

14146.

ДЕПАРТАМЕНТЪ ВНУТРЕННИХЪ СНОШЕНІЙ МИНИСТЕРСТВА ИНОСТРАННЫХЪ ДѢЛЪ.

---

# ДОНЕСЕНІЯ

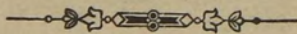
РОССІЙСКО-ИМПЕРАТОРСКИХЪ КОНСУЛОВЪ

ПО ВОПРОСАМЪ

О БОДМЕРЕЪ

И

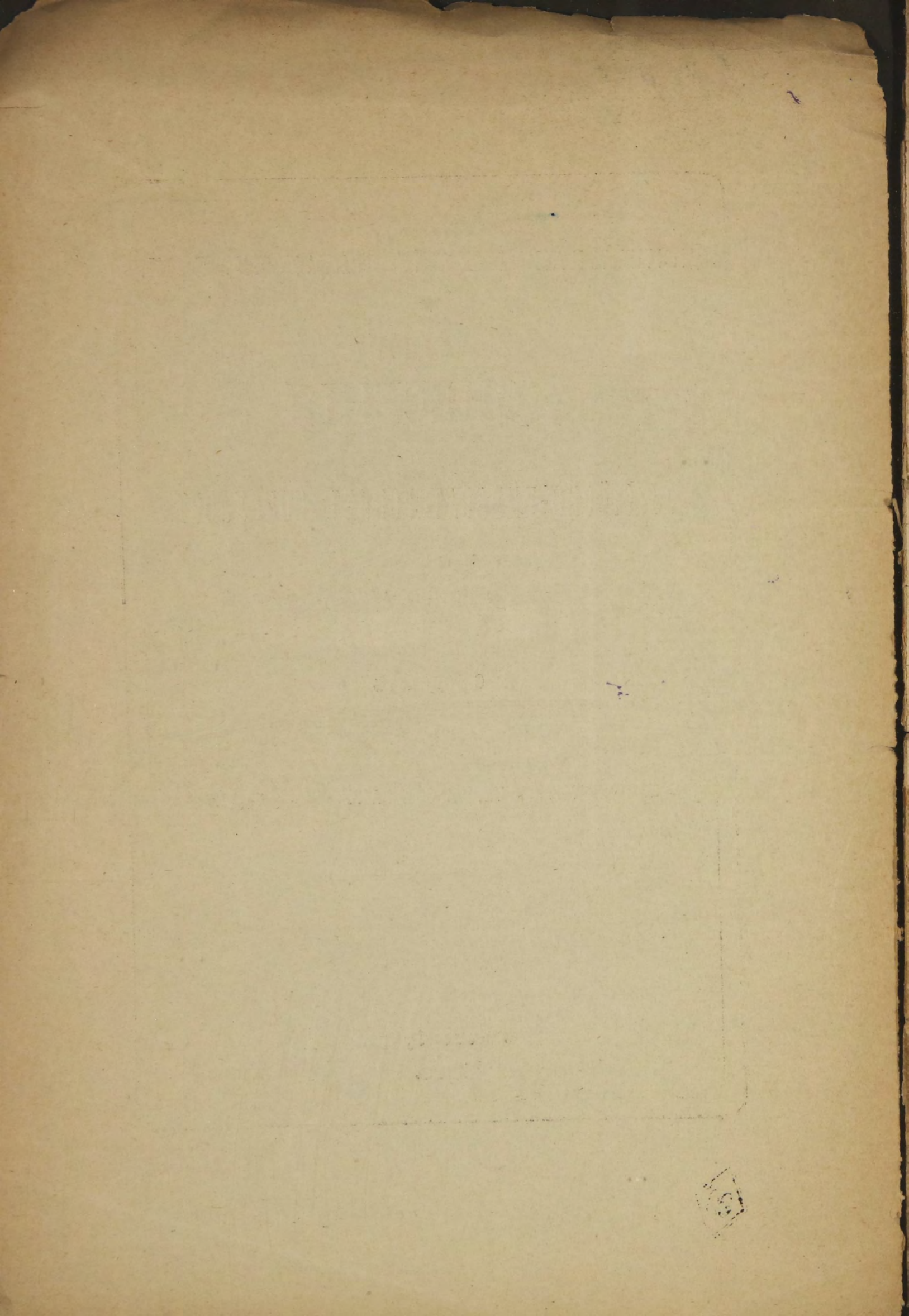
О НАЦИОНАЛЬНОСТИ ШКИПЕРОВЪ НА РУССКИХЪ СУДАХЪ.



С. Петербургъ.

1880.







1446

ДЕПАРТАМЕНТЪ ВНУТРЕННИХЪ СНОШЕНІЙ МИНИСТЕРСТВА ИНОСТРАННЫХЪ ДѢЛЪ.

ДОНЕСЕНІЯ

РОССІЙСКО-ИМПЕРАТОРСКИХЪ КОНСУЛОВЪ

ПО ВОПРОСАМЪ

О БОДМЕРЕѢ

И

О НАЦІОНАЛЬНОСТИ ШКИПЕРОВЪ НА РУССКИХЪ СУДАХЪ.



С. Петербургъ.

№ 4. Типографія В. Кирибаума, въ д. Министерства Финансовъ, на Дворц. площ.

1880.



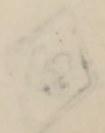
БИБЛИОТЕКА НИИ ССР



К

78643

Печатано по распоряженію Министерства Иностранныхъ Дѣлъ.



Состоящая при С.-Петербургскомъ Отдѣленіи Императорскаго Общества для содѣйствія русскому торговому мореходству комиссія для пересмотра русскаго Торговаго Устава обратилась въ Министерство Иностранныхъ Дѣлъ съ просьбою передать на заключеніе нашихъ консуловъ „Труды“ ея по вопросамъ о бодмерѣ и о національности шкиперовъ на русскихъ судахъ.

На разосланный по этому поводу Россійско-Императорскимъ Консуламъ циркуляръ получены отвѣты отъ Генеральныхъ Консуловъ: 1) г. Фрейтага фонъ-Лоринговена въ Данцигѣ, 2) г. Фольборта въ Копенгагенѣ, 3) г. Попова въ Марсели, 4) г. Минчаки въ Палермо, 5) г. Теттермана въ Христіаніи и 6) Консула г. Петковича въ Фіумѣ. Донесенія эти Министерство признало полезнымъ напечатать въ виду того, что затронутые въ нихъ вопросы представляютъ общій интересъ.

---





**І. Донесеніе Генеральнаго Консула въ Данцигѣ  
Ф. Лоринговена отъ  $\frac{4}{16}$  Мая 1879 г.**

Съ особымъ интересомъ прочелъ я доставленный мнѣ 1-й выпускъ „Трудовъ комиссіи Имп. Общ. для содѣйствія русскому торговому мореходству по пересмотру законовъ“ и считаю нужнымъ сказать, что собранныя въ этомъ выпускѣ замѣчанія и предположенія обработаны съ большою полнотою и отчетливостію; въ нихъ заключаются обстоятельныя отвѣты на всѣ вопросы, необходимость и полезность которыхъ я могъ узнать изъ долгаго опыта. Потому я не считаю необходимымъ вносить какія либо измѣненія, а ограничусь однимъ небольшимъ замѣчаніемъ касательно вопроса объ отвѣтственности корабельнаго капитана по бодмерейному займу въ тѣхъ случаяхъ, когда онъ обращается къ содѣйствію консула, какъ это указано на стр. 31 и 44 „Трудовъ“.

Консулъ съ своей стороны, для провѣрки, можетъ только назначать экспертовъ, но самъ ничего не рѣшаетъ и не можетъ подлежать никакой отвѣтственности передъ собственникомъ судна и груза; вся отвѣтственность остается на капитанѣ. Если же капитанъ и заимодавецъ войдутъ въ неправильное заемное соглашеніе между собою, то единственнымъ средствомъ установить правильныя условія займа является экспертиза. Такая экспертиза должна быть назначаема консуломъ, и капитанъ не долженъ отъ нея уклоняться подъ тѣмъ предлогомъ,



что онъ не въ состояніи оплатить расходовъ экспертизы. Если послѣдняя признаетъ заемъ необходимымъ, тогда эти расходы возлагаются на заимодавца въ случаѣ несостоятельности капитана къ уплатѣ.

(Подписаль **Ф. Лоринговенъ**).

---

**II. Донесеніе Генеральнаго Консула въ Копенгагенѣ  
Фольборта отъ 10/22 Мая 1879 г.**

Вслѣдствіе полученія циркулярнаго отношенія отъ 10-го Апрѣля сего года за № 3554, со вложеніемъ брошюры „Трудовъ комиссіи Императорскаго Общества для содѣйствія русскому торговому мореходству, по пересмотру законовъ о бодмерѣ, о національности шкиперовъ, о правѣ водоходства и о водоходной инспекціи“,—имѣю честь представить нѣкоторыя соображенія, основанныя на наблюденіяхъ многолѣтней консульской практики, по вопросамъ о бодмерѣ, о національности шкиперовъ, штурмановъ и вообще о составѣ экипажа на нашихъ торговыхъ корабляхъ.

Что касается до статей о правѣ водоходства и водоходной инспекціи, то онѣ въ строгомъ смыслѣ слова только косвенно могутъ касаться круга консульской дѣятельности, а слѣдовательно и круга моей опытности. Во время моего пребыванія на постѣ въ Штетинѣ, въ исходѣ 1875 и въ началѣ 1876 года, я имѣлъ честь обращать вниманіе Министерства на англійскій законъ, вступившій въ силу въ Октябрѣ 1875-го года въ Великобританскихъ портахъ, и предписывающій строгій надзоръ за выходящими англійскими торговыми судами, какъ въ отношеніи ихъ прочности и благонадежности, такъ и въ отношеніи благонадежной и правильной ихъ нагрузки, въ особености при разсыпномъ качествѣ груза (какъ напр. зерноваго хлѣба и пр.), при чемъ вслѣдствіе перемѣщенія центра тя-



жести груза на суднѣ отъ сильной морской качки легко происходить несчастія на открытомъ морѣ.

