

Теоретические воззрения на правовую природу и юридическую конструкцию договора морской перевозки грузов в научных трудах начала XX в.

Хабибулаев Али Хасбулаевич, Санкт-Петербургский юридический институт (филиал) Института прокуратуры Российской Федерации (Санкт-Петербург, Российская Федерация)
доцент кафедры конституционного права, кандидат юридических наук; e-mail: khabibulaev_ali@mail.ru.

Аннотация

Вопросы определения юридической конструкции правовых институтов всегда остро стояли в доктрине. В статье рассматриваются теоретические концепции договора морской перевозки груза начала XX в. Отмечается, что все исследуемые позиции ученых обладают определенной ценностью и значимостью. По мнению автора, несмотря на то, что основные положения рассматриваемого договора нашли отражение именно в гражданском законодательстве того периода, он представлял самостоятельный, уникальный, имеющий комплексный характер тип договора рода *sui generis*. В работе показана важность теоретического изучения договора морской перевозки груза в историческом разрезе и его влияние на эволюцию отечественного законодательства.

Ключевые слова: грузохозяин; договор морской перевозки груза; договор подряда; коносамент; судово-хозяин; фрахтовый договор; цертепартия.

Theoretical Views on the Legal Nature and Legal Structure of the Contract for the Carriage of Goods by Sea in Scientific Works of the Early Twentieth Century

Ali Kh. Khabibulaev, St. Petersburg Law Institute (Branch) of Procurator's Institute of the Russian Federation (Saint Petersburg, Russian Federation)
Associate Professor of the Department of Constitutional Law, PhD in Jurisprudence; e-mail: khabibulaev_ali@mail.ru.

Abstract

The issues of determining the legal structure of legal institutions have always been acute in the doctrine. The article deals with the theoretical concepts of the contract for the carriage of goods by sea at the beginning of the 20th century. It is noted that all the studied positions of scientists have a certain value and significance. According to the author, despite the fact that the main provisions of the contract in question were reflected precisely in the civil legislation of that period, it represented an independent, unique, complex type of *sui generis* contract. The paper shows the importance of theoretical study of the contract for the carriage of goods by sea in a historical context and its influence on the evolution of domestic legislation.

Keywords: cargo owner; contract for the carriage of goods by sea; work contract; bill of lading; ship owner; freight contract; *certepartiya*.

Проблема определения природы конкретного вида и типа договора на сегодняшний день в юридической науке является достаточно актуальной. Масштабно разрабатывается понятие административного договора, в том числе в гражданско-правовой сфере; представлены позиции о наличии значительного числа договоров, не имеющих четко выраженной частноправовой природы и содержащих не присущие гражданско-правовым конструкциям публично-правовые элементы.

Исходя из исторического анализа развития правового регулирования морской перевозки грузов в России, в различные периоды можно наблюдать преобладание либо административной составляющей, либо фокусирование на применении норм обычного и иностранного права. Нельзя также отрицать того, что институт морской перевозки груза всегда являл собой комплексный пограничный межотраслевой институт, регулируемый обычаями, гражданским, административным, морским, международным публичным и международным частным правом, при этом обладал всеми свойствами предпринимательского (хозяйственного договора). И несмотря на мнение ученых о том,

что предпринимательский договор может быть исключительно гражданско-правовым, исторический опыт становления доктрины договора морской перевозки груза не так однозначен¹.

В XIX в. окончательно сложилось понимание договора, заключаемого между частными лицами, с целью удовлетворения интересов и потребностей и основанного на автономии воли сторон. Однако, как верно отмечает Т. К. Примак, социально-политические проблемы конца XIX в. способствовали ограничению рынка и его контроля со стороны государства. Договор оставался основным регулятором частноправовых отношений, но внутри договорного законодательства появились обособленные образования с большим количеством законодательных правил: транспортных, страховых, валютных и иных². Ситуация выглядела следующим образом: будучи участником определенных отношений, субъект частного права, несмотря на свободу волеизъявления, был вынужден подчиняться целой системе публично-правовых норм.

К основным изменениям, коснувшимся существа договора, относят: установление императивного регулирования договорных отношений; изменение соотношения источников гражданского права в сторону преобладания административных актов; ограничение свободы договора, исходящее и от государства, и от специфики самого торгового оборота; нарушение принципа равенства сторон; преобладающее значение типовых форм (стандартные договоры) — формулярное право, широко использующееся в международной коммерческой практике³.

