

УДК 347.7 : 656.612

УПОРЯДОЧЕНИЕ ФРАХТОВОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ В СССР В 1925 – НАЧАЛЕ 1926 ГГ.

Благодатная Е. Ю.

Крымский федеральный университет им. В. И. Вернадского

В 1925 – начале 1926 гг. были сделаны важнейшие шаги у упорядочению фрахтовой деятельности в СССР. Наиболее важными из них стали, во-первых, создание центрального фрахтового совещания (7 января 1925 г.) с соответствующими органами на местах, а во-вторых – принятие положения о морской перевозке (28 мая 1926 г.). Данный документ определил в советском праве основные составляющие договора морской перевозки (фрахта и сертификата); установил ответственность и ее пределы грузо-владельца и фрахтовщика, условия их взаимоотношений и т. д. Безусловно, данный документ базировался как на отечественном, так и на зарубежном правовом опыте и потому стал эссенцией как советского, так и зарубежного права, насколько это оказалось возможным. Доработка данного документа впоследствии продолжалась с расширением практического опыта в этой сфере.

Ключевые слова: фрахт, коносамент, фрахтовщик, арматор, положение, закон, ответственность, груз, судно.

Восстановление и развитие экономики страны к середине 1920-х гг. и, как следствие этого, усиление внешней торговли привело к необходимости более четкого регулирования совершения фрахтовых сделок и определения самого понятия фрахта. Первым шагом на этом пути стало принятие Советом Труда и Оборона (далее – СТО) 7 января 1925 г. положения о центральном фрахтовом совещании (далее – ЦФС) при Народном комиссариате внешней торговли (НКВТ). Его задачами было установление порядка фрахтования морских судов как в заграничных сообщениях, так и в большом каботаже, регулирование деятельности фрахтующих организаций в области фрахтования. В ведение ЦФС вошли также вопросы фрахтования тоннажа для перевозок грузов и массовых перевозок пассажиров как по отдельным фрахтованиям, так и в постоянных рейсах.

Для осуществления вышеозначенных задач ЦФС обязывалось:

- а) определять круг фрахтующих организаций;
- б) руководить деятельностью всех фрахтовых Бюро и Совещаний в СССР и при торговых представительствах за границей;
- в) регулировать и контролировать деятельность организации по фрахтованию судов иностранных и плавающих под флагом СССР;
- г) разрабатывать правила и инструкции, относящиеся к фрахтовым вопросам;
- д) рассматривать и устанавливать план морских перевозок в связи с экспортно-импортным планом СССР.

При этом разрешения на зафрахтование иностранных судов для совершения рейсов в большом каботаже выдавались в порядке ст. 4 постановления СНК СССР от 8 июля 1924 г. о морской перевозке в заграничных сообщениях и о большом и малом каботаже (п. 2).

В состав ЦФС входили: председатель, назначаемый СТО по согласованному представлению НКВТ и НКПС, заместитель председателя, назначаемый СТО из числа членов Совецания, два представителя от НКВТ, два представителя от НКПС, по одному представителю от ВСНХ СССР, Народного Комиссариата по внутренней торговле СССР, Наркоминдел и СТФ, а также представитель, назначаемый по соглашению народных комиссариатов земледелия РСФСР, УССР, БССР и Закавказских Республик, и один представитель от кооперации по соглашению кооперативных центров союзных республик.

Каждому члену ЦФС ведомства и организации, выделившие их, назначали заместителя (п. 3).

Заседания ЦФС считались действительными при наличии председателя или его заместителя и не менее 4 постоянных членов или их заместителей (п. 4). Постановления ЦФС вступали в силу по утверждению их НКВТ (п. 5).

Вошедшие в законную силу постановления ЦФС были обязательны для всех учреждений, организаций и лиц, имеющих отношение к фрахтованию морских судов (п. 6).

Ведомствам СССР, а равно представленным в ЦФС учреждениям и организациям предоставлялось право, не приостанавливая исполнением, обжаловать в СТО постановления ЦФС в пятидневный срок со дня их утверждения (п. 7) [1].

