

УДК 347

ВЛИЯНИЕ ТИТУЛА 5 ОБЩЕГЕРМАНСКОГО ТОРГОВОГО УЛОЖЕНИЯ 1861 Г. НА РАЗВИТИЕ НОРМ, РЕГУЛИРУЮЩИХ ПЕРЕВОЗКУ ГРУЗА

Клименко Е. П.

Крымский федеральный университет им. В. И. Вернадского

В статье раскрываются проблемы причин разработки, принятия, применения Общегерманского торгового уложения 1861 г. вообще, и его Титула 5, посвященному вопросам морской торговли, в частности. Основное внимание уделено влиянию норм Титула 5 на регулирование вопросов погрузочно-разгрузочных операций. Указано, что за счет широкого распространения норм Уложения в странах Европы, Южной Америки и Азии, удалось существенно упорядочить многие торговые взаимоотношения, значительно уменьшить роль торговых обычаев, предвосхитить создание в Российской империи в 1890-х гг. государственных портовых администраций, установить единые подходы к проведению отдельных портовых операций, определить и тем самым защитить интересы судовладельцев и собственников перевозимых грузов.

Ключевые слова: Общегерманское торговое уложение 1861 г., перевозка груза, погрузочно-разгрузочные операции, торговые порты, технический прогресс, паровые суда, влияние.

Девятнадцатый век стал периодом бурного прогресса развития техники и общественных отношений. Два этих процесса были взаимосвязаны и дополняя друг друга приводили к ускорению эволюции социально-экономических и правовых отношений.

Появившиеся в первой половине XIX в. паровые суда и железные дороги не только существенно ускорили процесс перевозки грузов и товаров, но и оказывали существенное влияние на эволюцию правовых отношений в отрасли перевозок.

Первым заметным фактором в данном направлении стало то, что паровые торговые суда имели существенно меньшее количество членов экипажа, в отличие от парусных. Данный факт, кроме таких очевидных преимуществ как ускорение доставки и ее удешевление привел к тому, что погрузочно-разгрузочные операции в торговых портах, ранее практиковавшиеся в основном силами судовой команды теперь стали ей не под силу.

Быстро растущий тоннаж торговых судов все чаще требовал прорыва подходящих каналов, строительства специальных причалов, развития портовой и припортовой инфраструктуры.

Роль портовых грузчиков, а вместе с ними портовой администрации, которая состояла не только из собственно управленческого персонала порта, но и сотрудников таможенного, пограничного и карантинного контроля существенно возросла. Однако, необходимы были кардинальные изменения в отечественном и зарубежном праве для преодоления множества негативных тенденций, вызванных недостаточным вниманием высших государственных органов и лиц к данным проблемам.

Длительное игнорирование данных процессов было невозможно, т.к. правовой вакуум или же несогласованность основных и многочисленных мелких правил, устаревшее законодательство, порождало массу судебных и внесудебных споров, нестыковок, подрывало деловую активность, делало многие порты непривлекательными, способствовало коррупции и контрабанде. В результате страдали все стороны

указанных взаимоотношений – собственники перевозимых грузов, перевозчики, заказчики, иные лица участвующие в товарообороте, государство, городские общины и муниципалитеты портовых городов и т.д.

Безусловно, что в Российской империи к середине XIX в. организация деятельности торговых портов находилась на довольно низком уровне. К портам, имевшим относительно разветвленную управленческую сеть можно отнести лишь порт Санкт-Петербурга [1].

При этом, какие-либо производственные отношения в торговых портах практически не регулировались отечественным законодательством [2], а производились согласно торговым обычаям или же законам (правилам) соседних стран [3]. Одной из причин такого явления было превалирование судов иностранного флага в портах России.

Одной таких стран, влияние которой с середины XIX в. постоянно возрастало в Европе являлась все еще раздробленная на множество мелких государств, с нарастающей борьбой за общее влияние на них Пруссии и Австрии, Германия.

Опоздав к основному разделу колоний, Германия имела богатые правовые традиции, в том числе, благодаря наличию значительных торговых портов и многовекового опыта в области морской торговли. Испытывая острую необходимость в объединении политическом, она начала этот процесс в экономике и праве.

Признанным прорывом в данном направлении стала разработка и принятие в 1861 г. Общегерманского торгового уложения 1861 г.

