

Раздел III.
ТЕОРИЯ И ИСТОРИЯ ПРАВА И ГОСУДАРСТВА;
ИСТОРИЯ УЧЕНИЙ О ПРАВЕ И ГОСУДАРСТВЕ
(ЮРИДИЧЕСКИЕ НАУКИ)

УДК 34(091), ББК 67.3 © В. Ю. Ланцева

В. Ю. Ланцева
ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ДОГОВОРОВ БОДМЕРЕИ И ЗАЙМА ПРИПАСОВ
НА МОРЕ В РОССИЙСКОЙ ИМПЕРИИ

В статье проводится анализ двух договоров, регулярно фигурировавших в правоприменительной практике Российской империи в XIX в. и обладающих рядом специфических черт, выделяющих их из общего ряда гражданско-правовых договоров. Автором рассмотрен порядок заключения и исполнения договора бодмереи. Ключевым моментом при его заключении выступает обстановка, вынуждающая капитана судна, давать обязательство под займ не принадлежащего ему имущества. Бодмерея являлась реальным, односторонним договором. Также в статье приводятся пределы ответственности капитана судна и судовладельца. Сущность обязательства анализируется через призму типологии бодмереи, выработанной зарубежным законодательством. Подробно анализируются предмет займа и предмет бодмерейного залога. Так, предметом бодмерейного залога могли выступать судно, груз и фрахт вместе взятые, по отдельности или в сочетании. Формой договора служило бодмерейное письмо, в содержание которого включались следующие сведения: имена капитана и кредитора (займодавца), сумма займа и проценты, предмет обеспечения займа, срок исполнения договора или порт назначения, в котором платеж должен был быть осуществлен, а также описывалась необходимость, послужившая причиной займа. Что примечательно, письмо составлялось в единственном экземпляре. Особенность российского правового регулирования бодмереи заключалась также в установлении очередности удовлетворения требований нескольких займодавцев. От бодмереи следовало ограничивать договор займа припасов на море, отличавшийся предметом займа, местом заключения, формой, ответственностью капитана и другими особенностями. В случае крайнего недостатка жизненных припасов, капитан, встретившись в плавании с другим судном, мог занять такие припасы.

Ключевые слова: бодмерея, займ припасов, капитан, морское торговое судно, договор, жизненные припасы.

В любой стране существенное место в регулировании гражданско-правовых отношений занимает регулирование договорных обязательств. Договор бодмереи обладает множеством особенностей, выделяющих его из общего ряда гражданско-правовых договоров.

В Уставе купеческого водохозяйства регулированию договора бодмереи была посвящена ст. 46. Устав торговый 1833 г. выделил положения указанной статьи в отдельную главу «О бодмереи» Раздела третьего Книги III. Под бодмереей законодатель понимал договор денежного займа под залог корабля или судна, товаров или груза. Заем под залог товаров, груза или их части допускался в крайних случаях, когда под залог судна займ получить было невозможно.

Капитан имел право на заключение договора бодмереи исключительно в следующих случаях:

- 1) когда во время плавания возникал крайний недостаток жизненных припасов;
- 2) когда судно получало ущерб или снасти оказывались непригодными для продолжения плавания;
- 3) когда капитан в вышеобозначенных случаях не имел наличных денег или кредитных писем (или не мог получить деньги по кредитным письмам).

Если капитан в обозначенных ситуациях занимал деньги под залог товаров или груза, либо продавал или обменивал часть товаров, то ему в обязанность вменялось выплатить собственникам товаров

или груза стоимость заложенных или проданных товаров по той цене, по которой они могли быть проданы в пункте назначения. В свою очередь собственник груза обязан был выплатить фрахт в полном объеме, как если бы груз был доставлен в порт назначения.

По сравнению с Уставом купеческого водохозяйства в Устав торговый 1833 г. было добавлено единственное положение о производстве удовлетворения займодавца, ссудившего капитана деньгами под залог судна или груза, по общим правилам об удовлетворении займодавцев, имеющих залог, т.к. в законодательстве не было особых правил об удовлетворении по бодмерейным письмам.

В Уставе торговом в редакции 1903 г. был изменен лишь порядок следования статей, регламентирующих бодмерею, содержание же статей не претерпело никаких изменений.

Под бодмереей в широком смысле понимался договор займа денежных средств под заклад судна или груза. Исторически сложилось два типа договора бодмереи. Родоначальником первого типа выступал римский *foenus nauticum*. Договор заключался с целью снабжения судовладельца и капитана необходимыми средствами для отправления судна в плавание. Такой тип нашел отражение в законодательных актах Франции, Италии, Испании и был назван цивилистами романским типом [4, с. 40; 5, с. 132].