С целью урегулирования ранее принятых нормативных актов в соответствии с вышерассмотренным документом 9 марта 1925 г. было принято постановление СНК СССР от «Об изменении порядка выдачи разрешений на зафрахтование иностранных судов для совершения рейсов в большом каботаже». Данным документом, во изменение ст. 4 постановления от 8 июля 1924 г. о морской перевозке в заграничных сообщениях и о большом и малом каботаже и примечания к ст. 2 положения о ЦФС от 7 января 1925 г., разрешение зафрахтовать иностранное судно для совершения рейса в большом каботаже в случаях, предусмотренных ст. 3 постановления от 8 июля 1924 г., давалось НКПС и НКВТ по взаимному соглашению [2].

6 мая 1925 г. СТО было принято постановление «О регистрации фрахтовых сделок». Согласно ему, все сделки по фрахтованию тоннажа СССР и иностранного для заграничного плавания и большого каботажа подлежали регистрации во Фрахтовом Бюро НКВТ по месту совершения сделки (п. 1). Сделки же по фрахтованию, заключаемые за границей, следовало регистрировать в соответствующих заграничных фрахтовых бюро при торговых представительствах СССР.

Обязанность предъявления сделки к регистрации возлагалась на соответствующую фрахтующую организацию (п. 2). При фрахтовании судов непосредственно грузоотправителем обязанность предъявления сделки к регистрации возлагалась на фрахтовщика (арматора).

На покрытие расходов, связанных с регистрацией фрахтовых сделок, устанавливался регистрационный сбор в размере, определяемом фрахтовым бюро, но не выше ¼ % суммы фрахта и во всяком случае не выше размера, взимаемого местный биржевым комитетом за регистрацию внебиржевых сделок (п. 3).

Оплата регистрационного сбора возлагалась на организацию, предъявляющую сделку к регистрации (п. 4). Наблюдение за проведением в жизнь данного постановления и издание инструкций по применению его возлагалось на ЦФС.

В развитие и дополнение вышерассмотренных нормативных актов 14 мая 1925 г. было принято постановление СТО СССР «О предоставлении Народному комиссариату внешней торговли права организовывать местные фрахтовые бюро и совещания» при уполномоченных НКВТ в союзных республиках, областных уполномоченных НКВТ и торговых представительствах СССР за границей.

Несмотря на принятие вышерассмотренных нормативных актов централизации фрахтового дела добиться не удалось. Это объясняется тем, что, во-первых, продолжали действовать и даже усиливали свою активность на фрахтовом рынке самостоятельные организации. Так, к примеру, распоряжением № 53 по АО «Экспортхлеб» от 13 мая 1925 г. было объявлено положение о Коммерческой и Портовой частях правления Экспортхлеба. На иностранную коммерческую часть, кроме прочего, возлагалось «руководство фрахтованием пароходов и распределением их по портам» [3, л. 29–30 об.].

Во-вторых, весьма непростой ситуацией на фрахтовом рынке, что выражалось в усилившейся конкуренции между частными и государственными (Совторгфлот) перевозчиками. В связи с чем СТФ был вынужден прибегнуть в мае 1925 г. к введению на некоторые грузы льготных ставок фрахта вплоть до 31 декабря 1925 г. [4, л. 3–4].

Важнейшим шагом в урегулировании вопросов перевозки грузов морским транспортом и взаимоотношений участвующих в данном процессе сторон стало принятие ЦИК и СНК СССР 28 мая 1926 г. положения о морской перевозке. В его разделе I «Общие положения» устанавливался круг ведения закона (ст. 1–2). Раздел же II был посвящен уже непосредственно морской перевозке грузов. Им, в частности, устанавливалось, что по договору морской перевозки грузов одна сторона (фрахтовщик) обязывается перевезти на судне в определенный пункт за вознаграждение (фрахт) принятый от другой стороны (фрахтователя, отправителя) к перевозке груз.

При этом указывалось, что договор морской перевозки мог быть заключен: а) с условием предоставления для перевозки всего судна, части его или определенных судовых помещений или; б) без такового условия. В случае, предусмотренном п. «а», договор морской перевозки назывался цертепартией (ст. 3).

Правоотношения сторон по договору морской перевозки определялись их соглашением, выраженным в коносаменте (ст. 8), а в случае заключения договора цертепартии – также и в цертепартии; при неполноте соглашения оно восполнялось постановлениями данного закона. Однако в случаях, прямо указанных в законе, соглашение сторон, не соответствующее постановлениям закона, объявлялось недействительным. Также подчеркивалось, что при отсутствии цертепартии и коносамента условия соглашения сторон могли быть устанавливаемы исключительно письменными доказательствами (ст. 4). Устанавливалось, что правоотношения между фрахтовщиком и получателем груза определялись коносаментом (ст. 5).