По случаю обнаруженія этого закона въ Англіи, по настоянію Плимсоля, въ видахъ чисто человѣколюбивыхъ по огражденію жизни матросовъ, нѣкоторыя государства, въ томъ числѣ и Германія, немедленно приняли соотвѣтственныя мѣры для избавленія своего торговаго флота отъ старыхъ, къ плаванію негодныхъ, забракованныхъ англійскихъ судовъ, которыя могли сбываться англійскими судовладѣльцами въ другія государства.

Въ виду принятыхъ въ Германіи мѣръ предосторожности, со стороны нашего правительства, 27-го апрѣля 1876 года, послѣдовало распоряженіе \*), по которому въ тѣхъ государствахъ, въ коихъ правительствомъ установленъ осмотръ судовъ, съ цѣлью удостовѣренія въ ихъ прочности и способности къ плаванію въ морѣ; русскія консульства выдаютъ временныя свидѣтельства на плаваніе подъ русскимъ флагомъ не прежде, какъ по полученіи надлежащаго удостовѣренія въ прочности и благонадежности судна. Это распоряженіе касается до судовъ, покупаемыхъ за границею русскими подданными.

Къ сожалѣнію, вторая часть означеннаго англійскаго постановленія, о прочности и благонадежности судовой нагрузки, не удостоилась тогда вниманія. Можетъ быть коммиссія Императорскаго Общества для содѣйствія русскому торговому мореходству, при настоящихъ своихъ занятіяхъ по водоходной инспекціи, найдетъ возможнымъ оцѣнить всю важность прочной судовой нагрузки преимущественно по заграничному плаванію нашего торговаго флота. Это обстоятельство, на которое не всегда обращается надлежащее вниманіе, не мало можетъ способствовать къ обезпеченію и охраненію отъ несчастія и гибели судовъ и людей, посвящающихъ всю свою жизнь мореходству и торговлѣ.

---

\*) Циркуляръ Деп. Вн. Сн. на имя Ген. Консульства въ Копенгагенѣ, отъ 15-го іюня 1876 г. № 5931.



Вообще же введеніе въ нашихъ портахъ тщательнаго освидѣтельствующаго русскіихъ торговыхъ судовъ относительно ихъ благонадежности и прочной нагрузки могло бы имѣть самыя полезныя результаты для нашего торговаго флота и навѣрно показало бы, что и у насъ есть много старыхъ судовъ, давно уже негодныхъ къ мореплаванію.

(Подписаль А. Фольбортъ).

а) О бодмереѣ. Заключение бодмереи, какъ залоговаго обязательства исключительнаго характера, вслѣдствіе преимущества, которымъ оно пользуется предъ всѣми другими долговыми обязательствами, совершается не только въ русскихъ портахъ, въ мѣстопребываніи судовладѣльца или въ другихъ портахъ, въ которыхъ грузится судно, но и въ заграничныхъ портахъ. Исполненіе же или уплата бодмерейнаго обязательства, заключеннаго въ русскомъ портѣ, происходитъ, смотря по условіямъ и назначенію судна, въ русскомъ или иностранномъ портѣ, и кромѣ того погашеніе бодмерейнаго долга, заключеннаго въ иностранномъ портѣ, бываетъ въ иностранномъ же портѣ другаго государства. Этотъ послѣдній случай чаще всего встрѣчается въ консульской практикѣ; дѣятельность консульства состоитъ при этомъ въ возможномъ согласованіи различныхъ интересовъ съ мѣстными условіями и обычаями.

Изъ своей многолѣтней дѣятельности я вынесъ слѣдующія практическія заключенія по предмету бодмерейныхъ займовъ въ иностранныхъ портахъ, какъ въ отношеніи къ нашимъ шкиперамъ и судовладѣльцамъ, такъ и въ отношеніи къ иностраннымъ заимодавцамъ.

Многіе изъ нашихъ шкиперовъ недостаточно знакомы какъ съ сущностью бодмерейнаго займа за границую, такъ и съ обязанностями, возлагаемыми на нихъ по обезпеченію и уплатѣ заимодавца. Они обыкновенно дѣйствуютъ чрезъ коммиссіоне-



ровъ, корабельныхъ маклеровъ или агентовъ, по инструкціямъ, получаемымъ каждый разъ отъ судовладѣльца, который большею частію самъ принимаетъ мѣры, чрезъ посредство своихъ заграничныхъ агентовъ, для уплаты бодмереи въ условленный срокъ, если ожидаемая фрахтовая деньги недостаточны для погашенія долга. При такихъ обстоятельствахъ и вслѣдствіе того, что на практикѣ консульства всегда и прежде всего удостовѣряются въ томъ, имѣетъ ли капитанъ отъ своего судохозяина довѣренность или согласіе на заключеніе бодмереи, пользуется ли онъ правами, обязанностями довѣреннаго лица несетъ ли его отвѣтственность, наконецъ—дѣйствуетъ ли онъ по крайней мѣрѣ съ согласія и вѣдома мѣстнаго агента, коммисіонера или маклера своего судохозяина. Въ виду всего этого кажется необходимымъ и впредь сохранить за личностью капитана характеръ довѣреннаго отъ судохозяина, съ обязанностію дѣйствовать при заключеніи бодмереи за границую по возможности съ вѣдома и согласія его или его агента и коммисіонера въ такихъ мѣстахъ, гдѣ почтовые и телеграфныя сообщенія это дозволяютъ. Это согласіе судохозяина важно для заимодавца по отношенію къ уплатѣ бодмереи, такъ какъ судовладѣлецъ съ бѣльшимъ удобствомъ можетъ сдѣлать зависящее распоряженіе по сему предмету чрезъ своихъ заграничныхъ агентовъ и друзей, между тѣмъ какъ капитанъ, находясь все время въ плаваніи, едва ли въ состояніи принять мѣры къ уплатѣ, которая иногда требуется въ суточный срокъ по прибытіи судна въ портъ назначенія. Но въ то же время эта зависимость отъ судовладѣльца не должна мѣшать шкиперу дѣйствовать безъ вѣдома и согласія судовладѣльца въ случаяхъ крайней необходимости въ такихъ отдаленныхъ мѣстахъ, гдѣ почтовые и телеграфныя сообщенія съ судохозяиномъ слишкомъ затруднительны, а иногда и невозможны.

На основаніи изложеннаго оказывается едва ли не болѣе удобнымъ предоставленіе капитану права заключенія бодмереи по возможности съ предварительнаго согласія судохозяина. Та-



ковое постановленіе, охраняющее хоть отчасти судовладѣльца, кажется тѣмъ болѣе справедливымъ, что въ концѣ концовъ судохозяинъ, при неосторожныхъ, неправильныхъ или нерачительныхъ дѣйствіяхъ своего капитана, лишается судна, иногда единственнаго своего имущества, между тѣмъ какъ капитанъ, болѣею частію безъ состоянія, теряетъ въ крайнемъ случаѣ только свое мѣсто и имѣетъ всегда возможность найти себѣ другое занятіе.

Что касается до заимодавца иностранца, отдающаго свой капиталъ подъ залогъ и всегда предпочитающаго находится подъ покровительствомъ мѣстныхъ законовъ и обычаевъ, съ которыми онъ знакомъ, то понятно, что онъ прежде всего желаетъ имѣть вѣрное и наибольшее обезпеченіе для обратнаго полученія своихъ денегъ, а поэтому онъ имѣетъ право требовать извѣстныхъ условій благонадежности залога, тѣмъ болѣе, что при случайностяхъ морскаго плаванія и при возможности двухъ или болѣе бодмерей въ одно плаваніе, бодмерея его всегда сопряжена съ большимъ рискомъ. Вотъ почему на практикѣ заимодавецъ отдаетъ свои деньги преимущественно подъ залогъ судна, груза и фрахта въ совокупности, а не подъ залогъ отдѣльныхъ предметовъ, снаряженій судна, груза или фрахта. Кромѣ того заимодавецъ обращаетъ вниманіе на прочность и благонадежность судна, на знанія капитана, штурмана, на составъ экипажа, достаточность провіанта, время года, характеръ путешествія, мѣсто назначенія судна и пр.; по всѣмъ этимъ предметамъ онъ имѣетъ право предписывать свои условія, процентное вознагражденіе или премію за ссуду, срокъ платежа и извѣстный курсъ монеты, если долгъ погашается въ другомъ государствѣ, гдѣ господствуетъ другая монетная система. Наконецъ онъ можетъ требовать немедленной продажи судна и груза, или наложенія ареста, въ случаѣ неуплаты бодмерейнаго займа съ премією въ условленный срокъ.

На практикѣ заключеніе бодмерей въ иностранномъ портѣ, гдѣ есть консульство, обыкновенно происходитъ слѣдующимъ



образомъ. Капитанъ, находящійся въ крайней нуждѣ, рѣшается заключить бодмерею, за неимѣніемъ другихъ денежныхъ средствъ къ покрытію издержекъ по уплатѣ за спасеніе и исправленіе судна, за освидѣтельствованіе или осмотръ судна водолазами и экспертами, за снабженіе судна необходимыми снастями, другими предметами снаряженія и провіантомъ, по уплатамъ жалованья и содержанія экипажа; для этого онъ является вмѣстѣ съ своимъ комиссіонеромъ, маклеромъ или агентомъ въ консульство для предварительныхъ совѣщаній. Консульство удостоверяется въ необходимости бодмереи, въ обстоятельствахъ, побудившихъ капитана заключать бодмерею въ извѣстной суммѣ, въ томъ, знаетъ ли судовладелецъ о намѣреніяхъ капитана, имѣетъ ли капитанъ довѣренность или согласіе своего судовладея или его комиссіонера. Затѣмъ назначается день и часъ торга, о чемъ объявляется въ мѣстныхъ газетахъ, а кромѣ того комиссіонеръ или агентъ судна извѣщаетъ подъ рукою на биржѣ лицъ, принимающихъ участіе въ такихъ дѣлахъ.

