіемъ «Ordonnance de la marine». Онъ появился въ печати въ августѣ 1681 года и заключалъ въ себѣ наибольшую часть всѣхъ тогдашнихъ европейскихъ узаконеній относившихся до торговаго мореплаванія. А для того, чтобы этотъ ново-изданный уставъ сдѣлать наиболѣе полезнымъ во всеобщемъ его практическомъ примѣненіи, почти одновременно съ нимъ, издано было во Франціи довольно знаменитое въ свое время сочиненіе Валина (Valin) «Nouveau commentaire sur l'ordonnance de la marine», которое осталось не безъ вліянія на послѣдующую разработку морскаго коммерческаго законодательства. 1 января 1808 года «Ordon-

nance de la marine» былъ отмѣненъ, вмѣстѣ съ изданіемъ, по распоряженію Наполеона 1-го, торговаго кодекса, подъ названіемъ «Code de commerce», во 2-ю часть котораго и вошла большая часть узаконеній кольберовскаго устава. Изъ всѣхъ комментаріевъ написанныхъ на «Code de commerce» наиболѣе замѣчательнымъ почитается сочиненіе вышеупомянутаго Пардессуса «Cours de droit commercial».

Постановленія этого наполеоновскаго коммерческаго устава послужили образцами для наибольшей части морскихъ узаконеній западныхъ и южныхъ европейскіхъ государствъ. Очень скоро послѣ его изданія были они приняты отчасти въ полномъ ихъ составѣ, отчасти въ извлеченіи, въ споды морскихъ торговыхъ законоположеній королевства Сардинскаго, великаго герцогства Тосканскаго, королевства Обѣихъ Сицилій, которые и находились въ дѣйствиіи во все время, до самаго соединенія этихъ государствъ въ одну Италію; но сверхъ того на практикѣ продолжали у нихъ существовать еще и общепринятые обычаи. Испанскій коммерческій уставъ, изданный 30 мая 1829 года, можетъ точно также почитаться снимкомъ съ наполеоновскаго кодекса. Въ Португальскій уставъ, изданный 18 сентября 1833, введено было также множество французскихъ узаконеній выработанныхъ отчасти на основаніи Прусскаго «Fandrecht». Голландскій торговый уставъ изданія 1 октября 1838 г. былъ хотя и нѣсколько самостоятельнымъ, передѣланъ также изъ французскаго кодекса, тогда какъ параллельно съ нимъ и до настоящаго времени, въ Голландіи коммерческое мореходство продолжаетъ руководствоваться всѣми тѣми обычаями, которые въ старое время послужили основаніемъ для «Морскаго Права Висби».

Совершенно самостоятельный характеръ усвоенъ былъ для англо-американскаго коммерческаго права. До самаго новѣйшаго времени не было принято въ Англіи ничего такого для торговаго мореплаванія, что бы можно было признать собственно за его кодексъ или уставъ, тогда какъ судебныя мѣста, при рѣшеніи спорныхъ дѣлъ, за небольшими исключеніями, руководствовались тѣмъ что называется «common law», который преимущественно состоялъ изъ обычаевъ, утвердившихся

на основаніи прежней юридической практики. А именно: вследствие весьма оригинальнаго вымысла, предполагалось, на примѣръ, что этотъ неписанный «законъ», который, на основаніи привычныхъ намъ понятій, почти могъ быть выраженъ правами человека, проистекавшими изъ природнаго свойства вещей и установившихся въ обществѣ обычаевъ, присутствовать въ общемъ сознаніи, а судебному мѣсту предстояло только его выразить въ томъ случаѣ, если возникало дѣло, по которому еще не было ввиду какого либо прежняго рѣшенія; а если состоялось прежде какое-либо рѣшеніе по однородному съ нимъ дѣлу—то принять послѣднее за образецъ. Изъ этого всего видѣть можно, что для изученія англійскаго морскаго права приходилось всего болѣе основываться на образцахъ, состоявшихъ въ его сферѣ судебныхъ рѣшеній. Однимъ изъ наиболѣе признанныхъ авторитетовъ по этой части считается Абботъ (лордъ Тентерденъ), который въ сочиненіи своемъ «*Treatise of the law relative to merchant ships and seamen*» познакомилъ всѣхъ съ сущностью англійскаго морскаго коммерческаго права. Въ настоящемъ сочиненіи дѣлаются ссылки на его девятое изданіе. Не менѣе того въ теченіи всего прошедшаго времени и оффиціальное морское законодательство въ Англіи не находилось въ бездѣйствіи: всѣ появившіеся тамъ, отъ времени до времени, парламентскіе акты, по части морскихъ коммерческихъ узаконеній, собраны были въ одинъ общій сводъ подъ названіемъ «*Merchant Shipping Act*» и изданы 10 августа 1854 года. Этотъ сборникъ, содержащій въ себѣ одиннадцать отдѣленій и 548 статей (*) составилъ, такимъ образомъ, общій сводъ англійскихъ постановленій, которыя относились исключительно къ административному морскому праву и очень мало тѣхъ, которыя могли быть отнесены къ праву частному, такъ какъ все, что касалось послѣдняго, содержалось въ одномъ его 3-мъ отдѣленіи (**), гдѣ говорится о шкиперѣ и служителяхъ команды на купеческихъ судахъ. Такимъ образомъ въ юридическомъ

(*) Новое его изданіе 1871 года состоитъ изъ XIII-ти отдѣленій и 696 статей.

(**) Теперь во 2-мъ.