Одной из главных проблем договора морской перевозки грузарассматриваемого нами периода является отсутствие единства во взглядах при определении его природы и сущности.

Множество работ, посвященных непосредственно торговому мореплаванию и договору морской перевозки груза, в том числе исследований, раскрывающих эволюцию данного института, являются исключительно экономическими⁴, где правовому регулированию отводилось второстепенное значение, поскольку на протяжении значительного периода времени основным регулятором данных отношений являлись обычаи, причем не только торговые, но и административные (обычаи порта). Согласно одним воззрениям морская перевозка грузов — это договор подряда, согласно другим — договор оказания услуг. Существует также мнение о пограничном характере договора перевозки, сочетающем различные черты договора подряда и договора оказания услуг, на фоне существования отдельного договора аренды. Есть мнение о том, что в этот договор входят элементы договора хранения. Морскую перевозку грузов выделяют даже в отдельную группу подрядоподобных договоров. Кроме того, значительная часть договора вовсе не подлежит обсуждению, поскольку действуют административные нормы, которые императивным образом устанавливают определенный порядок действия сторон. Таким образом, на протяжении исторического периода развития договор морской перевозки являлся договором *sui generis* (уникальной конструкцией).

Известный ученый Г. Ф. Шершеневич, пытаясь выяснить сущность договора морской перевозки груза, обратился к истории вопроса. Он построил определенную историческую модель юридического оформления морских перевозок, основанную на выделении трех фаз морской перевозки груза в зависимости от техники мореплавания. Первая фаза пронизана духом товарищества (братства) хозяина судна и команды; груз приобретался совместно, доставлялся и распродавался. За ней следовала фаза отделения хозяев груза от хозяев судна. Имело место товарищество со стороны грузоотправителей. На данном этапе просматривается вариативность отношений, возникает договор тайм-чартера, включается сопровождение груза. Как отмечает автор, «...в этом фазисе морская перевозка напоминает по юридической конструкции договор имущественного найма»⁵. Меняется субъектный состав в последней стадии, что влечет за собой вверение груза капитану как представителю хозяина судна; у него возникает ответственность за погрузку и сохранность груза. «В морской перевозке обнаруживается двойственность природы договора перевозки... все молчаливо признают два вида договора морской перевозки»⁶. Таким образом, с появлением нового статуса капитана судна второй вид договора подводят под договор подряда. Фрахтование рассматривается как имущественный найм, договор считается выполненным с момента передачи судна. Г. Ф. Шершеневич отстаивал позицию, что личные услуги хозяина судна не подрывают в отношении характера договора имущественного найма. В научной литературе рассматриваемого периода высказывались идеи об объединении обеих форм в единый универсальный фрахтовый договор⁷. Г. Ф. Шершеневич категорически был не согласен с таким предложением, несмотря на неопределенность типа договора, отмечал самостоятельность каждого из них. Он не воспринял французскую традицию признавать оба вида договора наймом, причем аренду судна он именовал наймом, а перевозку как подряд обозначил фрахтовым договором.

¹ Мединцева Е. В., Чубарова А. С. Предпринимательские договоры в современном российском законодательстве и принцип свободы заключения предпринимательских договоров. Евразийский юридический журнал, 2022. № 3 (166). С. 195.

² Примак Т. К. Основные методологические подходы к исследованию договора. Методологические проблемы цивилистических исследований, 2019. № 1. С. 337.

³ Примак Т. К. Указ. соч. С. 340.

⁴ См.: Филиппов Ю. Д. Очерк условий развития отечественного торгового мореплавания. Пг, 1916; Мигулин П. П. Внешняя торговля России и ее торговый флот. СПб., 1910 и др.

⁵ Шершеневич Г. Ф. Курс торгового права. Т. III. Вексельное право. Морское право (издание 4-е). СПб., 1909. С. 284 [Электронный ресурс]. URL: <http://elbib.shpl.ru/ru/nodes/59396> (дата обращения: 21.10.2022).

⁶ Там же. С. 285.

⁷ Марколова Н. Г. Проблемы, связанные с понятием договора морской перевозки груза // Вестник гражданского права, 2020. Т. 20. № 6. С. 22.