Въ день торга т. е. отдачи бодмереи за наименьшую премію, въ канцеляріи консульства собираются охотники-заимодавцы, и при этомъ консульская дѣятельность состоитъ въ томъ, чтобы согласовать обоюдные интересы наивыгоднѣйшимъ для капитана образомъ. Послѣ переговоровъ о благонадежности судна, о предписываемомъ заимодавцемъ пути для судна, о порядкѣ и срокѣ уплаты и проч., главная забота консула состоитъ, во-первыхъ, въ назначеніи, съ обоюднаго согласія заинтересованныхъ лицъ, курса, по которому бодмерейная сумма должна быть обратно выплачена заимодавцу въ мѣстѣ назначенія судна, если тамъ существуетъ другая монетная система, и во-вторыхъ, въ стараніи сторговать по возможности низкую премію за ссуду. Такое консульское содѣйствіе въ пользу судовыхъ интересовъ имѣетъ неоспоримую важность при заключеніи заграничныхъ бодмерей, потому что капитанъ, за незнаніемъ дѣла и языка, притомъ въ такую трудную для себя минуту, относится довольно пассивно къ требуемымъ условіямъ.



Когда такимъ путемъ обѣ стороны прійдутъ къ соглашенію, то въ присутствіи капитана, его комиссіонера и заимодавца, требующаго наименьшую премію, консуломъ составляется немедленно, въ книгѣ за № 2, договорный актъ, въ который вносятся какъ причины и обстоятельства, побудившія капитана заключить бодмерею, такъ и всѣ условія займа, а именно: точное обозначеніе плаванія, измѣненія, послѣдовавшія въ экипажѣ по требованію заимодавца, а также количество требуемаго имъ провіанта (на сколько времени), курсъ при переводѣ долговой суммы на иностранную монетную систему, сумма бодмерейнаго займа, размѣръ преміи за ссуду, точное опредѣленіе залога или обезпеченія (обыкновенно судно, грузъ и фрахтъ), мѣсто и срокъ уплаты бодмерейнаго займа; срокъ, съ обоюднаго согласія, назначается обыкновенно короткій, иногда суточный, со времени прибытія судна въ портъ назначенія, при чемъ уплата производится или заимодавцу, или по его приказу другому лицу. Договорный актъ подписывается въ консульской книгѣ капитаномъ или его комиссіонеромъ, заимодавцемъ и консуломъ; при этомъ капитану или его комиссіонеру выдается засвидѣтельствованная копія (выпись) договорнаго акта изъ консульской книги.

На основаніи этого договора, комиссіонеръ капитана вноситъ всѣ данныя въ готовый уже англійскій, французскій или нѣмецкій (смотря по надобности) печатный формуляръ бодмерейнаго письма; письмо это, въ двухъ экземплярахъ, подписывается капитаномъ, подписи котораго свидѣлствуются въ консульствѣ. Одинъ экземпляръ бодмерейнаго письма остается у капитана или у его комиссіонера, а другой сдается при полученіи бодмерейныхъ денегъ заимодавцу; послѣдній съ своей стороны страхуетъ бодмерейную сумму, съ страховою преміею отъ 4 до 8<sup>0</sup>/<sub>0</sub>, если вообще страховое общество соглашается на такое страхованіе; затѣмъ онъ извѣщаетъ своего агента на мѣстѣ назначенія судна о предстоящемъ полученіи въ условленный срокъ бодмерейнаго займа съ преміею



за ссуду. Иногда заимодавецъ продаетъ бодмерейное письмо другому лицу, которое получаетъ по оному въ свое время бодмерейную сумму по приказу.

При заключеніи бодмерейнаго займа шансы пониженія преміи много зависятъ не только отъ времени года и мѣста назначенія судна, но также отъ числа явившихся охотниковъ-заимодавцевъ и отъ установившагося между ними соперничества. Бываютъ случаи, что бодмерейя совсѣмъ не можетъ состояться, за отсутствіемъ заимодавца на торгѣ, или по случаю негоднаго состоянія судна, ненадежности шкипера, штурмана, по невозможности ихъ замѣщенія, или, наконецъ, вслѣдствіе отдаленности порта назначенія судна при отсутствіи какихъ либо торговыхъ сношеній съ этимъ портомъ.

(Подписаль **А. Фольбортъ**).

в) О шкиперахъ и штурманахъ изъ иностранцевъ. Коммиссія Императорскаго Общества для содѣйствія русскому торговому мореходству единогласно высказалась за запрещеніе имѣть на нашихъ судахъ шкиперовъ и штурмановъ изъ иностранцевъ, а также за то, чтобы экипажъ былъ составленъ въ извѣстной пропорціи изъ русскихъ матросовъ; но въ настоящее время мѣра эта едва-ли исполнима: примѣненіе ея къ нашему заграничному плаванію повело бы въ скоромъ времени къ вторичному примѣчанію или отмѣненію, въ родѣ настоящаго примѣчанія къ статьѣ 855 Устава Торговаго.

Взирая съ объективной точки зрѣнія на состояніе нашего торговаго флота, нельзя не сознаться, что финляндскій, а можетъ быть и черноморскій флоты, стоящіе вообще выше балтійскаго, уже давно пользуются почти исключительно шкиперами и штурманами отечественной національности; у нихъ и экипажъ состоитъ преимущественно изъ русскихъ подданныхъ.



Наши балтійскіе и другіе судохозяева, вѣроятно, также охотно нанимали бы русскихъ шкиперовъ и штурмановъ, еслибы въ нихъ не ощущалось недостатка, и еслибы каждый русскій шкиперъ и штурманъ соединялъ въ себѣ требуемыя, въ особенности для заграничнаго мореплаванія, условія, какъ то: практическія свѣдѣнія, извѣстную степень образованія, благонадежность по соблюденію хозяйскихъ интересовъ, знаніе иностранныхъ языковъ и обычаевъ. Въ этомъ то обстоятельствѣ и слѣдуетъ искать причину настоящаго положенія дѣлъ; въ тоже время оно въ извѣстномъ смыслѣ можетъ служить оправданіемъ для нашихъ судохозяевъ, которые, довѣряя шкиперу судно, составляющее часто все ихъ имущество, имѣютъ право требовать отъ него вышеупомянутыхъ личныхъ качествъ, достоинствъ и гарантій. Убѣдиться въ справедливости сказаннаго легко, прислушиваясь къ разговорамъ и желаніямъ нѣкоторыхъ изъ нашихъ судовладѣльцевъ, которые занимаются дальнимъ заграничнымъ мореплаваніемъ, и у которыхъ приглашены иностранные шкипера!

Наконецъ недостатокъ въ хорошихъ туземныхъ матросахъ можетъ также имѣть вліяніе на водвореніе настоящаго порядка дѣла. Такимъ образомъ, если большинство корабельной прислуги по необходимости состоитъ изъ иностранцевъ, то и шкиперъ долженъ быть знакомъ съ общеупотребительными по заграничному мореплаванію языками и обычаями и съ языкомъ большинства экипажа, что много способствуетъ къ сохраненію внутренняго порядка и благочинія на судахъ.

Нашъ матросскій элементъ, за исключеніемъ финляндскаго и черноморскаго, оказывается все еще довольно слабо развитымъ и не представляетъ собою особаго, спеціальнаго класса, который бы имѣлъ особое призваніе къ морскому дѣлу, и, какъ это бываетъ въ приморскихъ странахъ, посвящалъ себя исключительно морской службѣ, побуждаемый стремленіемъ заслужить довѣріе на этомъ поприщѣ и добиться должности штурмана или даже шкипера. У насъ этого нѣтъ; служба по



призванію привлекаетъ очень немногихъ, которые являются какъ бы исключеніемъ; вообще же экипажъ нашихъ балтійскихъ судовъ, въ особенности парусныхъ, все еще слишкомъ часто состоитъ изъ набора различныхъ людей, повидимому безъ всякаго научнаго образованія, людей, которые дѣлаются матросами изъ нужды, чтобы не помереть съ голода; притомъ они поступаютъ на морскую службу, испробовавъ раньше всевозможныя занятія.

Для улучшенія такого состоянія дѣль существуетъ, мнѣ кажется, только одно средство; оно, какъ гласитъ статья 855 Устава Торговаго, состоитъ въ извѣстномъ умственномъ цензѣ, который для шкиперовъ и штурмановъ по заграничному плаванію не долженъ ограничиваться каботажнымъ и внутреннимъ плаваніемъ, но, въ виду международнаго характера мореплаванія, постепенно долженъ приближаться къ уровню умственнаго ценза, требуемаго для шкиперовъ и штурмановъ въ государствахъ съ развитымъ мореходствомъ и торговлею. Кромѣ извѣстнаго умственнаго ценза, слѣдуетъ еще обратить вниманіе на хорошее поведеніе и нравственную благонадежность.

Всѣ эти условія могутъ быть выполнены только постепенно, притомъ всего менѣе достигаются строгими и крутыми мѣрами, которыя обременяютъ судовладельцевъ и окончательно клонятся въ пользу иностранцевъ. При настоящихъ же критическихъ временахъ, переживаемыхъ повсюду въ торговомъ мірѣ, приведеніе въ исполненіе слишкомъ тяжелыхъ постановленій по нашему заграничному, особенно парусному, судоходству, вызываетъ справедливое опасеніе, что кругъ участія нашихъ парусныхъ судовъ въ заграничной и нашей привозной торговлѣ будетъ все болѣе и болѣе суживаться, а это тѣмъ болѣе нежелательно, что и въ настоящее уже время бѣлая часть нашихъ парусныхъ судовъ возвращается на родину безъ груза, съ балластомъ.