Условия цертепартии объявлялись обязательными для получателя только в том случае, когда они были изложены в коносаменте или же когда в последнем была сделана на них соответствующая ссылка (ст. 6).

Закон также предписывал, что фрахтовщик обязан был заблаговременно, до начала рейса, привести судно в состояние, годное к плаванию, надлежащим образом снарядить его, укомплектовать экипажем и снабдить припасами, а равно привести трюмы, кладовые и холодильники в состояние, обеспечивающее надлежащий прием, перевозку и сохранение груза. Тем не менее фрахтовщик не нес по данной статье ответственности за скрытые недостатки, которые не могли быть обнаружены при проявлении им должной заботливости. При этом соглашение о сложении с фрахтовщика ответственности по настоящей статье объявлялось недействительным (ст. 7).

По приеме груза к перевозке отправителю следовало выдавать коносамент за подписью фрахтовщика, уполномоченного им на то лица или капитана судна. Данный документ следовало составлять на основании письменного объявления, подписанного отправителем. При этом отправитель обязывался возместить фрахтовщику всякий вред, происшедший вследствие неточности или неправильности, допущенных им в поданном объявлении. Оговорка же отправителя о сложении с себя ответственности по третьей части настоящей статьи также была недействительна (ст. 8).

Коносамент следовало составлять не менее чем в двух экземплярах, причем один экземпляр выдавался отправителю, а другой следовал при грузе. По желанию отправителя ему мог быть выдан коносамент в нескольких экземплярах тождественного содержания, причем в каждом из них отмечалось число составленных экземпляров коносамента.

Если коносамент был выдан фрахтователю более чем в одном экземпляре, то после выдачи груза по одному из них остальные теряли силу. Именно коносамент служил доказательством принятия фрахтовщиком описанного в нем груза (ст. 9).

При этом коносамент мог быть составлен: а) на имя определенного получателя; б) приказу отправителя или получателя; в) на предъявителя.

Коносамент, выданный на имя определенного получателя, позволялось передавать третьим лицам по именованным передаточным надписям. Коносамент, выданный приказу отправителя или получателя, мог передаваться третьим лицам по бланковым или именованным передаточным надписям (ст. 10).

Устанавливалось, что в коносаменте должны были быть обозначены под страхом его недействительности:

- а) название и флаг судна, если груз должен был быть перевезен на определенном судне;
- б) наименование фрахтовщика;
- в) наименование пункта отправления и отправителя;
- г) наименование пункта назначения или, в случае договора цертепартии, направление судна;
- д) наименование получателя либо указание, что коносамент выдан по приказу отправителя, либо наименование получателя с указанием, что коносамент выдан получателю или его приказу, либо указание, что коносамент выдан на предъявителя (см. ст. 10);

- е) наименование груза, его знаки и марки, а также число отдельных мест либо количество или вес согласно письменному объявлению отправителя;
- ж) размер фрахта и другие причитающиеся фрахтовщику платежи или указание, что фрахт должен быть уплачен, согласно цертепартии;
- з) время и место выдачи коносамента;
- и) число выданных экземпляров коносамента.

Если данные, указанные в п. «е», не были проверены, фрахтовщик был вправе включить таковые в коносамент с соответствующей оговоркой. Предусматривалось, что в коносамент могли быть включаемы по соглашению сторон и иные условия перевозки, а равно оговорки (ст. 11).

После выдачи коносамента право распоряжения грузом (т. е. право требовать возвращения груза или его переадресовки), а равно право требовать выдачи его принадлежало правильному держателю коносамента, каковым устанавливались:

- а) по коносаментам, выданным на имя определенного получателя, – отправитель, либо лицо, указанное в коносаменте в качестве получателя, либо лицо, указанное в именной передаточной надписи;
- б) по коносаментам, выданным приказу отправителя, – отправитель, либо лицо, указанное в передаточной надписи, либо предъявитель коносамента с бланковой надписью;
- в) по коносаментам, выданным приказу получателя, – отправитель, либо получатель, либо лицо, указанное в передаточной надписи, либо предъявитель коносамента с бланковой надписью;
- г) по коносаментам на предъявителя – держатель коносамента.

Для осуществления своего права распоряжаться грузом и требовать его выдачи в случаях, предусмотренных подп. «а» и «в» настоящей статьи, отправитель обязан был предъявить все выданные ему экземпляры коносамента. Кроме того устанавливалось, что с фрахтовщика слагается ответственность перед другими правильными держателями коносамента, если им было выполнено распоряжение одного из перечисленных выше лиц или был выдан груз одному из них (ст. 12).