Второй тип был выработан в Германии в Средние века (соответственно был проименован германским типом) и был направлен на оказание помощи капитану судна, оказавшемуся без средств в крайней нужде по причине обстоятельств, обнаружившихся во время плавания.

Русское законодательство по цели заключения договора приближено к германскому типу бодмерей, однако, «без заимствования деталей, установленных по этому предмету в германском праве и с допущением для кредитора общего порядка удовлетворения залогодержателей, а не специфического, который выработался в Германии» [3, с. 235-237].

Но чтобы дать понятие о бодмерей в русском праве необходимо легальное определение дополнить признаками бодмерей, содержащимися в последующих статьях раздела. Так, бодмерей есть договор денежного займа под заклад корабля или судна, товаров или груза, заключаемый капитаном судна в состоянии крайней необходимости в период совершения плавания (рейса).

Бодмерей являлась реальным, односторонним договором, т.к. денежные средства выдавались при заключении договора, а обязанности из договора приобретал только капитан/судовладелец. Договор бодмерей имел условный характер. Условием являлось благополучное прибытие судна в порт назначения. Если такое условие не наступало, должник освобождался от исполнения своего обязательства по выплате суммы займа и процентов (бодмерейного вознаграждения). Как удачно заметил П.П. Цитович, «при таком значении благополучного прибытия бодмерей является страхованием, так сказать, наизнанку» [4, с. 241].

Однако из разъяснений Правительствующего Сената следовало, что для русского права уничтожение объекта бодмерей не влекло на собой недействительности бодмерейной записи и не лишало займодавца права на возмещение причиненных ему убытков с другого имущества должника. Мнения теоретиков русского права на данном вопросе расходились. Например, Нерсесов продолжал рассматривать рисковый характер бодмерей как ее необходимый признак [1, с. 17-18], несмотря на судебную практику.

Договор бодмерей заключался капитаном судна как представителем судовладельца, но не как доверенным. Договор заключался без специального полномочия капитана, независимо от воли судовладельца, но являлся обязательным как для судовладельца, так и для собственников груза.

Ответчиком по взысканию выступал капитан. Иск должен был предъявляться непосредственно ему, несмотря на то, что взыскание обращалось на имущество судовладельца. По общему правилу судовладелец мог привлекаться субсидиарно. Но имели место и случаи, когда ответчиком по взысканию был капитан, но в процесс вступал судовладелец или получатель заложенного груза, устраняя капитана. Причем, если в ходе судебного разбирательства новым ответчиком было доказано отсутствие необходимости сделанного займа либо преувеличение размера понесенной суммы, то займ мог быть признан личным долгом капитана.

Собственники груза, заложенного капитаном и оказавшегося предметом взыскания по договору бодмерей, могли требовать от капитана (субсидиарно с судовладельца) возмещения потерянной ценности по стоимости груза в порту его назначения, но только в том случае, если «займ был вызван небрежением или неосторожностью капитана» [2, с. 1536-1537].

В германском и романском типах бодмерей кредитор имел право обращать взыскание лишь на стоимость заложенного имущества. Российское законодательство, подводя бодмерей под общий займ, обеспеченный залогом движимого имущества, позволяло обращение взыскания на все имущество должника.

Предметом займа могли выступать только деньги. Заем съестных припасов или топлива в состоянии крайней необходимости составлял предмет отдельного договора. Причем сумма займа не могла превышать стоимость предмета обеспечения. Предметом обеспечения бодмерейного займа по российскому законодательству могли быть судно или груз. Однако, по мнению О. Пергамента, имела место ошибка переводчика при заимствовании положений нормы германского права, позволявшей обеспечение займа залогом судна, груза или фрахта, где немецкое слово *fracht* могло означать как товары, так и фрахт. Мнение О. Пергамента подтверждалось также п. 4 ст. 563 Устава торгового в ред. 1903 г., который гласил, что под бодмерейными деньгами понимались «занятые корабельщиком вследствие какого-либо несчастья, под залог корабля или судна, либо корабельной или судовой крепости, либо под обеспечение фрахтовыми деньгами или грузом». Однако Г.Ф. Шершеневич возражал О. Пергаменту, мотивируя свою позицию тем, что ст. 46 Устава купеческого водохозяйства была, во-первых, заимствована не из немецкого, а из французского законодательства, и, во-вторых, что сопоставление груза и товара, хоть и лишнее по его мнению, встречалось во множестве российских правил о морской торговле [5, с. 388]. Несмотря на противоречия в причине исключения фрахта из предмета обеспечения займа исходя из буквального толкования ст. 429 Устава торгового, Г.Ф. Шершеневич полагал необходимым внести поправку в легальное определение бодмерей и включить залог фрахта в предмет обеспечения займа на основании указания его в тексте ст. 563 Устава торгового в ред. 1903 г. Таким образом, можно говорить о судне, грузе и фрахте как предметах обеспечения бодмерейного займа.