(Подписаль А. Фольбортъ).



### III. Донесеніе Генеральнаго Консула въ Марсели С. Попова отъ 14/26 Іюня 1879 г.

Согласно циркуляру отъ 10 Апрѣля № 3554 представляю соображенія по вопросамъ, составляющимъ предметъ перваго выпуска „Трудовъ комиссіи С. - Петербургскаго Отдѣленія Императорскаго Общества для содѣйствія русскому торговому мореходству“.

Прочитавъ со вниманіемъ этотъ выпускъ, я по всѣмъ тѣмъ пунктамъ, по которымъ позволяю себѣ имѣть сужденіе, нахожу совершенно основательными заключенія комиссіи. Лишь по одному пункту заключенія эти кажутся мнѣ неполными. Въ проэктѣ положеній о бодмерейномъ займѣ (стр. 42) опредѣлены случаи, когда капитанъ имѣетъ право заключить заемъ; между этими случаями упущенъ изъ виду, если не ошибаюсь, слѣдующій: когда капитанъ нуждается въ деньгахъ для уплаты жалованья корабельнымъ служителямъ.

Особенно основательны воззрѣнія и заключенія комиссіи по вопросу о національности шкиперовъ и матросовъ. Нѣтъ сомнѣнія, что для развитія русскаго мореходства однимъ изъ первыхъ условій представляется развитіе и размноженіе класса русскихъ мореходцевъ; но это развитіе и размноженіе очевидно парализуются существующимъ закономъ (примѣч. къ ст. 855 Уст. Торг.), разрѣшающимъ судохозяевамъ имѣть какъ шкиперовъ и штурмановъ такъ и матросовъ, въ неограниченномъ числѣ, изъ иностранцевъ, ибо предписанное ограниченіе— $\frac{3}{4}$  общаго числа—не имѣетъ силы въ виду ничтожности назначенной за превышеніе пени, въ 25 руб. О томъ, какъ пользуются судохозяева этимъ разрѣшеніемъ, можетъ, между прочимъ, дать понятіе слѣдующій фактъ: за исключеніемъ пароходовъ Русскаго Общества Пароходства и Торговли и финляндскихъ судовъ, всѣ остальные суда, приходящія въ Марсельскій портъ подъ русскимъ флагомъ, имѣютъ шкиперовъ



и команды исключительно или почти исключительно изъ иностранцевъ: грековъ или австрійскихъ славянъ.

(Подписаль **А. Поповъ**).

#### **IV. Донесеніе Генеральнаго Консула въ Палермо г. Минчаки отъ 14/26 Мая 1879 г.**

Вслѣдствіе циркулярнаго отношенія отъ 10 Апрѣля за № 3,554, честь имѣю представить мои личныя соображенія по вопросамъ, разсмотрѣннымъ въ 1 выпускѣ „Трудовъ комиссіи Императорскаго Общества для содѣйствія русскому торговому мореходству“.

1) По вопросу о бодмерѣ.

Большинство купеческихъ судовъ, плавающихъ въ иностранныхъ моряхъ подъ россійскимъ флагомъ, принадлежитъ Финляндіи. Статья о бодмерѣ въ новомъ (1 Мая 1874 г.) Морскомъ Уставѣ Великаго Княжества Финляндскаго значительно отличается отъ предлагаемаго комиссіею проекта новаго постановленія по сему предмету. Такъ напримѣръ, § 124 Финляндскаго Устава вмѣняетъ въ обязанность капитанамъ соблюдать при заключеніи бодмерей нѣкоторыя правила, обезпечивающія интересы хозяевъ судна или груза. Ничего подобнаго не постановлено въ проектѣ Комиссіи, а только сказано въ примѣчаніи къ § 8, что о заключеніи бодмерей капитанъ обязанъ немедленно извѣстить заинтересованныхъ лицъ. Срокъ платежа по бодмерейному займу въ финляндскомъ законѣ—15-й день по прибытіи судна въ мѣсто назначенія, а въ проектѣ Комиссіи—10-й день и т. п.

Въ этомъ проектѣ (прим. къ § 9) предоставляется на волю капитана обратиться или нѣтъ къ консулу для удостовѣренія необходимости бодмерей. Мнѣ кажется, что въ такомъ дѣлѣ, какъ заемъ по бодмерейному письму, гдѣ легко могутъ возникнуть злоупотребленія со стороны недобросовѣстнаго кора-



бельщика, не слѣдовало бы уничтожать существующаго нынѣ въ нашемъ Торговомъ Уставѣ обязательнаго вмѣшательства консульства при совершеніи такого рода договоровъ. По той же причинѣ, въ мѣстахъ, гдѣ консуль не находится, разсмотрѣніе и одобреніе бодмерей мѣстнымъ магистратомъ должно было бы считаться необходимою.

За исключеніемъ, быть можетъ, Балтійскаго и Сѣверныхъ морей, финляндскіе корабли считаются чисто русскими, особенно въ портахъ Средиземнаго моря. Разница въ дѣлопроизводствѣ при заключеніи одного и того же договора съ двумя русскими капитанами можетъ показаться страннымъ въ такихъ мѣстахъ какъ Ливорно, Алжиръ и т. п. и можетъ даже иногда поставить самага консула въ затруднительное положеніе.

По моему мнѣнію, при ревизіи нашего Торговаго Устава слѣдовало бы обратить особенное вниманіе на то, чтобы не дѣлалось слишкомъ большаго различія между русскими и финляндскими постановленіями во всемъ, что касается до дальняго заграничнаго плаванія.

2) По вопросу о шкиперахъ.

Познакомившись на практикѣ съ нѣкоторыми личностями корабельщиковъ изъ грековъ, ведущихъ русскія купеческія суда, на которыхъ, кромѣ флага и корабельныхъ документовъ, не было ничего русскаго, я могу только желать скорѣйшаго осуществленія предлагаемаго комиссіею постановленія о шкиперахъ.

(Подписаль **Минчаки**).

---

**V. Донесеніе Консула въ Фіумэ А. Петковича  
отъ 6/18 Мая 1879 г.**

Мною получены: циркуляръ отъ 10 прошлаго мѣсяца за № 3,554 и экземпляръ „Трудовъ комиссіи Императорскаго Общества для содѣйствія русскому торговому мореходству“.

Въ нашей періодической печати я встрѣчалъ не разъ крат-



кіе отчеты о полезной дѣятельности помянутой комиссіи, трудящейся надъ разработкою и разъясненіемъ вопросовъ, имѣющихъ такую важность для общаго развитія нашего торговаго мореходства, которое далеко не соотвѣтствуетъ въ нынѣшнемъ его состояніи тѣмъ успѣхамъ, какіе достигнуты въ другихъ отрасляхъ нашего экономическаго развитія. За этими отчетами я слѣдилъ съ большимъ интересомъ, а потому былъ очень радъ, получивъ первый выпускъ „Трудовъ“ этой комиссіи.

Опубликованные въ этой книжкѣ интересные доклады, а равно и заключенія комиссіи, касающіеся существующихъ у насъ и въ другихъ государствахъ постановленій по вопросамъ, болѣе всего соприкасающимся съ консульскими обязанностями, а именно: по вопросамъ о бодмереѣ, о шкиперахъ, о составѣ экипажа торговыхъ судовъ, вполне исчерпываютъ, этотъ предметъ, такъ что едва ли остается что либо прибавить къ тому, что предлагается комиссіею для возможно большаго охраненія интересовъ всѣхъ сторонъ участвующихъ въ бодмерейныхъ сдѣлкахъ, а также и къ тому, что касается поощренія русскихъ людей, желающихъ посвятить себя службѣ въ торговомъ флотѣ. Впрочемъ, къ 10 ст. проекта положеній комиссіи о бодмереѣ слѣдовало бы прибавить еще статью о томъ, что въ случаѣ заключенія займа подъ *залогъ судна* (*hypotèque maritime*), о такомъ займѣ должна быть сдѣлана также отмѣтка на купчей крѣпости судна или на патентѣ онаго. Обязательность этой отмѣтки важна какъ въ интересѣ заимодавца, такъ и въ интересѣ самаго судовладельца, потому что бывають случаи, когда судовладелецъ или шкиперъ, находя неудобнымъ или невыгоднымъ для себя прибѣгать въ случаѣ надобности въ деньгахъ къ бодмерейному займу, желалъ бы совершить заемъ подъ залогъ судна (*hypotèque maritime*); здѣсь-то онъ и встрѣтитъ затрудненія, если таковой заемъ не обставленъ закономъ надлежащими гарантіями, въ числѣ коихъ очень важное мѣсто занимаетъ отмѣтка о такомъ займѣ, сдѣланная консульствомъ, или другою какою либо зако-

72643



номъ на то уполномоченною властью, на корабельной крѣпости или на патентѣ закладываемаго судна. Заимодавецъ же безъ этой отмѣтки, служащей ему гарантіею въ томъ, что заложенное ему судно не можетъ быть продано безъ предварительной уплаты должныхъ ему денегъ, не рѣшится дать денегъ судовладельцу подъ залогъ судна, такъ какъ въ противномъ случаѣ заложенное судно можетъ быть продано на удовлетвореніе другихъ кредиторовъ, или въ пользу самаго судовладельца, какъ показываетъ примѣръ, приведенный въ докладѣ Г. Герда.