В свою очередь отправитель обязан был своевременно передать фрахтовщику все документы, требуемые портовыми, таможенными или иными правилами, и отвечать перед фрахтовщиком и третьими лицами за убытки, происшедшие вследствие несвоевременной передачи, неправильности или недостаточности этих документов, а равно всякого неисполнения им (отправителем) означенных правил (ст. 13).

В случае если груз должен быть перевезен на определенном судне, он не мог без согласия отправителя быть погружен не на то судно, которое поименовано в коносаменте. Правило это не применялось к случаям перегрузки вследствие технической необходимости, наступившей после начала погрузки (ст. 14).

Груз размещался по усмотрению капитана, но не мог быть помещен на палубе судна без письменного согласия отправителя (ст. 16). Продолжительность же срока погрузки определялась соглашением сторон (ст. 17). Также сторонам предоставлялось входить в соглашение о дополнительном, по окончании срока погрузки, сроке ожидания (простое). При этом в счет срока простоя не засчитываются только те дни, когда погрузка на судно не могла состояться вследствие причин, связанных с фрахтовщиком (ст. 18).

Размер вознаграждения за простойные дни определялся нормами, принятыми в соответствующих портах и опубликованными подлежащими биржевыми комитетами; в случае же отсутствия таких норм размер вознаграждения определялся расходами по содержанию судна и экипажа. Также фрахтователь обязан был по требованию капитана уплачивать вознаграждение за простойные дни по истечении каждого простого дня.

Если же фрахтователь этого требования не исполнил и не обеспечил его исполнения, то капитан был вправе или прервать погрузку с отказом от договора и взысканием фрахта полностью, или же, не прерывая погрузки, сделать отметку на коносаменте о причитающемся ему вознаграждении за простой и требовать этого вознаграждения от получателя груза (ст. 19).

При этом ст. 20 устанавливала, что в случае зафрахтования всего судна капитан был не вправе отказаться от приема груза, доставленного до окончания срока погрузки или до окончания срока простоя, если стороны условились о простое, хотя бы принятие и укладка груза могли задержать судно более условленного срока. За каждый лишний день задержания судна фрахтователь обязан был вознаградить фрахтовщика как за простойный день и возместить причиненные ему (фрахтовщику) задержанием убытки.

В тех же случаях, когда по договору морской перевозки были зафрахтованы часть судна или определенные судовые помещения, капитан был вправе по истечении вышеуказанных сроков отказаться от приема такого груза, который вследствие опоздания отправителя можно было поместить на судне надлежащим образом и без вреда для остального груза не иначе как с задержанием судна.

При этом фрахтовщик сохранял право на получение полного фрахта (см. ст. 28).

Закон также устанавливал, что фрахтователь, зафрахтовавший все судно, не вправе был занимать своим грузом каюты и помещения, предназначенные для судового экипажа, для хранения судовых припасов, предметов судового снаряжения и топлива (ст. 21).

При этом фрахтователь, зафрахтовавший часть судна или определенные судовые помещения, мог потребовать удаления постороннего груза из зафрахтованных им помещений или части судна, если подобный груз был погружен туда без его согласия. Фрахтователь, зафрахтовавший судно целиком, был вправе потребовать выгрузки такого груза в порте отправления или в любом порте захода, а равно вправе потребовать соответствующего уменьшения фрахта (если груз не был удален в порту отправления) и возмещения причиненных ему убытков (ст. 22).

Учитывая ответственность капитана за судно и груз, оказавшийся на судне груз, помещенный без ведома капитана, позволялось выгружать в любом порту по усмотрению капитана со взысканием в двойном размере фрахта, причитающегося от пункта отправления до пункта выгрузки, и сверх того всех убытков, которые понесет фрахтовщик вследствие помещения означенного груза (ст. 23).

Груз легковоспламеняющийся, взрывчатый или вообще опасный по своей природе, на погрузку которого фрахтовщик (или капитан) не дал бы своего согласия, если бы знал природу и свойство груза, мог быть во всякое время до сдачи его выгружен в любом пункте либо уничтожен или обезврежен без вознаграждения отправителя, который нес при этом ответственность за издержки и убытки,

происшедшие непосредственно или косвенно вследствие погрузки означенного груза.