Современные немецкие ученые считают, что оно «определило во второй половине XIX в. порядок ведения бизнеса в Центральной Европе, взяв на себя в значительной степени функцию общего обязательственного права. В качестве «Единообразного закона» он обеспечил куплю-продажу товаров всеобъемлющим сводом правил, ставшим основой для дальнейшего развития в XX в.» [4, s. 295-300].

В предисловии к своей книге, посвященной данной проблеме, известный ученый и публицист Ральф Хеманн указывает, что базовыми источниками данного нормативного акта являлись муниципальные правила Франкфурта-на-Майне, начиная с 1666 г. Также он упоминает влияние немецких кодификаций, французского и испанского законодательства 19 в. и т.д. [5].

Роль данной кодификации, которая в результате распространилась не только на всю Германию, но и Австрию и многие страны Европы, в том числе появившиеся по результатам 1-й Мировой войны, признают в своих трудах как отечественные ученые, в том числе в диссертационных исследованиях [6; 7], так и зарубежные [8-12].

Пятый титул Кодекса посвящен проблеме перевозки грузов. В нем регулируются такие вопросы как содержание договора перевозки груза (ст. 557), а также некоторые нормы обычного права (торгового обычая), касающиеся вопросов раздельной погрузки, запрет на использование под груз каюты капитана, согласие грузоотправителя на погрузку, наличие чартера, ответственность перевозчика (ст. 557-560).

Еще раз оговоримся – указанные нормы, в том или ином виде были известны практически во всех странах Европы, а в большинстве из них, в том числе и в России, закреплены в соответствующих нормативных актах.

Новшеством, для российского торгового права, стало наличие в ст. 561 императивной нормы, которая устанавливала обязанность судоводителя установить судно

в место, указанное грузоотправителем, или, в случае, когда «судно загружено несколькими грузоотправителями, всеми фрахтователями».

Такое содержание позволяло избежать излишних споров и конфликтов между судоводителем и получателями грузов. Более того, вторая часть данной статьи, предусматривала случаи, когда шкиперу позволялось пришвартоваться «в обычном месте выгрузки груза» [13, с. 520].

Данная норма важна потому, что: а) определяла порядок действия между получателями грузов и шкипером; б) избавляла шкипера от излишних расходов при перешвартовке и обычную потерю в таких случаях времени, а грузополучателей от демереджа.

Статья 562, в качестве нормы (т.е. если иное не предусмотрено договором или правилами порта, обычаем) устанавливала бесплатную доставку грузоотправителя на судно. Т.е. вся организация на борт судна ложилась исключительно на отправителя, как наиболее заинтересованное лицо в скорейшей погрузке своего груза.

Статья 563, в отношении случаев, когда возможна замена ранее заявленного груза, с одной стороны, защищала права перевозчика, но с другой позволяла и грузоотправителю, в изменившейся ситуации произвести перевозку.

Особо, в ст. 564 установлена ответственность грузоотправителя или разгрузчика в различных случаях (запрещенные к ввозу товары, некачественная упаковка и т.п.), возлагая на них основную вину за нарушение полицейских, налоговых и таможенных норм права, в том числе в отношении к перевозчику, иными заинтересованными лицами – фрахтователем, разгрузчиком и получателем груза, пассажиром, экипажем судна и кредитором судна, чье требование возникло из кредитной сделки (ст. 497., см. также абзац 1 ст. 479).

Закон охранял права собственников груза при выгрузке (см. ст. 567 и ст. 569), а также весьма четко, не оставляя возможностей иного толкования, устанавливал нормы, регулирующие вопросы начала демереджа и его исчисление (ст. 568).

Более того, в статьях 569-571 определена иерархичность норм, регулирующих продолжительность погрузки (договор – локальные правила порта выгрузки – местные обычаи) и его исчисление, а также установлена продолжительность демереджа, его исчисление при отсутствии фиксации такой нормы в договоре и иные действия заинтересованных сторон.

Таким образом, нормы Общегерманского торгового уложения 1861 г., вобрав в себя предыдущие наиболее прогрессивные наработки (нормы Кодекса Наполеона 1807 г, Вексельный устав 1847 г., проект Прусского торгового кодекса 1857 г., стал важным шагом на пути выработки и распространения единых или близких по своей сути норм в Европе, оказал существенное влияние на развитие торгового права Южной Америки, Турции, России, в том числе в области регулирования важнейших вопросов, связанных с торговым мореплаванием.