Въ итальянскомъ торговомъ кодексѣ (Codice di Commercio. Libro II, del commercio marittimo) есть нѣсколько статей, въ коихъ очень обстоятельно изложены всѣ тѣ условія, которыя должны быть соблюдены при заключеніи займа въ формѣ *hypotèque maritime*. Заемъ этотъ долженъ быть совершенъ письменно; актъ о такомъ займѣ записывается въ реестры того порта, къ которому приписано закладываемое судно, или въ реестры консульства, если заемъ совершается въ иностранномъ портѣ. Какъ въ томъ, такъ и въ другомъ случаѣ объ этомъ займѣ дѣлается отмѣтка на корабельной крѣпости, при чемъ портовые власти и консульства не иначе могутъ занести актъ о подобномъ займѣ въ свои реестры, какъ по предъявленіи патента. Въ текстѣ при записываніи такового акта въ реестры должно быть непременно сказано, что объ этомъ займѣ сдѣлана отмѣтка на патентѣ. О всякой подобной отмѣткѣ консульство обязано сообщить Морскому Министерству, которое въ свою очередь доводитъ объ этомъ до свѣдѣнія морскихъ властей того порта, къ которому приписано известное судно. Затѣмъ при уплатѣ такового займа дѣлается такая же отмѣтка на патентѣ, какъ и при уплатѣ бодмерей.

Въ Австро-Венгріи не существуетъ закона объ *hypotèque maritime*, а имѣется только простое министерское распоряженіе (ordonnance), служащее руководствомъ для морскихъ управленій въ Фіумѣ и Триестѣ, которыя завѣдуютъ этого рода



дѣлами. Торговья палаты, однако, не разъ жаловались на отсутствіе законныхъ постановленій по этому предмету, такъ какъ существующій порядокъ, по отзывамъ этихъ палатъ, не заключаетъ въ себѣ требуемыхъ юридическихъ гарантій. На происходившемъ въ 1877 г. въ г. Триэстѣ морскомъ съѣздѣ (*Congresso marittimo*) делегатовъ отъ коммерческихъ палатъ, отъ приморскихъ городовъ Австро-Венгріи въ томъ числѣ и отъ г. Фіумэ, при обсужденіи мѣръ, необходимыхъ для содѣйствія развитію національнаго торговаго флота, обращено было вниманіе на отсутствіе этого закона и на недостаточность вообще существующаго морскаго торговаго устава, изданнаго еще въ царствованіе Маріи Терезіи; уставъ этотъ давно уже устарѣлъ и не отвѣчаетъ современнымъ требованіямъ морской торговли. При этомъ сдѣлано было также предложеніе ходатайствовать передъ правительствомъ о принятіи для Австро-Венгріи V книги германскаго торговаго устава (*Fünftes Buch. Vom Seehandel*), какъ самаго полнаго въ этомъ отношеніи, по мнѣнію съѣзда, съ нѣкоторыми лишь измѣненіями въ смыслѣ высказанныхъ торговыми палатами въ разное время по этому предмету заявленій. Ходатайство это, однако, не привело ни къ какому результату, такъ какъ въ послѣдніе три года все вниманіе австро-венгерскаго правительства было поглощено, какъ извѣстно, съ одной стороны нескончаемыми переговорами о возобновленіи финансоваго Ausgleich, а съ другой вопросами внѣшней политики, вызванными событіями на Балканскомъ полуостровѣ. Скоро, однако, и здѣсь, какъ вездѣ въ Европѣ, должны выступить на первый планъ экономическо-торговые вопросы, и тогда будетъ, навѣрное, поднятъ въ законодательныхъ собраніяхъ обѣихъ половинъ имперіи вопросъ о составленіи морскаго торговаго устава, причемъ высказанныя торговыми палатами приморскихъ городовъ разныя соображенія, касающіяся морскаго судоходства вообще, послужатъ для правительства хорошимъ справочнымъ матеріаломъ.

Что касается вопроса **о національности шкиперовъ и эки-**



**пажа** нашихъ торговыхъ судовъ, то существующія по этому предмету у насъ постановленія требуютъ дѣйствительно нѣкоторыхъ дополненій и измѣненій въ интересѣ развитія нашего національнаго коммерческаго флота.

Давно всѣмъ извѣстно, что примѣчаніе къ ст. 855 Торг. Уст., по которому „разрѣшается, въ видѣ изъятія, имѣть на русскихъ судахъ, *впредь до усмотрѣнія*, какъ шкиперовъ и штурмановъ, такъ и матросовъ, безъ ограниченія числа, изъ иностранцевъ“, примѣняется, къ сожалѣнію, на практикѣ въ смыслѣ, далеко несоотвѣтствующемъ интересамъ морскаго судоходства. Такъ, напр. на шести русскихъ парусныхъ торговыхъ судахъ, посѣтившихъ здѣшній портъ со времени моего прибытія въ Фіумэ и принадлежащихъ судовозяевамъ, проживающимъ въ нашихъ черноморскихъ портахъ, *не находилось ни одного русско-подданнаго шкипера или матроса*; почти всѣ — греческо-подданные, немногіе лишь изъ нихъ — австро-венгерскіе подданные. Во время нахождения моего въ Корфу (1871—72 г.) въ качествѣ секретаря Генеральнаго Консульства, я замѣчалъ на приходившихъ туда русскихъ торговыхъ судахъ то же самое, а потому можно безъ преувеличенія сказать, что за исключеніемъ Русскаго Общества Пароходства и Торговли (о нашихъ каботажныхъ судахъ Чернаго Моря не имѣю подѣ рукою свѣдѣній), всѣ плавающія подѣ русскимъ флагомъ торговыя суда, приписанныя къ нашимъ черноморскимъ портамъ, только по имени русскія, ибо шкипера и экипажъ этихъ судовъ все — иностранцы. Такой порядокъ вещей долженъ неминуемо отзываться чрезвычайно невыгоднымъ образомъ на развитіи нашего черноморскаго коммерческаго флота, а потому нельзя не согласиться съ выраженнымъ въ докладѣ г. Ильишевича мнѣніемъ о необходимости принятія соотвѣтственныхъ тому серьезныхъ мѣръ, чтобы положить конецъ такому порядку вещей, который едва-ли получилъ право гражданства въ какой нибудь другой странѣ.

(Подписаль **А. Петровичъ**).



**VI. Донесеніе Генеральнаго Консула въ Христіаніи  
А. Теттермана отъ 12/24 Мая 1879 г.**

При циркулярномъ отношеніи отъ 10 Апрѣля за № 3554, мнѣ доставленъ первый выпускъ „Трудовъ особой комиссіи, учрежденной С.-Петербургскимъ Отдѣленіемъ Императорскаго Общества для содѣйствія русскому торговому мореходству съ спеціальною цѣлью пересмотра нашего торговаго устава“.

Сочувствуя вполнѣ задачѣ, разрѣшеніемъ которой занимается комиссія, я приступлю къ краткому изложенію своихъ замѣчаній на предлагаемый проектъ законоположеній **о бодмерѣ**, предпославъ общее замѣчаніе, что при разработкѣ вопроса докладчики не имѣли вовсе въ виду постановленій норвежскаго морскаго устава отъ 24 Марта 1860 года, хотя Норвегія и занимаетъ столь видное мѣсто между морскими державами и норвежское законодательство выработало нѣкоторыя самостоятельныя начала именно по части морскаго устава. Я же съ своей стороны, во вниманіе къ мѣсту службы, считаю своею обязанностію и спеціальною задачею, при оцѣнкѣ предлагаемыхъ новыхъ законоположеній, руководствоваться не только общими теоретическими доводами и указаніями консульской практики, но также имѣть въ виду дѣйствующія норвежскія законоположенія о бодмерѣ.

Неполнота 6-й статьи (1057—1062) нашего торговаго устава о бодмерѣ явствуетъ уже изъ простаго сравненія числа ихъ съ числомъ статей новѣйшихъ морскихъ уставовъ о бодмерѣ, такъ напр. въ норвежскомъ уставѣ имѣются 13 ст., а въ финляндскомъ отъ 1873 г. — 11 ст. по этому предмету. Въ проектѣ г. Буссе предлагается не менѣе 28 ст., при чемъ все-таки пропущены, какъ будетъ доказано въ своемъ мѣстѣ, нѣкоторыя существенно важныя законоположенія. Въ проектѣ же комиссіи, рассмотрѣвшей проектъ г. Буссе, вопросъ исчерпанъ 19-ю статьями.



Неполнота эта заключается въ слѣдующемъ: нѣтъ достаточныхъ постановленій о порядкѣ удостовѣренія въ необходимости совершенія бодмерейнаго займа, существующія постановленія (ст. 912 торг. устава и прилож. къ 2025 ст. по продолженію II) противорѣчатъ одно другому; нѣтъ точнаго опредѣленія преимущественныхъ правъ бодмерейнаго кредитора предъ другими кредиторами судна; нѣтъ точнаго опредѣленія о предметахъ обезпеченія бодмерейнаго займа въ томъ или другомъ случаѣ; нѣтъ постановленій о личной отвѣтственности шкипера и судовозяина по отношенію къ бодмерейному заимодавцу; нѣтъ постановленій о порядкѣ взысканія по бодмерейному займу и о срокахъ давности и т. д.

Что касается, во первыхъ, порядка предварительнаго удостовѣренія необходимости бодмерейнаго займа, то я не могу согласиться съ мнѣніемъ г. Буссе \*) о томъ, что соблюденіе извѣстныхъ предварительныхъ формальностей „не представляется существеннымъ для дѣйствительности бодмерей“. Постановленія по этому предмету въ 47, 48, 103 и 124 ст. финляндскаго морскаго устава объ извѣщеніи судовозяина, хозяевъ груза (и страховщиковъ) о постигшемъ ихъ имущество несчастіи, о дѣйствіяхъ по исправленію судна, по сохраненію груза, а также объ удостовѣреніи консуломъ, судомъ, или другимъ начальствомъ дѣйствительной нужды въ деньгахъ, являются по моему мнѣнію, достаточною гарантіею не только для судовозяина и грузовладѣльца въ добросовѣстномъ соблюденіи шкиперомъ ихъ интересовъ, но также для заимодавца — въ необходимости и законности заключаемой сдѣлки. Цитируемая г. Гердомъ 124 статья финляндскаго устава, устанавливая обязанность предварительнаго удостовѣренія необходимости займа агентами заинтересованныхъ лицъ, консуломъ, судомъ или другимъ начальствомъ, допускаетъ также заключеніе бодмерейнаго займа безъ соблюденія этихъ *предварительныхъ* фор-

---

\*) См. „Труды комиссіи“.