Это право осуществлялось лишь в том случае, если груз был сдан под неправильным наименованием или если при его приемке фрахтовщик (или капитан) не могли путем наружного осмотра удостовериться в свойстве груза. Фрахт за перевозку такого груза не возвращался, а если он при отправлении судна не был уплачен, взыскивается полностью (п. 25).

Если обладающий указанными в ст. 24 свойствами груз, погруженный с ведома и согласия фрахтовщика (или капитана), стал опасным для судна, то с таким грузом разрешалось поступить согласно ст. 24. Отправитель не нес в таких случаях ответственности, за исключением случаев общей аварии (п. 25).

Устанавливалось, что фрахтователь был вправе сдать иной груз вместо установленного в договоре лишь с согласия фрахтовщика (ст. 26). Также указывалось, что капитан обязан по требованию фрахтователя, зафрахтовавшего все судно, отправиться в плавание с сохранением права на полный фрахт, хотя бы не весь условленный груз был погружен на судно.

При этом фрахтовщик был вправе отказаться от договора морской перевозки, если стоимостью наличного груза не могли быть покрыты фрахт и другие издержки фрахтовщика по грузу и если притом отправитель не внес полностью фрахта перед отправлением судна или не предоставил дополнительного обеспечения (ст. 27).

Также в случае зафрахтования части судна или определенных судовых помещений капитан был вправе по истечении сроков для погрузки и простоя отправиться в плавание по своему усмотрению, хотя бы не весь условленный груз был погружен на судно, причем сохранялось право на получение полного фрахта (ст. 28).

Закон также предусматривал, что если в случаях, предусмотренных ст. 27 и 28, вместо непогруженной части условленного груза принимался груз другого фрахтователя, то требование фрахтовщика соответственно уменьшалось (ст. 29).

Безусловно устанавливалось, что не считалось нарушением договора перевозки всякое отклонение судна от намеченного пути в целях спасания на море человеческих жизней, судов и грузов, а равно иное отклонение, вызванное действительной необходимостью (ст. 30).

Соблюдая интересы фрахтователя, зафрахтовавшего все судно, ему давалось право отказаться от договора с уплатой следующих сумм:

а) если отказ последовал до истечения обусловленного срока для погрузки или простоя или до дачи фрахтователем капитану разрешения отправиться в плавание, смотря по тому, какой из этих двух моментов наступит ранее, – половины полного фрахта, полного вознаграждения за простой, если он имел место, а равно других израсходованных фрахтовщиком за счет груза сумм, не включенных в стоимость фрахта;

б) если же отказ последовал после одного из указанных в пункте «а» моментов, то в случае зафрахтования судна на один рейс – всего фрахта полностью и прочих сумм, указанных в п. «а»; в случае же зафрахтования судна на несколько рейсов – полного фрахта за первый рейс, прочих сумм, указанных в п. «а», и половины фрахта за остальные рейсы.

В случае отказа фрахтователя, зафрахтовавшего все судно, от договора фрахтовщик обязывался подчиниться задержке, причиненной выгрузкой груза, и в том случае, если вследствие задержки время простоя продлилось более обусловленного срока, причем за все дни после истечения означенного срока фрахтователь обязывался уплатить как за простой. Вместе с этим указывалось, что фрахтователь имел право требовать разгрузку судна во время рейса только в том порту, куда судно зашло во исполнение договора морской перевозки или в силу необходимости (ст. 31).

Если же по договору морской перевозки не было зафрахтовано все судно, то отказ от договора мог последовать лишь при условии уплаты полного фрахта и прочих сумм, указанных в п. «а» ст. 31, причем фрахтовщик обязывался произвести выгрузку груза по требованию отправителя лишь в том случае, если этим не наносился ущерб интересам фрахтовщика и других отправителей (ст. 32).

Предусматривалось и то, что как фрахтовщик, так и фрахтователь были вправе отказаться от договора без вознаграждения другой стороны, если до отхода судна из места погрузки:

- а) объявлена война, могущая угрожать опасностью захвата судну или грузу;
- б) объявлена блокада места отправления или места назначения груза;
- в) по распоряжению властей задержано судно по причинам, не зависящим от той и другой стороны;
- г) судно взято для надобностей государства;
- д) воспрещен вывоз из места отправления или ввоз в место назначения того груза, который предположен к перевозке.