На наш взгляд, позиция Г. Ф. Шершеневича являлась прогрессивной для рассматриваемого периода времени, поскольку в основу ее легло выделение двух субинститутов института морской перевозки грузов, но требовала уточнения, в том числе на понятийно-категориальном уровне. Вследствие чего позже автор представил нормативную конструкцию морской перевозки груза, которая несущественно отличалась от указанной выше теоретической модели, но приобрела законченный вид. В качестве основных существенных признаков договора морской перевозки грузов признавалась цель договора, субъектный состав, форма, вознаграждение, содержание обязательства, ответственность, содержание и оборотоспособность актов.

Представляет научный интерес позиция П. И. Числова. Договор найма под груз он именовал цертепартией, а фрахтовый договор рассматривал как «личную деятельность перевозчика (судохозяина), принимающего чужие грузы»⁸ и являющегося видом транспортирования. В основу различия данных договоров ученый заложил следующие элементы: акт совершения, содержание, возможности грузоотправителя распоряжаться грузом в пути. Фрахтовый договор представлял собой договор оказания услуг, которые неразрывно были связаны с личностью капитана или судохозяина. Позиция автора не была поддержана в научном сообществе, несмотря на то, что понимание договора перевозки как услуги было представлено в работах и других авторов⁹.

А. Ф. Федоров, ученый в области морского права, рассматривал договор морской перевозки как «двусторонний договор, имеющий предметом транспортирование морем за установленное вознаграждение груза или людей на место назначения»¹⁰. При этом автор делал оговорку о том, что не только воля двух сторон лежит в основе договора — его содержание зависит от уставов мореходных предприятий или специального законодательства, содержащих значительное число императивных норм. А. Ф. Федоров писал: «Договор морской перевозки заключается с одной стороны — грузоотправителем, именуемым в этом смысле «фрахтователем», будь он грузоотправитель или нет — безразлично, а с другой — судохозяином или его заместителем — капитаном (ст. 372), в данном смысле называемым «фрахтовщиком»»¹¹. Ученый обращал внимание, что если рассматриваемый договор внешне может формулироваться как договор найма судна, но содержание его всегда составляет перемещение груза. Автор пишет: «Услуги судна и его экипажа имеют значение лишь постольку, поскольку они помогают возвышению ценности товара при помощи его передвижения на место назначения, а не сами по себе; поэтому и перевозочная плата в морском праве приурочивается лишь к результату деятельности судна по перевозке, а не к самому процессу транспортирования»¹². Однако Разъяснения Сената от 1881 г. позволяли при отсутствии дополнительной оговорки фрахтовщику без согласия фрахтователя передавать перевозку другому лицу, при этом фрахтовщик оставался лично ответственным перед фрахтователем¹³. Интересна позиция автора относительно коносамента, которому он придавал двойственную функцию: доказательство передачи товара для перевозки и сдачу судна для той же перевозки; одностороннее обязательство, предоставляющее владельцу этого документа право на получение, в месте назначения, помеченного в коносаменте груза¹⁴. Однако, согласно разъяснениям Сената, фрахтовщик отвечал за груз лишь при принятии его по установленному в договоре порядку, поэтому коносамент не мог быть единственным юридическим документом, свидетельствующим о заключении такого договора. Практика использования коносамента в России в рассматриваемый исторический период показывает его широкое применение. Однако на уровне законодательства он не имел того значения, которое ему придавали в зарубежных странах; действующее законодательство имело известные пробелы, а обычаи в разных портах и районах действия достаточно сильно отличались.

П. П. Цитович разработал модель перевозки груза в рамках торгового права, в которой не различал содержание договора в зависимости от способа транспортирования груза (сухопутный, речной, морской)¹⁵.

Проводя исследование морской перевозки грузов, ученый выделял два вида зафрахтовки морских судов: по договору цертепартии, по договору доставки. Согласно правилам первый вид договора должен иметь форму одноименного документа. Но на практике это происходило крайне редко, поскольку стороны чаще заключали договор путем переписки, чему способствовали разъяснения Сената от 1893 г., позволяющие оформлять уступку фрахта письмом¹⁶. Таким образом, особенностью морской перевозки по отношению к другим видам транспорта, по мнению ученого, было составление специфического документа-договора. Сквозной коносамент использовался в случае непрерывного сообщения. Оба рассматриваемых договора (цертепартия и доставка) предусматривали составле-

⁸ Числов П. И. Пособие к лекциям по гражданскому праву, торговому праву и торговому судопроизводству. СПб., 1900. С. 186–187 [Электронный ресурс]. URL: <https://dspace.spbu.ru/handle/11701/18050> (дата обращения: 21.10.2022).