мальностей, но *подъ условіемъ* представленія *въ свое время* со стороны *заимодавца* достовѣрнаго свидѣтельства о необходимости займа. И во всякомъ случаѣ преимущество бодмерейнаго кредитора предъ другими *на удовлетвореніе изъ заложеннаго имущества* по прибытіи судна въ портъ назначенія или въ портъ, гдѣ прекращается рейсъ, обусловливается соблюденіемъ формальностей, установленныхъ для совершенія бодмерейнаго письма и для предварительнаго удостовѣренія необходимости займа консуломъ, судомъ и т. д. не только по финляндскому уставу, но также по уставамъ французскому (ст. 312 и 234) и голландскому (ст. 572) (смотри также 686 ст. нѣмецк. устава въ связи съ ст. 683); но впрочемъ, какъ прибавляетъ финляндскій уставъ, преимущество это не зависитъ отъ доказательства въ томъ, что ссуженныя деньги дѣйствительно употреблены на предназначенный предметъ.

Норвежскій уставъ предоставляет усмотрѣнію шкипера въ указанныхъ подробно случаяхъ крайней нужды въ деньгахъ и когда невозможно получить инструкціи судовладельца — заключить заемъ на бодмерейныхъ условіяхъ безъ предварительнаго удостовѣренія необходимости займа консуломъ, судомъ или другими властями.

Послѣдствія отъ несоблюденія установленныхъ закономъ предварительныхъ формальностей удостовѣренія въ необходимости займа, по 132 ст. финляндскаго устава, заключаются въ томъ, что бодмерейный заимодавецъ лишается своихъ преимущественныхъ правъ на удовлетвореніе своей ссуды и уравнивается въ правахъ съ другими, менѣе благопріятствуемыми закономъ кредиторами.

Изъ рѣшенія руанскаго суда отъ 28 Ноября 1818 года (помѣщеннаго въ изданіи Rogron франц. торг. устава, въ видѣ объясненія къ ст. 312) видно, что вслѣдствіе неимѣнія разрѣшенія французскаго консула на заключеніе бодмерейнаго займа, бодмерейный контрактъ въ данномъ случаѣ былъ признанъ недействительнымъ („l'invalidité du titre en vertu duquel



le prêteur a actionné l'emprunteur“) и судъ постановилъ, что „le prêteur n'a, dans ce cas, contre le capitaine que l'action résultant d'un prêt ordinaire“.

По 572 ст. голландскаго торговаго устава такія же точно послѣдствія вытекають для заимодавца отъ непредъявленія бодмерейнаго контракта въ подлежащемъ окружномъ судѣ. Реальное обезпеченіе займа судомъ прекращается, контрактъ сохраняетъ силу личнаго обязательства должника и предоставляетъ заимодавцу лишь право на возвратъ ссуженнаго капитала съ обыкновенными купеческими процентами. И это, по видимому столь строгое, постановленіе вызвано желаніемъ законодателя соблюсти интересы другихъ кредиторовъ бодмерейнаго должника, въ особенности на случай послѣдующей несостоятельности его. Обязанность предъявленія бодмерейнаго письма въ окружномъ судѣ впрочемъ лежитъ на заимодавцѣ.

И такъ я полагаю, что нѣкоторыя узаконенія о предварительномъ удостовѣреніи необходимости бодмерейнаго займа и о совершеніи бодмерейнаго контракта вызываются не только интересами хозяевъ закладываемаго имущества (или страховщиковъ онаго), но также интересами другихъ, непривилегированныхъ кредиторовъ судохозяина и грузовладѣльца. Предлагаемая комиссіею правила по этому предмету очевидно полнѣе соотвѣтствующихъ статей проекта г. Буссе. Но въ томъ и другомъ проектѣ не достаетъ слѣдующаго важнаго постановленія: въ бодмерейномъ письмѣ должно быть особо упомянуто, что выдаваемое обязательство есть именно бодмерейное письмо (см. ст. 684 нѣмецк. устава и 126 ст. финляндскаго; сравн. 7 пунктъ 541 ст. нашего вексельнаго устава, гдѣ требуется, „означеніе, что сіе обязательство есть вексель“). По 683 статьѣ нѣмецкаго устава заимодавецъ пользуется только правами обыкновеннаго кредитора, если особый характеръ бодмерейнаго контракта не выговоренъ въ совершаемомъ актѣ объ этой сдѣлкѣ.



Затѣмъ перейду къ разсмотрѣнію вопроса о предметахъ обезпеченія бодмерейнаго письма.

Прежде всего укажу на разногласіе во взглядахъ на этотъ предметъ между г. Буссе и комиссіею. Согласіе ихъ ограничивается опредѣленіемъ того, что не можетъ служить обезпеченіемъ бодмерейнаго займа: жалованья шкипера и экипажа и страховаго полиса. Но между 4-ю статьею проэкта г. Буссе и 5-ю статьею проэкта комиссіи существуетъ поразительная разница. Я долженъ отдать безусловное предпочтеніе редакціи 4-й ст. г. Буссе.

Послѣдняя фраза 5-й статьи проэкта комиссіи въ связи съ 15 статьею объ обезпеченіи бодмерейнаго займа *грузомъ*— „когда заемъ совершается исключительно въ интересахъ грузовладѣльца“—мнѣ дѣйствительно непонятна. Фраза эта устанавливаетъ, что „если обезпеченіемъ займа служитъ грузъ, то включается и фрахтъ“. Слѣдовательно, по мнѣнію комиссіи, обезпеченіемъ займа, совершеннаго исключительно въ интересахъ грузовладѣльца, служитъ грузъ и фрахтъ (!) Но вѣдь извѣстно, что грузъ служитъ именно обезпеченіемъ уплаты фрахта судовладелецу со стороны грузовладѣльца (см. 280, 307 и 308 ст. франц. торг. устава; 487 ст. голландскаго; 624 ст. нѣмецкаго; § 68 норв.; 109, 113, 120 и 121 ст. финл.—§ 307 франц. устава гласитъ: „*Le capitaine est préféré, pour son frêt, sur les marchandises de son chargement*“ и т. д.). Какъ же можно обезпечить уплату одного долга—грузовладѣльца бодмерейному заимодавцу—другимъ долгомъ—грузовладѣльца же шкиперу или судовладелецу? Здѣсь очевидно кроется серьезное недоразумѣніе.

Впрочемъ, и въ докладѣ г. Буссе замѣчается не вполне ясное понятіе о значеніи фрахта по французскому и голландскому уставамъ, при обезпеченіи бодмерейнаго займа. Голландскій законъ, вполне согласный съ французскимъ въ этомъ отношеніи, не допускаетъ обезпеченія бодмерейнаго займа фрахтомъ иначе какъ въ связи съ судномъ или съ судномъ и гру-



зомъ вмѣстѣ. Тѣ статьи голландскаго (576 §) и французскаго (§ 318) уставовъ, на которыя ссылается г. Буссе (стр. 14) утверждая, что ими „дозволяется обезпечивать бодмерею фрахтомъ“, наоборотъ воспрещаютъ заключеніе бодмерейнаго письма исключительно подъ обезпеченіе получаемымъ фрахтомъ (le frêt à faire, „de te verdienen vracht“) или ожидаемою прибылью отъ груза (le profit espéré des marchandises, „de veruacht wordende urnot“); 318 ст. французскаго торговаго устава гласитъ такъ: „Tous emprunts sur le frêt à faire du navire et sur le profit espéré des marchandises sont prohibés. Le prêteur, dans ce cas, n'a droit qu'au remboursement du capital, sans aucun intérêt“. По замѣчанію издателей голландскаго устава къ 578 ст., согласной съ приведенною французскою, это постановленіе основывается на томъ соображеніи, что бодмерейный договоръ, по своему характеру, можетъ быть обезпеченъ только дѣйствительно существующими вещественными предметами, каковы напр. судно и нагруженный товаръ; получаемый же фрахтъ и ожидаемая прибыль отъ товаровъ, не будучи вещественными предметами, не существуютъ вовсе въ моментъ заключенія займа, поэтому и не могутъ быть признаваемы за обезпеченіе займа, но являются послѣдствіями плаванія судна и доставки груза къ мѣсту назначенію, а слѣдовательно только въ связи съ судномъ и грузомъ, какъ принадлежности оныхъ, могутъ быть отдаваемы въ обезпеченіе бодмерейнаго займа.

5-я статья проекта г. Буссе, а 9-я проекта комисіи вызываетъ съ моей стороны то замѣчаніе, что въ этихъ статьяхъ вовсе не предусмотрѣнъ случай добровольнаго, умышеннаго бросанія, уничтоженія, истребленія, для общаго спасенія судна и груза, такого предмета, которымъ обезпеченъ бодмерейный заемъ. Между тѣмъ во всѣхъ законодательствахъ имѣются на этотъ случай особыя, хотя и несогласныя между собою, законоположенія. Нѣмецкій, финляндскій, норвежскій и голландскій уставы согласны между собою въ томъ, что если предметъ, служащій обезпеченіемъ бодмерейнаго займа, будетъ бро-



шенъ или истребленъ при такихъ обстоятельствахъ, когда за него будетъ выдано вознагражденіе въ расчетѣ общей аваріи, то бодмерейный кредиторъ вступаетъ въ права хозяина пропавшаго предмета на полученіе вознагражденія за оный \*) (ст. 99 норв. устава, 123 финл., 691 нѣмецкаго, 589 голл.). Французскій же законъ наоборотъ постановляетъ: „Les prêteurs à la grosse contribuent, à la décharge des emprunteurs, aux avaries communes. Les avaries simples sont aussi à la charge des prêteurs, s'il n'y a convention contraire“. (§ 330).