Следует отметить, что предметом бодмерейного залога могли выступать судно, груз и фрахт вместе взятые, по отдельности или в сочетании. Г.Ф. Шершеневич указывал следующие возможные сочетания: судно и фрахт без груза, судно и груз без фрахта, груз и фрахт без судна. Что противоречит содержанию ст. 430 Устава торгового, устанавливающей, что груз мог быть заложен только в случае, если суммы под залог судна не хватало. Исходя из указанного положения приемлемым представляется только первое сочетание. Второе сочетание не удовлетворяет духу закона, в соответствии с которым в первую очередь должно быть заложено имущество

перевозчика (судно и фрахт) и в самом крайнем случае груз. Последнее сочетание напрямую противоречило законодательству.

Договор бодмерей подлежал заключению в письменной форме, которая именовалась бодмерейным письмом. В бодмерейном письме указывались имена капитана и кредитора (займодавца), сумма займа и проценты, предмет обеспечения займа, срок исполнения договора или порт назначения, в котором платеж должен был быть осуществлен, а также описывалась необходимость, послужившая причиной займа. Бодмерейное письмо составлялось в единственном экземпляре и оставалось у займодавца.

Для признания договора бодмерей действительным подлежали удостоверению следующие условия:

- 1) крайняя необходимость в денежных средствах, без которых невозможно было завершение рейса;
- 2) возможность получить денежные средства исключительно путем займа под заклад судна, фрахта или груза;
- 3) соответствие суммы взятых в заем денег действительной необходимости.

Как отмечал О. Пергамент «для действительности бодмерей крайняя необходимость в пути условие необходимое, но и достаточное» [2, с. 1537-1538]. Если обеспечением займа служил груз, то требовалось также удостоверение недостаточности взятых в заем денег под заклад судна и фрахта. Без удостоверения указанных обстоятельств судовладелец мог оспорить свою ответственность из договора и взыскание обращалось на имущество капитана. Такое удостоверение в иностранных портах осуществлял российский консул, назначая комиссию из экспертов «для осмотра жизненных припасов или для освидетельствования необходимости починок и определения количества расходов». После этого капитан мог заключить договор бодмерей на установленную комиссией сумму.

Закон не давал указания на удостоверяющий орган в российских портах, однако, молчание закона не лишало капитана права на заключение договора бодмерей. Российские цивилисты сходились во мнении, что удостоверение мог провести как мировой судья, так и представитель таможни или портовой администрации, и даже капитан при участии представителей административной власти. А профессор А.Ф. Федоров придерживался мнения, что молчание закона относительно удостоверения условий бодмерей должно было означать, «что закон как бы вообще не предполагает возможности заключения бодмерей не за границей» и такой займ являлся не бодмереей, а обыкновенным займом [3, с. 239-240].

Бодмерейные письма по российскому законодательству не могли переходить по индоссаменту, т.к. в соответствии со ст. 1678 Ч. 1 Т. X закладные на движимое имущество не подлежали передаче по надписи от одного держателя к другому. Из чего следует, что бодмерейное письмо, выданное за границей, попадая на территорию России теряло способность обращения по индоссаменту.

Особенность российского правового регулирования бодмерей заключалась также в установлении очередности удовлетворения требований нескольких займодавцев, если в течение одного рейса под заклад одного и того же имущества было выдано несколько бодмерейных писем. В соответствии с иностранными законодательствами в первую очередь удовлетворялись требования из последних по времени выдачи бодмерейных писем, основываясь на предположении, что «последующие займы были сделаны в целях ограждения интересов предшествующих займодавцев».

В России же при обращении требований нескольких займодавцев, такие требования подлежали удовлетворению в порядке старшинства по времени заключения договора бодмерей. Если в одном порту было заключено несколько договоров бодмерей, то они считались заключенными одновременно.

Местом исполнения договора бодмерей служил порт назначения, указанный в бодмерейном письме, а сроком исполнения, соответственно, время достижения судном или грузом порта назначения. Если заключивший договор бодмерей капитан судна без необходимости уклонялся от намеченного маршрута, увеличивая время рейса, то сроком исполнения договора признавался момент, когда судно должно было достигнуть порта назначения, если бы не имело место уклонение. Если судно прекращало рейс по необходимости, не достигнув порта назначения, то обязанность выплаты по займу наступала по месту и времени остановки.