При этом случаи, предусмотренные в подп. «в» и «д», не могли служить для фрахтователя основанием к отказу от договора без вознаграждения другой стороны, если задержка предвиделась кратковременная.

В случаях, предусмотренных этой статьей, расходы по разгрузке судна возлагались на фрахтователя (ст. 34).

Каждая из сторон имела право вследствие наступления какого-либо из обстоятельств, перечисленных в ст. 33, отказаться от договора также и во время рейса с тем, что в этом случае фрахтователь уплачивал фрахтовщику фрахт пропорционально пройденному расстоянию, а равно все понесенные фрахтовщиком по грузу расходы. В этом случае выгрузка производилась также за счет фрахтователя (ст. 34).

Договор морской перевозки прекращался без отказа сторон и без обязанности одной стороны вознаградить другую, если после заключения договора и до отхода судна из места погрузки вследствие какой-либо случайности:

- а) судно погибло, признано законным призом или будет признано негодным к плаванию по причинам, не зависящим от фрахтовщика;
- б) погиб груз, индивидуально определенный в договоре перевозки, или
- в) погиб груз, состоящий из вещей, определенных родовыми признаками, после сдачи его капитану для погрузки, и отправитель не успел сдать другой груз вместо погибшего.

Договор морской перевозки прекращался вследствие указанных в первой части настоящей статьи обстоятельств также и во время рейса, причем в случае, предусмотренном п. «а» этой статьи, фрахтовщику причиталось фрахт

пропорционально пройденному пути, а в случаях, предусмотренных п. «б» и «в», – фрахт из расчета стоимости спасенного и сданного груза также пропорционально пройденному пути (ст. 35).

Когда же было зафрахтовано все судно и оказывалось невозможным войти в порт назначения груза вследствие блокады, войны, запрещения, льда или иной причины, капитан обязан был отвести судно в один из ближайших портов и уведомить фрахтователя о препятствии, ожидая его распоряжения. При невозможности уведомить фрахтователя или выждать его распоряжения капитан был вправе разгрузить судно или же возвратиться с грузом обратно, смотря по тому, что представлялось более выгодным для фрахтователя (ст. 36).

По требованию получателя или фрахтовщика груз до сдачи его получателю мог быть подвергнут осмотру через экспертов, приглашенных начальником порта. Расходы по осмотру нес тот, кто его потребовал. Если же при осмотре обнаруживались частичная утрата или повреждение груза, за которые должен отвечать фрахтовщик, то расходы падали на последнего (ст. 39).

При приеме груза получатель обязывался уплатить фрахтовщику, если это не было сделано ранее, причитающиеся фрахтовщику фрахт и простойные деньги, произведенные капитаном за счет груза необходимые расходы, прочие платежи и сборы, а также, в подлежащих случаях, выдать обеспеченный грузом аварийный взнос или представить соответствующее обеспечение (ст. 40).

За груз, погибший вследствие крушения судна или иного несчастного случая, а равно захваченный в качестве законного приза, фрахт не взимался; если же он был внесен вперед, то возвращался. Если после гибели судна груз оказывался спасенным или после захвата он был освобожден, то фрахтовщик имел право на фрахт пропорционально пройденному пути; если в таких случаях груз был доставлен фрахтовщиком в место назначения, то фрахт причитается полностью за уцелевший груз (ст. 41).

За груз, погибший или поврежденный вследствие его естественных свойств (внутренней порчи, усушки, раструски, обыкновенной утечки), неудовлетворительности упаковки или по иным причинам, зависящим от отправителя, фрахт уплачивался полностью (ст. 42).

Фрахтовщик получил право не выдавать груз до уплаты фрахта и всех других причитающихся ему в силу договора морской перевозки платежей (ст. 43). Также фрахтовщику принадлежало залоговое право на груз в обеспечение причитающихся ему от получателя платежей, пока груз находился в руках фрахтовщика или его агентов или же на хранении по его распоряжению. Требование фрахтовщика о причитающихся ему по перевозке платежах удовлетворялось из стоимости груза преимущественно перед всеми другими долгами хозяина груза и взысканиями с него. Однако залоговое право фрахтовщика не распространялось на причитающееся владельцу груза страховое вознаграждение (ст. 44).