Список литературы:

1. Змерзлый Б. В. Правовое регулирование торгового судоходства в Черноморско-Азовском регионе в конце XVIII – начале XX вв. / Б. В. Змерзлый. – Симферополь: ЧП «Предприятие Феникс», 2014. -512 с.
2. Свод законов Российской империи, повелением Государя Императора Николая Первого составленный, издания 1857 года. Томь одиннадцатый. Часть II. Уставы кредитный, торговый, о промышленности фабричной и заводской, и устав ремесленный. – Санктпетербургъ. В Типографии Второго Отделения Собственной Его Императорского Величества Канцелярии. – 1857. – 1239 с.

3. Русские биржи. Вып. 4: Свод торговых обычаев и правил русских бирж / Невзоров А.С., и. д. э.-орд. проф. – Юрьев: Тип. К. Маттисена, 1900. – 588 с.
4. Stephan WAGNER, Halle a.d. Saale. Mitteleuropäisches Zivilrecht. Studien und Beiträge zum ADHGB. Central European Civil Law. Studies on the General German Commercial Code (ADHGB) // BRGÖ 2020 Beiträge zur Rechtsgeschichte Österreichs. – S. 295-300. – URL: 0xc1aa5576 0x003c752b.pdf (austriaca.at)
5. Heimann, Ralf. Die Entwicklung der handelsrechtlichen Veröffentlichung vom ALR bis zum ADHGB. Schriften zur Rechtsgeschichte (RG), Band 138. 2008. 307 S. – Dunckert & Humbolt. Berlin.
6. Лысенко Ольга Леонидовна. История кодификации торгового права Германии в XIX веке. – (специальность 12.00.01. к.ю.н.). ариф. М., 1997.
7. Антропов Роман Владимирович. Кодификация права Германии (конец XVIII – XIX вв.). ариф. кю.н. 12.00.01. – Екатеринбург, 2006.
8. KERİM ATAMER. Gemi Adamları'na İlişkin Türk Ticaret Kanunu Hükümlerinin Kaynakları ve Görevli Mahkeme Sorunu – 2. Bölüm Sources of the Provisions of the Turkish Commercial Code Regarding the "Captain and Crew" and Problems of Jurisdiction – Part 2 - Yıl 2013, Cilt: 8 Sayı: Özel, 0 - 486, 01.06.2013. – URL: Microsoft Word - 12- Kerim ATAMER+.doc (dergipark.org.tr)
9. Daniel Spindler. Zeitwertbilanzierung nach dem ADHGB von 1861 und nach den IAS/IFRS - eine empirische Analyse aus Kapitalgebersicht. - Verlag Wissenschaft & Praxis. – URL: 47852658X.pdf (gbv.de)
10. Gero Fuchs. Die politische Bedeutung des Allgemeinen Deutschen Handelsgesetzbuchs im 19. Jahrhundert // BRJ 01/2013. С. 13-19. – URL: BRJ_1.2013...indd (bonner-rechtjournal.de)
11. Andreas M. Fleckner. Allgemeines Deutsches Handelsgesetzbuch. – URL: Allgemeines Deutsches Handelsgesetzbuch – HWB-EuP 2009 (mpipriv.de); Das ADHGB von 1861 als gemeinsames Obligationenrecht in Mitteleuropa. Herausgegeben von Martin Löhnig und Stephan Wagner. – URL: Das ADHGB von 1861 als gemeinsames Obligationenrecht in Mitteleuropa (mohrsiebeck.com).
12. Marek, David. Austrian general lawbook of commercial law. – URL: DSpace at University of West Bohemia: Všeobecný obchodní zákoník rakouský (zcu.cz).
13. Allgemeines Deutsches Handelsgesetzbuch. Fünftes Buch. S. 520. – URL: Allgemeines Deutsches Handelsgesetzbuch. Fünftes Buch – Wikisource

Klimenko E. P. The influence of title 5 of the german commercial code of 1861 on the development of the rules governing the carriage of goods, on the development of norms regulating the carriage of goods // Scientific notes of V. I. Vernadsky crimean federal university. Juridical science. – 2023. – T. 9 (75). № 3. – P. 87–91.

The article reveals the problems of the reasons for the development, adoption, application of the General German Commercial Code of 1861 in general, and its Title 5, devoted to the issues of maritime trade, in particular. The main attention is paid to the influence of the norms of Title 5 on the regulation of loading and unloading operations. It is pointed out that due to the wide spread of the norms of the Statute in the countries of Europe, South America and Asia, it was possible to significantly streamline many trade relations, significantly reduce the role of trade customs, anticipate the creation in the Russian Empire in the 1890s of state port administrations, to establish common approaches to the conduct of certain port operations, to determine and thereby protect the interests of shipowners and owners of transported cargoes.