На случай же кораблекрушенія постановленіе французскаго закона—столь же ясное и выразительное, какъ короткое: „En cas de naufrage le paiement des sommes empruntées à la grosse est réduit à la valeur des effets sauvés et affectés au contrat, déduction faite des frais de sauvetage (§ 327).

Затѣмъ 7-я статья проекта г. Буссе по моему мнѣнію не правильно составлена. Бодмерейный кредиторъ, конечно, не имѣетъ такого безусловнаго преимущества предъ другими кредиторами, претензіи которыхъ также обезпечены судомъ и фрахтомъ или грузомъ. Это обстоятельство и не ускользнуло отъ вниманія комисіи, разсмотрѣвшей докладъ и проектъ г. Буссе. Въ предлагаемомъ комисіею порядкѣ удовлетворенія кредиторовъ, по моему мнѣнію, слѣдуетъ переставить №№ 3 и 4: спасительные расходы имѣютъ преимущество предъ жалованьемъ лицъ экипажа. Лоцманскія же деньги слѣдуетъ перенести въ № 2, такъ какъ онѣ наравнѣ съ ластовыми и маячными сборами составляютъ казенное взысканіе (см. 12 ст. финл. устава. Въ другихъ уставахъ установленъ другой порядокъ, см. напр. 191 ст. франц. торг. устава, 313 ст. голланд. устава, 757 ст. нѣмецк. устава и т. д.). По нѣмецкому уставу участіе судна въ общей аваріи имѣетъ преимущество предъ бодмерейнымъ займомъ, по финляндскому же и нор-

---

\*) Но, съ другой стороны, онъ освобождается отъ участія въ вознагражденіи другихъ заинтересованныхъ лицъ.



вежскому закону эти двѣ претензіи на судно пользуются одинаковыми правами по взысканію.

Одинаковыя съ бодмерейнымъ кредитомъ права предоставлены норвежскимъ уставомъ какъ хозяину груза, такъ и шкиперу за ссуженныя ими на надобности судна деньги:

§ 105 морскаго устава предоставляетъ шкиперу, въ случаѣ самой крайней нужды, когда ему невозможно получить деньги ни бодмерейнымъ займомъ, ни продажею товаровъ судохозяина—продать часть принадлежащаго другому лицу груза на сумму необходимо нужныхъ ему денегъ. Хозяинъ проданныхъ такимъ образомъ товаровъ удовлетворяется изъ судна, фрахта и остальнаго груза на правахъ бодмерейнаго кредитора. 12 ст. (4 пунктъ) финляндскаго морскаго устава также предоставляетъ грузовладѣльцу въ такомъ случаѣ право на преимущественное удовлетвореніе изъ стоимости судна.

§ 166 норвежскаго морскаго устава предоставляетъ шкиперу, который во избѣжаніе бодмерейнаго займа, производилъ расходы изъ своихъ собственныхъ средствъ на пользу судна, такое же залоговое право на удовлетвореніе его ссуды изъ судна, фрахта и принадлежащаго судохозяину груза, какъ бодмерейному кредитору. Такое же право присвоено шкиперу, если судно и грузъ погибли, другое же личное имущество судохозяина поступило въ конкурсное управленіе, на преимущественное удовлетвореніе изъ *страховой суммы* за погибшіе предметы. Но претензіи такого рода должны быть предъявлены ко взысканію въ шестимѣсячный срокъ со дня прибытія судна въ портъ, къ которому оно состоитъ приписаннымъ; ни въ проектѣ г. Буссе, ни въ проектѣ комисіи не имѣется постановленій по этимъ двумъ пунктамъ, хотя первый случай предусмотрѣнъ, впрочемъ, и другими морскими уставами. Здѣсь, конечно, нѣтъ рѣчи о бодмерейной преміи, но одно то обстоятельство, что въ порядкѣ удовлетворенія кредиторовъ претензіи эти пользуются преимуществами бодмерейной ссуды, вполне оправдываетъ помѣщеніе



105 и 106 ст. въ отдѣлѣ о бодмереѣ въ норвежскомъ уставѣ и вызываетъ такія же постановленія въ проектахъ пересмотра нашего торговаго устава.

Порядокъ предъявленія бодмерейнаго письма ко взысканію не опредѣленъ съ точностью ни въ проектѣ г. Буссе, ни въ проектѣ комиссіи. Помѣщеніе въ проектѣ статьи, согласной съ 677 ст. нѣмецкаго устава, казалось бы мнѣ тѣмъ болѣе полезнымъ и цѣлесообразнымъ, что въ ней заключается постановленіе о томъ, къ кому предъявить искъ въ случаѣ обезпеченія бодмерейнаго займа тѣмъ или другимъ предметомъ—судномъ или товаромъ, а также въ случаѣ перехода заложеннаго имущества въ руки третьяго лица. Въ цитируемой г. Гердомъ 241 ст. финляндскаго устава указанъ сокращенный порядокъ взысканія по бодмерейному письму, какъ по безспорному документу.

Другой недостатокъ проектовъ заключается въ томъ, что въ нихъ не имѣется положительнаго узаконенія о срокѣ, въ который бодмерейный кредиторъ долженъ отыскать свои права по бодмерейному письму подъ опасеніемъ лишенія своихъ преимущественныхъ правъ. Укажу здѣсь на 14 ст. финляндскаго устава, 102 ст. норвежскаго, 906 ст. нѣмецкаго, 432 ст. французскаго и 743 ст. голландскаго устава и т. д.

Говоря здѣсь о дѣйствіяхъ по взысканію бодмерейнаго займа, считаю также умѣстнымъ указать на неправильное, по моему мнѣнію, выраженіе: „наложить *запрещеніе* на предметы, обезпечивающіе заемъ“. Судно признается какъ иностранными (франц. торг. устав. ст. 190) законами, такъ и нашими собственными законами (уставъ гражд. судопр. ст. 987, финл. морской уставъ § 8), *движимостію*, а, по установившемуся юридическому языку, на движимость— „налагается *арестъ*“, на недвижимость же— „запрещеніе“ (см. 602, 616 и 624 ст. устава гражд. судопр.); потому-то мнѣ кажется справедливымъ 25 статью проекта г. Буссе (а 11 ст. проекта комиссіи), подвергнуть соответствующему измѣненію въ редакціонномъ



отношеніи. Согласно финляндскому и нѣмецкому уставамъ мнѣ кажется также не лишнимъ прибавить постановленіе, что если уплата денегъ по бодмерейному письму не послѣдуетъ въ назначенный срокъ, то заимодавецъ со дня просрочки пользуется правомъ на полученіе законныхъ процентовъ какъ на ссуженный капиталъ, такъ и на условленную бодмерейную премію.

26 и 27 статьи проекта г. Буссе (а 18 ст. проекта комиссіи), по моему мнѣнію, полезнѣе редактировать такъ, что въ первомъ случаѣ грузовладѣльцу предоставляется *право обращенія взысканія на судно* (§ 12, пунктъ 4 финл. устава), а въ послѣднемъ случаѣ предоставляется *судохозяину право обращенія взысканія на грузъ* (§ 109 финл. устава). Обеспеченіе взысканія вещью, вещественнымъ предметомъ, имѣющимся подъ рукою и принадлежащимъ должнику, конечно составляетъ сущность этого постановленія, но простая „обязанность вознаградить“ — столь эластичное выраженіе, что тутъ можно разумѣть и удовлетвореніе кредитора просто изъ другаго личнаго имущества должника.

Бодмерейное письмо обыкновенно совершается въ нѣсколькихъ экземплярахъ (§ 687 нѣм. уст. и § 129 финл. устава), и къ этомъ случаѣ нѣмецкій законъ устанавливаетъ правило, что въ каждомъ отдѣльномъ экземплярѣ должно быть упомянуто, въ сколькихъ экземплярахъ совершено бодмерейное письмо, и что если въ портѣ назначенія будутъ предъявлены нѣсколько такихъ экземпляровъ такого письма, то шкиперу предоставляется, для полученія права свободнаго распоряженія заложенными предметами, внести деньги въ судъ и о томъ увѣдомить владѣльцевъ разныхъ экземпляровъ бодмерейнаго письма (§ 690 нѣм. уст. и 129 ст. финл. уст.). Финляндскій уставъ, повидимому, устанавливаетъ еще болѣе простое и цѣлесообразное правило на этотъ случай.



На остальные статьи предлагаемыхъ проектовъ я не имѣю въ настоящее время никакихъ существенныхъ замѣчаній и потому перейду къ разсмотрѣнію тѣхъ послѣдствій, которыя вытекаютъ изъ утвержденія этихъ проектовъ для консульской дѣятельности.

Къ 68 ст. консульскаго устава въ свое время сдѣлано такое примѣчаніе, что „участіе консуловъ при заключеніи бодмерейнаго займа не допускается, коль скоро подобнаго рода сдѣлки относятся до финляндскихъ судовъ“. По цитируемой же г. Гердомъ 124 статьѣ новаго финляндскаго устава, перешедшей въ проектъ комисіи въ видѣ примѣчанія къ 9 статьѣ, удостовѣреніе необходимости бодмерейнаго займа консуломъ впредь обязательно также для финляндскихъ шкиперовъ, а потому дѣйствующія инструкціи по этому предмету вызываютъ соотвѣтствующее измѣненіе и поясненіе. 912 же статья торговаго устава должна быть согласована съ 68 ст. консульскаго устава или съ тѣми законоположеніями, которыя предлагаются въ замѣнъ дѣйствующихъ законоположеній о бодмерей.