С приемом груза получателем без оговорки погашались его требования к фрахтовщику как за утрату или повреждение груза, так и за просрочку в его сдаче, за исключением требований за такие повреждения или частичную утрату груза, которые не могли быть замечены при обыкновенном способе приема груза с судна. В последнем случае получатель, желающий отыскать вознаграждение, должен был не позднее 48 ч. со времени приема груза сделать соответствующее заявление

фрахтовщику или капитану. Здесь получатель груза обязан доказать, что обнаруженная недостача или повреждение груза произошли в течение времени между приемом груза к перевозке и сдачей его получателю или в таможенные склады (ст. 45).

В случае неявки получателя груза или отказа получателя от принятия груза капитану следовало выгрузить груз и сдать на хранение в склад или иное надежное место. Если сданный на хранение груз не был востребован в течение 2-х месяцев со дня прихода судна в порт выгрузки и если при этом фрахтователь не уплатил фрахтовщику всех причитающихся по данной перевозке сумм, фрахтовщик был вправе продать груз с публичного торга.

Продажа груза могла производиться лишь с разрешения соответствующего народного суда, поскольку иное не было предусмотрено уставом данного мореходного предприятия. Скоропортящийся невостребованный груз мог быть продан без разрешения суда и до истечения указанного во второй части данной статьи срока (ст. 46).

В случае если груз перевозился по договору чартерпартии, правила ст. 46 применяются со следующими изменениями: о неявке или отказе получателя капитан обязан немедленно уведомить фрахтователя. Выгрузка и сдача груза на хранение, предусмотренные в ст. 46, производились лишь по истечении сроков выгрузки и простоя (ст. 37) и при том лишь условии, если в эти сроки не поступило иное распоряжение фрахтователя. Время, потраченное фрахтовщиком на сдачу груза на хранение, вознаграждалось как простой (ст. 47).

Деньги, вырученные от продажи груза (ст. 46), за покрытием причитающихся фрахтовщику платежей по перевозке и расходов по хранению и продаже, вносились фрахтовщиком в депозит суда по месту продажи. В том случае, если вырученных от продажи сумм было мало для покрытия причитающихся фрахтовщику платежей и расходов по хранению и продаже, фрахтовщик имел право взыскать все недополученное с фрахтователя (ст. 48).

Фрахтовщик отвечал с момента приема груза к перевозке до момента выдачи его за утрату и повреждение груза и за задержку в его сдаче, за исключением случаев, указанных в следующей статье, причем применялся особый Закон об ограничении ответственности владельцев морских торговых судов (ст. 49) (Собр. Зак. СССР, 1926, № 39, ст. 285).

Фрахтовщик не отвечал за утрату, повреждение и задержку в сдаче груза, происшедшие вследствие обстоятельств, которые не могли быть устранены заботами добросовестного фрахтовщика, а именно:

- а) вследствие действия непреодолимой силы (стихийных бедствий, пожаров, военных действий, народных волнений и т. д.);
- б) вследствие опасностей и случайностей на море и в других судоходных водах;
- в) вследствие действий и распоряжений власти (задержания, ареста, карантина и т. п.);
- г) вследствие действий или упущений отправителя или получателя;
- д) вследствие свойств груза (внутренней порчи или нормальной убыли), в частности, его скрытых недостатков;
- е) вследствие незаметных по наружному виду недостатков упаковки груза;
- ж) вследствие недостаточности или неясности марок;

з) вследствие падежа или болезни перевозимых животных.

Кроме того, фрахтовщик не отвечал, если утрата, повреждение и задержка были последствием:

а) действий или упущений капитана, прочих лиц судового экипажа и лоцмана в судовождении или управлении судном, т. е. так называемых ошибок мореплавания, причем таковыми не считались ошибки в отношении приема, погрузки, сохранения, выгрузки или сдачи груза;

б) спасания человеческих жизней, судов и грузов на море (ст. 50).

Фрахтовщик, принявший к перевозке груз в поврежденном виде или с заметными по наружному виду недостатками упаковки или же без числа, меры или веса, хотя груз данного рода по своему свойству мог быть при приеме сосчитан, измерен и взвешен, мог оградить себя от ответственности за повреждение и утрату груза только включением в коносамент соответствующей оговорки. Однако включение в коносамент этой оговорки не лишало фрахтователя или получателя груза права доказывать, что повреждение или утрата груза произошли вследствие действий или упущений фрахтовщика или его служащих (п. 51).

Вознаграждение за утраченный груз определялось стоимостью груза в месте назначения судна в то время, когда туда пришло или должно было прийти судно. Вознаграждение за поврежденный груз определялось разницей между стоимостью поврежденного груза по оценке сведущих лиц и стоимостью того же груза в неповрежденном состоянии. При этом стоимость груза определяется его биржевой или рыночной ценой, а при отсутствии таковой – оценкой через сведущих лиц.