Keywords: General German Commercial Code of 1861, cargo carriage, loading and.

Spisok literatury:

1. Zmerzlyj B. V. Pravovoe regulirovanie torgovogo sudohodstva v Chernomorsko-Azovskom regione v konce XVIII – nachale HKH vv. / B. V. Zmerzlyj. – Simferopol': CHP «Predpriyatie Feniks», 2014. – 512 s.
2. Svod zakonov Rossijskoj imperii, povelieniem Gosudarya Imperatora Nikolaya Pervago sostavlennyy, izdaniya 1857 goda. Tom " odinadcatyj. CHast' II. Ustavy kreditnyj, torgovyj, o promyshlennosti fabrichnoj i zavodskoj, i ustav remeslennyj. – Sanktpeterburg". V Tipografii Vtorogo Otdeleniya Sobstvennoj Ego Imperatorskogo Velichestva Kancelyarii. – 1857. – 1239 s.
3. Russkie birzhi. Vyp. 4: Svod torgovyh obyчаev i pravil russkih birzh / Nevzorov A.S., i. d. e.-ord. prof. – YUr'ev: Tip. K. Mattisena, 1900. – 588 s.
4. Stephan WAGNER, Halle a.d. Saale. Mitteleuropäisches Zivilrecht. Studien und Beiträge zum ADHGB. Central European Civil Law. Studies on the General German Commercial Code (ADHGB) // BRGÖ 2020 Beiträge zur Rechtsgeschichte Österreichs. – S. 295-300. – URL: 0xc1aa5576 0x003c752b.pdf (austriaca.at)
5. Heimann, Ralf. Die Entwicklung der handelsrechtlichen Veröffentlichung vom ALR bis zum ADHGB. Schriften zur Rechtsgeschichte (RG), Band 138. 2008. 307 S. – Dunckert & Humbolt. Berlin.
6. Lysenko Ol'ga Leonidovna. Istoriya kodifikacii torgovogo prava Germanii v XIXveke. – (special'nost' 12.00.01. k.yu.n.). aref. M., 1997.
7. Antropov Roman Vladimirovich. Kodifikaciya prava Germanii (konec XVIII – XIX vv.). aref. kyu.n. 12.00.01. – Ekaterinburg, 2006.
8. KERİM ATAMER. Gemi Adamları'na İlişkin Türk Ticaret Kanunu Hükümlerinin Kaynakları ve Görevli Mahkeme Sorunu – 2. Bölüm Sources of the Provisions of the Turkish Commercial Code Regarding the "Cap-

- tain and Crew" and Problems of Jurisdiction – Part 2 - Yıl 2013, Cilt: 8 Sayı: Özel, 0 - 486, 01.06.2013. – URL: Microsoft Word - 12- Kerim ATAMER+.doc (dergipark.org.tr).
9. Daniel Spindler. Zeitwertbilanzierung nach dem ADHGB von 1861 und nach den IAS/IFRS - eine empirische Analyse aus Kapitalgebersicht. - Verlag Wissenschaft & Praxis. – URL: 47852658X.pdf (gbv.de).
10. Gero Fuchs. Die politische Bedeutung des Allgemeinen Deutschen Handelsgesetzbuchs im 19. Jahrhundert // BRJ 01/2013. S. 13-19. – URL: BRJ_1.2013...indd (bonner-rechtsjournal.de).
11. Andreas M. Fleckner. Allgemeines Deutsches Handelsgesetzbuch. – URL: Allgemeines Deutsches Handelsgesetzbuch – HWB-EuP 2009 (mpipriv.de); Das ADHGB von 1861 als gemeinsames Obligationenrecht in Mitteleuropa. Herausgegeben von Martin Löhnig und Stephan Wagner. – URL: Das ADHGB von 1861 als gemeinsames Obligationenrecht in Mitteleuropa (mohrsiebeck.com).
12. Marek, David. Austrian general lawbook of commercial law. – URL: DSpace at University of West Bohemia: Všeobecný obchodní zákoník rakouský (zcu.cz).
13. Allgemeines Deutsches Handelsgesetzbuch. Fünftes Buch. S. 520. – URL: Allgemeines Deutsches Handelsgesetzbuch. Fünftes Buch – Wikisource
- .