Но если участіе консула при заключеніи русскимъ шкиперомъ въ иностранномъ портѣ бодмерейнаго займа главнымъ образомъ заключается въ удостовѣреніи необходимости такого займа, то съ другой стороны въ томъ случаѣ, когда русскій шкиперъ, занявшій въ другомъ портѣ деньги подъ обезпеченіе судномъ или грузомъ, приходитъ въ портъ назначенія, гдѣ находится русскій консулъ и гдѣ предстоитъ рассчитаться съ владѣльцемъ бодмерейнаго письма, консульское вмѣшательство вызывается другими обстоятельствами. Предполагая тотъ случай, неоднократно встрѣчавшійся на практикѣ, что судно, для удовлетворенія бодмерейнаго кредитора, будетъ продано съ аукціоннаго торга и перейдетъ къ иностранному хозяину, я прежде всего укажу на обязанность консула отобрать отъ шкипера документы, удостовѣряющіе русскую національность судна и право онаго на поднятіе русскаго купческаго флага. Предполагая далѣе, что судно продано за сумму, не превы-



шающую претензію бодмерейнаго кредитора или что этотъ послѣдній на публичномъ торгѣ оставилъ судно за собою по неимѣнію другихъ охотниковъ до онаго, то для консула возникаетъ вопросъ о порядкѣ возвращенія на родину шкипера и экипажа и объ удовлетвореніи ихъ причитающимся жалованьемъ. Расходы эти, конечно, могутъ быть удержаны изъ продажной суммы судна, такъ какъ по прямому смыслу морскихъ уставовъ жалованье лицъ экипажа удовлетворяется изъ судна преимущественно предъ претензією бодмерейнаго кредитора. Но морскіе уставы, очевидно, не согласны между собою по вопросу о томъ, слѣдуетъ ли отнести на счетъ судна одно причитающееся по день увольненія жалованье шкипера и экипажа, или также и расходы по возвращенію ихъ на родину. Примѣнимы ли постановленія 57 ст. консульскаго устава, обезпечивающія корабельнымъ служителямъ плату *до времени прибытія* въ Россію, по соображенію разстоянія, къ тому виду *продажи* русскаго судна, когда закладодержатель, — владѣлецъ бодмерейнаго письма — при продажѣ судна съ публичнаго торга оставляетъ оное за собою по неимѣнію охотниковъ на судно за сумму, превышающую бодмерейный заемъ. Разъясненіе этого вопроса представляется весьма желательнымъ для консульской практики.

Въ виду того, что съ 1875 года всѣ консульскіе сборы поступаютъ въ пользу государственнаго казначейства, Императорское Министерство очевидно имѣетъ также фискальный интересъ въ рѣшеніи вопроса о томъ, слѣдуетъ ли взимать установленную 1<sup>0</sup>/<sub>0</sub> пошлину съ продажной суммы русскаго судна даже въ случаѣ только-что указанномъ, когда закладодержатель оставляетъ на аукціонномъ торгѣ судно за собою, за неполученіемъ своей ссуды деньгами.

57 ст. устава и находящаяся въ прямой связи съ нею 24 ст. тарифа предполагаютъ продажу *по довѣренности судохозяина* и очевидно имѣютъ въ виду совершаемую по спекуляціи, ради барыша, *торговую операцію*, которую законодатель



призналъ справедливымъ обложить пошлиною наравнѣ съ другими торговыми операціями по привозу и вывозу товаровъ. Въ случаѣ же *вынужденной остановки* въ портѣ, а также въ случаяхъ, когда судно приходитъ или отходитъ съ балластомъ, пошлина понижена. Но облагая въ принципѣ однѣ только торговыя операціи судовладельца, законодатель едва ли имѣлъ въ виду также обложеніе *кредитныхъ операцій*, которыя судовладелецъ находится *вынужденнымъ* заключать во время плаванія на столь тяжелыхъ условіяхъ, какъ бодмерейный заемъ, съ его послѣдствіемъ—*вынужденнымъ отчужденіемъ* судна.

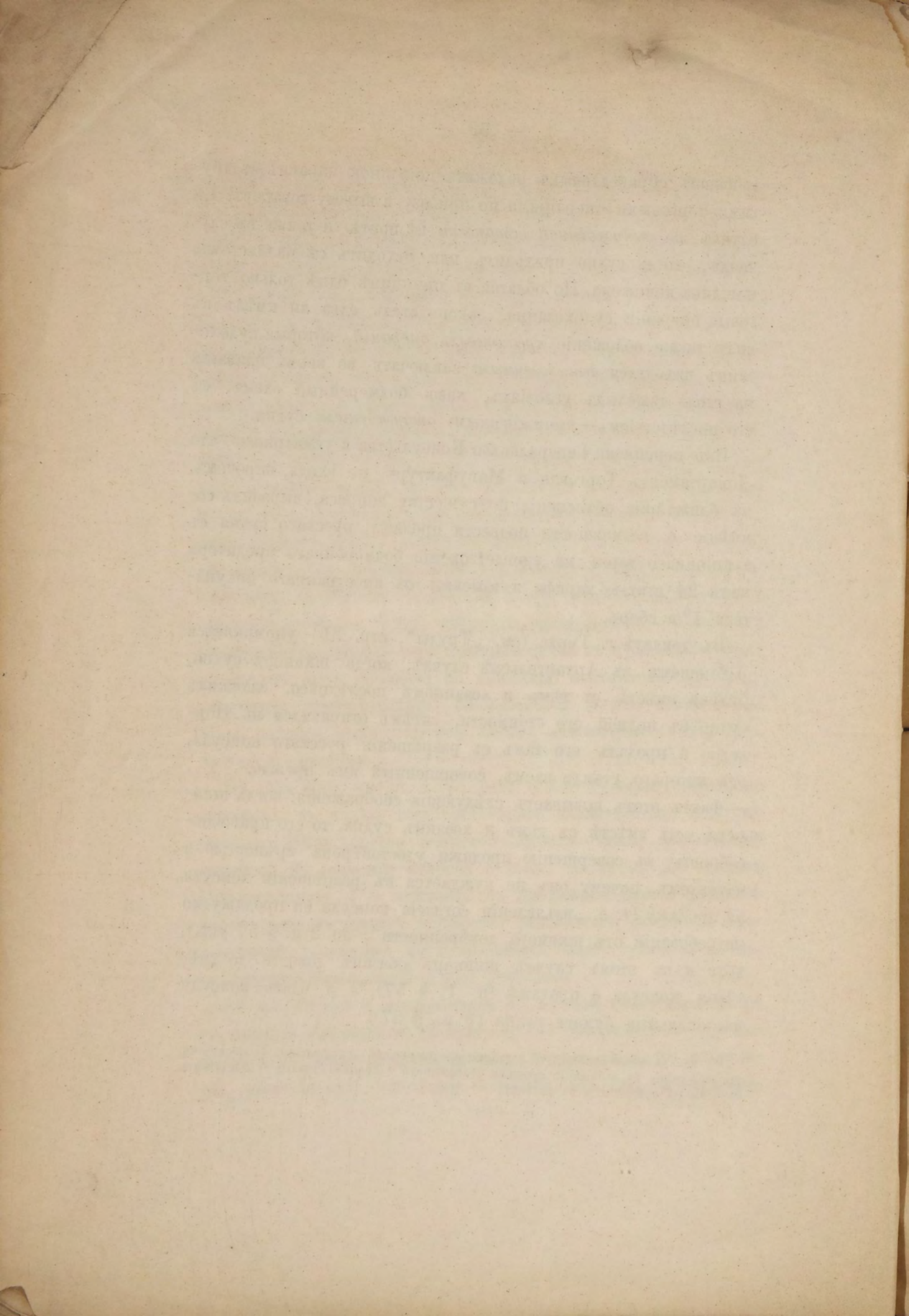
Изъ переписки Генеральнаго Консульства я усматриваю, что Департаментъ Торговли и Мануфактуръ, не входя, впрочемъ, въ ближайшія объясненія по существу вопроса, выразилъ сомнѣніе о возможности подвести продажу русскаго судна съ аукціоннаго торга на удовлетвореніе бодмерейнаго кредитора подъ 24 статью тарифа и взыскать съ иностраннаго покупателя 1% сборъ.

Въ докладѣ г. Герда (см. „Труды“, стр. 35) упоминается о бывшемъ въ Архангельскѣ случаѣ, когда шкиперъ судна, будучи вмѣстѣ съ тѣмъ и хозяиномъ послѣдняго, заложилъ судно въ полной его стоимости, затѣмъ отправился въ Норвегію и продалъ его тамъ съ разрѣшенія русскаго консула, отъ котораго утаилъ заемъ, совершенный имъ прежде.

Фактъ этотъ вызываетъ слѣдующія соображенія: когда шкиперъ есть вмѣстѣ съ тѣмъ и хозяинъ судна, то его правоспособность къ совершенію продажи удостовѣрена крѣпостью и патентомъ, почему онъ не нуждается въ разрѣшеніи консула на продажу (т. е. „изъявленіи согласія консула на продажу по истребованіи отъ шкипера довѣренности“, по 2 п. § 57 уст.), хотя и въ этомъ случаѣ шкиперъ обязанъ довести до свѣдѣнія консула о продажѣ (п. 1, § 57) \*) и сдать консулу національныя бумаги судна (3 п., § 57).

\*) Что касается займа, то согласно предвѣдущимъ консульскимъ донесеніямъ, предположено, во избѣжаніе продажи заложеннаго и невыкупленнаго судна, дѣлать отмѣтки на крѣпости и на патентѣ.







## Содержаніе.

---

	СТР.
Донесенія Россійско-Императорскаго консула въ Данцигѣ . . . . .	3
” ” ” ” ” Копенгагенѣ . . . . .	4
” ” ” ” ” Марсели . . . . .	14
” ” ” ” ” Палермо . . . . .	15
” ” ” ” ” Фіумэ . . . . .	16
” ” ” ” ” Христіаніи . . . . .	21

---