⁹ Числов П. И. Указ. соч. С. 188.

¹⁰ Федоров А. Ф. Морское право. Одесса, 1913. С. 120 [Электронный ресурс]. URL: <https://dspace.spbu.ru/handle/11701/36548> (дата обращения: 21.10.2022).

¹¹ Там же. С. 125.

¹² Там же. С. 126.

¹³ Добровольский А. А., Цыпкин П. С. Устав торговый (том XI часть 2 Свода Законов, изд. 1903 г. по свободному продолжению 1912 г.). Изд. 4-е, исп. и доп. СПб., 1914. С. 413 [Электронный ресурс]. URL: <https://dspace.spbu.ru/handle/11701/18108?mode=full> (дата обращения: 21.10.2022).

¹⁴ Федоров А. Ф. Указ. соч. С. 128.

¹⁵ Цитович П. П. Очерки по теории торгового права. Т. 2. СПб., 1902. С. 222 [Электронный ресурс]. URL: <https://dspace.spbu.ru/handle/11701/18884?mode=full> (дата обращения: 21.10.2022).

¹⁶ Добровольский А. А., Цыпкин П. С. Указ. соч. С. 416.

ние двух документов: манифеста — грузового списка и коносамента. Ученый использовал коносамент в морской перевозке в узком смысле — ему придавалось значение накладной в сухопутной перевозке¹⁷, что соответствовало Разъяснениям Сената от 1897 г. о значении коносамента¹⁸. Связь между коносаментом и грузом определялась следующим образом: коносамент представляет собой этот груз и является потому товарораспорядительной бумагой. Исходя из вышеизложенного, в своих исследованиях автор отмечал только существенные особенности морской перевозки груза, а в целом приравнивал ее к перевозке другими видами транспорта.

Достаточно логичной представляется позиция Е. В. Васьковского и О. Я. Пергамента, которые изучали исследуемый договор в рамках морского торгового права. В предмете договора перевозки помимо цертепартии (найма под груз всего либо части судна) они выделяли личную деятельность перевозчика, состоящую в перевозке груза средствами, принадлежащими перевозчику, то есть так называемый фрахтовый договор¹⁹. В первом договоре имела место обязанность предоставить в пользование судно (полностью или часть), во втором — передать определенному лицу принятый к перевозке груз.

Е. А. Нефедьев утверждал, что договор перевозки является самостоятельным видом договора. Автор писал: «Хозяин корабля обязуется за известное вознаграждение доставить по назначению груз своего контрагента на своем корабле и в условленный срок»²⁰, называя при этом данный вид перевозки фрахтовым договором. Не отрицал существование и договора о найме корабля или его части под груз (цертепартия). Между тем ученый выявлял различия как в заключении, так и в исполнении договоров. Так, цертепартию часто заключали по переписке, а отношения из договора морской перевозки, по мнению Е. А. Нефедьева, аналогичны договору перевозки сухим путем. При перевозке ряд требований цертепартии невозможен, главный результат — своевременная доставка, как и кем — не имеет значения.

Однако анализ юридических конструкций, представленных как в правовой доктрине XIX в., так и в юридической литературе советского периода, дает четкое представление о феномене не только самого типа правоотношений перевозки, но и каждого его вида в отдельности. Стоит отметить, что позиция каждого ученого обладает определенной ценностью и значимостью, поскольку подмечаются уникальные черты отношений по перевозке, позволяющие в совокупности прийти к выводу, что договор перевозки, несмотря на то, что он поименован в гражданском законодательстве, остается договором с неопределенной правовой природой, занимая пограничное положение с целым рядом гражданских правоотношений, это абсолютно самостоятельный, уникальный тип договора, природа которого имеет сложный, комплексный характер, в связи с чем можно утверждать, что на сегодняшний день это по-прежнему договор рода *sui generis*. В данном вопросе стоит поддержать мнение С. А. Котляревского, который, говоря о сложных правовых институтах, рекомендовал не торопиться с их законодательным закреплением, поскольку они потеряют свою гибкость и текучесть, необходимо «терпеливо ожидать, пока эти правообразования не кристаллизуются, пока за ними не создастся цепи прецедентов, помогающих уловить их подлинный смысл, — и лишь тогда приложить к ним искусство юридической конструкции»²¹.