С развитием средств связи и возникновением новых договоров (например, ипотека морских судов, заклад полученного на груз коносамента), менее рискованных для займодавцев, бодмерей стала постепенно терять свое значение и встречаться все реже. Как выразился П.П. Цитович, бодмерей «убил телеграф» [4, с. 42].

От бодмерей следовало отличать займ припасов на море. В случае крайнего недостатка жизненных припасов, капитан, встретившись в плавании с другим судном, мог занять такие припасы по договоренности с капитаном встретившегося судна, или даже без таковой, если капитан встретившегося судна «презрев правила человеколюбия» отказывался от оказания помощи.

Правовое регулирование такого займа осуществлялось ст. 45 Устава купеческого водохозяйства, Главой второй «О займе припасов на море» Раздела третьего «О бодмерей и авариях или морских убытках» Книги III Устава торгового в ред. 1833 г. и аналогичной главой Книги II Устава торгового в ред. 1903 г.

Под жизненными припасами, как следует из анализа статей данной главы, законодатель понимал запасы воды и провизии. Капитан судна «для избежания опасности умереть с голоду» мог взять лишь самое необходимое количество съестных припасов, чтобы не подвергнуть голоду экипаж встретившегося судна.

О займе припасов на море капитаны судов составляли каждый по документу с указанием своего

имени, названия судна, имени судовладельца, портов отплытия и прибытия, количества взятых припасов и условий оплаты стоимости взятых припасов, и обменивались ими.

Как только одно из судов прибывало в первый порт, его капитан должен был предоставить документ о займе в таможенную с указанием сколько припасов было на судне в момент отплытия из последнего порта и объяснением «непредвиденных приключений или противных ветров, замедливших плавание».

В случае если капитан судна, взявший припасы у встретившегося с ним в море судна, не сделал достаточного запаса припасов при отплытии из последнего порта, либо если с ним не случилось никаких «непредвиденных приключений», то капитан обязан был возместить убытки за нанесенный другому судну ущерб и предстать перед судом.

Последнее положение о личной ответственности капитана было исключено из Устава торгового в 1857 г. в связи с отражением состава такого преступления в ст. 1230 Уложения о наказаниях, предусматривающей за такую неосторожность капитана кроме возмещения убытков или вреда, причиненных займом

другому судну, тюремное заключение на срок от четырех до восьми месяцев. Та же статья содержала положение, устанавливающее ответственность капитана судна в случае займа припасов в количестве более необходимого и лишения этим другого судна необходимого продовольствия, в виде лишения всех прав состояния и ссылки на каторжную работу на срок от 8 до 10 лет (ст. 1630 Уложения о наказаниях).

Подводя итоги рассмотрению эволюции правового регулирования договора бодмерии и займа припасов на море, следует отметить, что под бодмерией в российском праве понимался договор денежного займа, заключенный капитаном морского судна в состоянии крайней необходимости под залог судна, фрахта или груза. Бодмерия была реальным, односторонним договором с условным характером. В силу все уменьшающейся частоты применения бодмерии на практике, ее правовое регулирование не претерпело изменений на протяжении почти полутора веков. От бодмерии следовало отграничивать договор займа припасов на море, отличавшийся предметом займа, местом заключения, формой, ответственностью капитана и другими особенностями.

Библиографический список

1. Нерсесов, Н.О. Морское право [Текст]. – М., 1917. – 178 с.
2. Пергамент, О. Договор бодмерии по русскому праву [Текст] // Право. 1903. № 22. С. 1536-1537.
3. Федоров, А.Ф. Морское право [Текст]. – Одесса, 1913. – 353 с.
4. Цитович, П.П. Очерки по теории торгового права. Выпуск III. Морское Право [Текст]. – СПб.: Типо-Литография Б.М. Вольфа, 1902. – 110 с.
5. Шершеневич, Г.Ф. Курс торгового права. Т. III: Вексельное право. Морское право [Текст]. – Изд. 4. – СПб., 1909. – 455 с.

Сведения об авторе:

Ланцева Вероника Юрьевна – кандидат юридических наук, старший преподаватель кафедры теории и истории государства и права ФГБОУ ВО «Государственный морской университет имени адмирала Ф.Ф. Ушакова» (353900, Российская Федерация, г. Новороссийск, пр. Ленина, 93), e-mail: lantseva.v@yandex.ru.

Статья поступила в редакцию 30.04.2019 г.