Из вознаграждения за утраченный и поврежденный груз вычитались полностью фрахт и те сбережения в расходах по перевозке груза и очистке его пошлинами, какие грузохозяйну оказалось возможным сделать вследствие повреждения груза (ст. 52).

И, наконец, закон устанавливал, что иски, вытекающие из договора морской перевозки, погашались годичной исковой давностью, исчисляемой со дня сдачи груза получателю или с того дня, в который груз должен был быть сдан, если сдача не последовала. Днем, в который груз должен был быть сдан, считался день истечения срока выгрузки без причисления к нему дней простоя.

К требованиям, вытекающим из договора перевозки, применялись правила о перерыве и приостановлении течения давности, установленные законодательством союзных республик. В случае если после приостановления течения давности остающийся срок на предъявление иска составил меньше трех месяцев, то он удлиняется до трех месяцев (ст. 53) [5].

Как видно из представленного материала, в 1925 – начале 1926 гг. были сделаны важнейшие шаги у упорядочению фрахтовой деятельности в СССР. Наиболее важными из них стали, во-первых, создание центрального фрахтового совещания с соответствующими органами на местах, а во-вторых – принятие положения о морской перевозке. Данный документ определил в советском праве основные составляющие договора морской перевозки (фрахта и чертепартии); установил ответственность и ее пределы грузовладельца и фрахтовщика, условия их взаимоотношений и т. д. Безусловно, данный документ базировался как на отечественном, так и на зарубежном правовом опыте и потому стал эссенцией как советского, так и зарубежного права, насколько это оказалось возможным.

Доработка данного документа впоследствии продолжалась с расширением практического опыта в этой сфере.

Список литературы:

- 1.Собр. Зак. СССР, 1925, № 2, ст. 30.
- 2.Собр. Зак. Союза ССР, 1925, № 16, ст. 121
- 3.Государственный Архив Николаевской области, ф. Р-945, оп. 1, д.56. Постановления СНК УССР, циркуляры и распоряжения «Экспортхлеб». 1.11.1924-13.11.1925. 206 л.
- 4.Государственный архив Одесской области, ф. Р-1965, оп. 6, д. 8. Приказ Гос. Черноморскому пароходству, циркуляры главной конторы и переписка с мурманским моргагенством о перевозках и других вопросах. 1925.
- 5.Собр. Зак. Союза ССР, 1926, № 39, ст. 284.

Blagodanaya E. Yu. Organization of the chartered activity in the USSR in 1925 – beginning 1926 // Scientific notes of V. I. Vernadsky crimean federal university. Juridical science. – 2015. – Т. 1 (67). № 4. – P. 3 –14.

In 1925 – beginning 1926 were done major steps at to organization of the chartered activity in the USSR. Most essential them them became creation of the central chartered conference (on January, 7 1925) with corresponding organs on places, and second is an acceptance of position about marine transportation (on May, 28 1926). This document defined the principal making contracts of marine transportation (freight) in a soviet right; set responsibility and her limits of owner of goods and charterer, condition of their mutual relations etc. Undoubtedly, that this document was based both on home and on foreign legal experience and that is why became essence both soviet and foreign right, as far as it appeared possible. The revision of this document farther more proceeded with expansion of practical experience in this sphere.

Keywords: freight, bill of lading, charterer, position, law, responsibility, load, ship.

Spisok literaturyi:

- 1.Sobr. Zak. SSSR, 1925, № 2, st. 30.
- 2.Sobr. Zak. Soyuz SSR, 1925, № 16, st. 121
- 3.Gosudarstvenniy Arhiv Nikolaevskoy oblasti, f. R-945, op. 1, d.56. Postanovleniya SNK USSR, tsirkulyari i rasporyazheniya «Eksportxleb». 1.11.1924-13.11.1925. 206 l.
- 4.Gosudarstvenniy Arhiv Odesskoy Oblasti, f. R-1965, op. 6, d. 8. Prikaz Gos. Chernomorskому parohodstvu, tsirkulyari glavnoy kontoryi i perepiska s mурmanskim moragenstvom o perevozkah i drugih voprosah. 1925.
- 5.Sobr. Zak. Soyuz SSR, 1926, № 39, st. 284.