Исследуемые нами научные конструкции, которые были представлены в юридической литературе начала XX в., полностью отразили положения действующего законодательства (ст. 16, 17, т. X, ч. 1 Свода Законов Гражданских; ст. 1738, т. X, кн. 4 Свода Законов Российской империи). Однако на теоретические воззрения оказывали большое влияние известные морские и коммерческие обычаи, судебная практика, разъяснения Сената, международные соглашения и конвенции, а также зарубежное законодательство.

Таким образом, теоретические воззрения на правовую природу и юридическую конструкцию договора морской перевозки грузов в научных трудах начала XX в. сводились к следующим моментам. Существенными признаками договора морской перевозки выделяли предмет договора, субъектный состав, права и обязанности, ответственность, оплату. Ряд авторов обращал особое внимание на документальное сопровождение морской перевозки; исследовалось соотношение цертепартии и коносамента; договора морской перевозки разделялись на цертепартию (имущественный найм) и перевозку под названием фрахтовый договор. И если в XIX в. морская перевозка воспринималась как договор подряда, то к началу XX в. в правовой доктрине постепенно складывается понимание договора перевозки как договора оказания услуг, которое перешло в советское законодательство и юридическую науку.

Литература

1. Добровольский А. А., Цыпкин П. С. Устав торговый (том XI часть 2 Свода Законов, изд. 1903 г. по свободному продолжению 1912 г.). Изд. 4-е, исп. и доп. СПб., 1914. 700 с. [Электронный ресурс]. URL: <https://dspace.spbu.ru/handle/11701/18108?mode=full> (дата обращения: 21.10.2022).

¹⁷ Цитович П. П. Указ. соч. С. 224.

¹⁸ Добровольский А. А., Цыпкин П. С. Указ. соч. С. 432.

¹⁹ Учебник морского торгового законодательства / сост. Е. В. Васьковский, О. Я. Пергамент. СПб., 1906. С. 64 [Электронный ресурс]. URL: <https://dspace.spbu.ru/handle/11701/17982> (дата обращения: 21.10.2022).

²⁰ Нефедьев Е. А. Вексельное право. Банковские сделки. Морское право [Электронный ресурс]. М., 1907. С. 63. URL: <https://dspace.spbu.ru/handle/11701/16367> (дата обращения: 21.10.2022).

²¹ Котляревский С. А. Юридические предпосылки русских основных законов [Электронный ресурс]. М., 1912. Доступ из информ.-правовой системы «Гарант». URL: <https://base.garant.ru/3984029/> (дата обращения: 21.10.2022).

2. *Котляревский С. А.* Юридические предпосылки русских основных законов. М., 1912 [Электронный ресурс]. Доступ из информ.-правов. системы «Гарант». URL: <https://base.garant.ru/3984029/> (дата обращения: 21.10.2022).
3. *Маркалова Н. Г.* Проблемы, связанные с понятием договора морской перевозки груза. Вестник гражданского права, 2020. Т. 20. № 6. С. 18–29.
4. *Меденцева Е. В., Чубарова А. С.* Предпринимательские договоры в современном российском законодательстве и принцип свободы заключения предпринимательских договоров. Евразийский юридический журнал, 2022. № 3 (166). С. 194–195.
5. *Нефедьев Е. А.* Вексельное право. Банковские сделки. Морское право. М., 1907. 70 с. [Электронный ресурс]. URL: <https://dspace.spbu.ru/handle/11701/16367> (дата обращения: 21.10.2022).
6. *Примак Т. К.* Основные методологические подходы к исследованию договора. Методологические проблемы цивилистических исследований, 2019. № 1. С. 337–350.
7. Учебник морского торгового законодательства / сост. Е. В. Васьевский, О. Я. Пергамент. СПб., 1906. 258 с. [Электронный ресурс]. URL: <https://dspace.spbu.ru/handle/11701/17982> (дата обращения: 21.10.2022).
8. *Федоров А. Ф.* Морское право. Одесса, 1913. 353 с. [Электронный ресурс]. URL: <https://dspace.spbu.ru/handle/11701/36548> (дата обращения: 21.10.2022).
9. *Цитович П. П.* Очерки по теории торгового права. Т. 2. СПб., 1902. 381 с. [Электронный ресурс]. URL: <https://dspace.spbu.ru/handle/11701/18884?mode=full> (дата обращения: 21.10.2022).
10. *Числов П. И.* Пособие к лекциям по гражданскому праву, торговому праву и торговому судопроизводству. СПб., 1900. 214 с. [Электронный ресурс]. URL: <https://dspace.spbu.ru/handle/11701/18050> (дата обращения: 21.10.2022).
11. *Шершеневич Г. Ф.* Курс торгового права. Т. III. Вексельное право. Морское право (издание 4-е). СПб., 1909. 412 с. [Электронный ресурс]. URL: <http://elib.shpl.ru/ru/nodes/59396> (дата обращения: 21.10.2022).

References

1. Dobrovol'skij, A. A., Tsyppkin, P. S. Trade Charter (Volume XI, Part 2 of the Code of Laws, ed. 1903, freely continued in 1912) [Ustav torgovoj (tom XI chast' 2 Svoda Zakonov, izd. 1903 g. po svobodnomu prodolzheniju 1912 g.)]. Ed. 4th, isp. and additional SPb., 1914. 700 p. [Electronic resource]. URL: <https://dspace.spbu.ru/handle/11701/18108?mode=full> (accessed date: 21.10.2022).
2. Kotlyarevskij, S. A. Legal Premises of Russian Fundamental Laws [Juridicheskie predposylki russkikh osnovnykh zakonov]. M., 1912 [Electronic resource]. URL: <https://base.garant.ru/3984029/> (accessed date: 21.10.2022).
3. Markalova, N. G. Problems Related to the Concept of a Contract for the Carriage of Goods by Sea [Problemy, svyazannye s ponjatiem dogovora morskoy perevozki gruzaj]. Bulletin of Civil Law [Vestnik grazhdanskogo prava], 2020. Vol. 20. No. 6. P. 18–29. (In Rus.)
4. Medentseva, E. V., Chubarova, A. S. Entrepreneurial Agreements in Modern Russian Legislation and the Principle of Freedom to Conclude Entrepreneurial Agreements [Predprinimatel'skie dogovory v sovremennom rossijskom zakonodatel'stve i princip svobody zaključenija predprinimatel'skikh dogovorov]. Eurasian Law Journal [Evrazijskij juridicheskij zhurnal]. 2022. No. 3 (166). P. 194–195. (In Rus.)
5. Nefed'ev, E. A. Bill of Exchange Law. Banking Transactions. Maritime Law [Veksel'noe pravo. Bankovskie sdelki. Morskoe pravo]. M., 1907. 70 p. [Electronic resource]. URL: <https://dspace.spbu.ru/handle/11701/16367> (accessed date: 21.10.2022). (In Rus.)
6. Primak, T. K. The Main Methodological Approaches to the Study of the Contract [Osnovnye metodologicheskie podhody k issledovaniju dogovora]. Methodological problems of civil studies [Metodologicheskie problem civilisticheskikh issledovanij]. 2019. No. 1. P. 337–350. (In Rus.)
7. Maritime Commercial Law Textbook [Uchebnik morskogo torgovogo zakonovedenija] / compiled by E. V. Vas'kovskij, O. Ya. Pergament. SPb., 1906. 258 p. [Electronic resource]. URL: <https://dspace.spbu.ru/handle/11701/17982> (accessed date: 21.10.2022). (In Rus.)
8. Fedorov, A. F. Maritime Law [Morskoepravo]. Odessa, 1913. 353 p. [Electronic resource]. URL: <https://dspace.spbu.ru/handle/11701/36548> (accessed date: 21.10.2022). (In Rus.)
9. Tsitovich, P. P. Essays on the Theory of Commercial Law [Ocherki po teorii torgovogo prava]. T. 2. Saint Petersburg, 1902. 381 p. [Electronic resource]. URL: <https://dspace.spbu.ru/handle/11701/18884?mode=full> (accessed date: 21.10.2022). (In Rus.)
10. Chislov, P. I. Manual for Lectures on Civil Law, Commercial Law and Commercial Litigation [Posobie k lekcijam po grazhdanskomu pravu, torgovomu pravu i torgovomu sudoproizvodstvu]. SPb., 1900. 214 p. [Electronic resource]. URL: <https://dspace.spbu.ru/handle/11701/18050> (accessed date: 21.10.2022). (In Rus.)
11. Shershenovich, G. F. Commercial Law Course. Vol. III. Bill of exchange law. Maritime law (4th edition) [Kurs torgovogo prava. T. III. Veksel'noe pravo. Morskoe pravo (izdanie 4-e)]. SPb., 1909. 412 p. [Electronic resource]. URL: <http://elib.shpl.ru/ru/nodes/59396> (accessed date: 21.10.2022). (In Rus.)