

ТЕОРИЯ И ИСТОРИЯ ПРАВА И ГОСУДАРСТВА; ИСТОРИЯ УЧЕНИЙ О ПРАВЕ И ГОСУДАРСТВЕ

УДК 347.7 : 656.612

СТАНОВЛЕНИЕ ДОГОВОРА ФРАХТА СУДОВ В СОВЕТСКОМ ПРАВЕ

Благодатная Е. Ю.

Крымский федеральный университет имени В. И. Вернадского

В настоящей работе собраны и приведены документы, на основании которых сделан вывод о том, что становление и использование такой формы договора, как «фрахт», в советском праве и практике в основном можно отнести к 1923–1924 гг. При этом активно использовался не только международный опыт, но и созданные за недолгий мирный период нормы гражданского и хозяйственного права. Следует также отметить, что, как это видно из приведенных проекта и окончательного договора фрахта между Госторгфлотом и УПВОСО, развитие и дополнение документа, его формы и содержания велось по мере накопления реального опыта составления и исполнения подобных соглашений, в том числе путем изучения и обсуждения различными коллегиальными и специальными органами. Можно обратить внимание также и на то, что стороны включили в документ пункт о том, что возможные споры по данному договору подлежали разрешению Арбитражной Комиссией при СТО. Этот факт весьма важен для понимания как развития и использования самого договора фрахта, так и для изучения проблемы применения арбитража при возникающих спорах и недоразумениях.

Ключевые слова: договор фрахта, отечественное законодательство, гражданский кодекс, морское право.

Несмотря на весьма серьезные успехи в развитии экономики в последние годы существования Российской империи, правовое обеспечение ее деятельности, в том числе и морское право, безнадежно отставало от мирового, европейского уровня. В частности, известно, что Устав торговый, действовавший в этот период, не содержал в себе такого договорного понятия, как «фрахт». Вызвано это было общепризнанным серьезным отставанием развития отечественного морского права [1, с. 183]. В то же время проект уложения о торговом мореплавании, выработанный в 1902–1910 гг., сделал значительный шаг вперед в этом направлении, однако, по известным причинам, введения его в действие не состоялось.

С окончанием основных событий гражданской войны на территории бывшей Российской империи и возврату к товарно-денежным отношениям стали возрождаться традиционные гражданско-правовые институты, призванные урегулировать правовыми средствами. В новой социально-экономической ситуации договор, в первую очередь, рассматривался как способ осуществления хозяйственных связей в децентрализованной системе хозяйства.

Важным шагом в этом направлении стало принятие в 1922 г. Гражданского кодекса РСФСР (введен в силу с 1923 г.). В нем было закреплено новое правило об усиленной защите обязательств, возникающих из договоров; установлено начало принуждения должника к реальному исполнению обязательства в отличие от обычного возмещения ущерба. Судебная и арбитражная практика решительно встали на защиту реального исполнения договорных обязательств, если одной из сторон выступало государственное предприятие.

Гражданский кодекс достаточно подробно анализировал порядок заключения договора. При обсуждении ГК во ВЦИК в ст. 130 было включено определение существенных пунктов договора, т.е. условий, без достижения согласия по которым договор не мог считаться заключенным. В результате закон установил достаточно четкую процедуру заключения договора, определил его формы.

Другим важным направлением становления договора фрахта в советском законодательстве стало принятие декрета о национализации внешней торговли, изданного 22 апреля 1922 г., из которого впоследствии выводилась и государственная монополия фрахта.

В специализированной литературе изучаемого периода монополия фрахтования объявлялась одним из видов монополии внешней торговли, при котором советское государство предоставляет право производства сделок на мировом фрахтовом рынке исключительно специально уполномоченным на то органам. В этом вопросе выделялось 2 момента:

во-первых, фрахтование иностранного тоннажа для перевозок советских грузов считалось операцией так называемого «невидимого импорта». Фрахтование советских судов для перевозки иностранных грузов между иностранными портами есть операция так называемого «невидимого экспорта». И то и другое является внешне-торговыми сделками; и то и другое попадает под действие законов советского государства о внешней торговле и в первую очередь основного закона о монополии внешней торговли. В частности, монополия фрахтования, являясь составной частью монополии внешней торговли, прямо и непосредственно вытекает из основного декрета о национализации внешней торговли, изданного 22 апреля 1922 г.

Вторым существенным моментом в монополии фрахтования считалось право советского государства установить круг органов, которым предоставлялось право заключать фрахтовые сделки. Этот круг на первом этапе внешней торговли, особенно в первой половине 1920-х гг., был весьма широким [2, с. 5–6].

Основы этого процесса заложили декреты СНК от 30 мая 1921 г. «О морском транспорте» (2) и от 27 сентября 1922 г. «О порядке перевозки иностранными судами пассажиров и грузов в морских сообщениях РСФСР».

Последним, в частности, устанавливалось, что: судам, принадлежащим иностранным правительствам, компаниям и гражданам тех государств, с которыми РСФСР заключены мирные договоры или торговые соглашения, разрешалось беспрепятственно заниматься перевозкою пассажиров и грузов от иностранных портов до морских портов РСФСР и обратно в заграничных сообщениях на началах взаимности (ст. 1).

Перевозка пассажиров и грузов между портами РСФСР одного и того же моря (малый каботаж) и разных морей (большой каботаж) составляло исключительное право судов, плавающих под русским флагом (ст. 2).

Суда, принадлежащие правительствам, организациям и гражданам советских республик, получили право каботажного плавания на равных с судами флота РСФСР основаниях как в отношении самого плавания, так и в отношении оплаты портовых, корабельных и других сборов (ст. 3).

При этом предусматривалось, что в случае заинтересованности правительства РСФСР в срочных перевозках грузов и пассажиров из одного порта РСФСР в другой, лежащий на другом море, и при неимении для этой цели соответствующего судна РСФСР право большого каботажа может быть предоставлено на один рейс также и иностранному судну на основании условий, выработанных НКПС, НКВТ и Наркоминдел, и всякий раз с особого разрешения СНК (ст. 4).

Особо указывалось, что иностранные суда во время своего пребывания в портах РСФСР подчиняются всем действующим местным правилам (ст. 5).

Введение этих норм подчеркивало превалирование внутреннего законодательства над международным и тем самым позволяло в дальнейшем чаще опираться на отечественные нормы при заключении различных договоров, в том числе и договора фрахта. Однако это совершенно не означало, что другие варианты заключения фрахтов в будущем будут совершенно не применимы.

Постепенное возрождение экономики страны в начале 1920-х гг. требовало постоянного притока валюты, основным источником получения которой являлся экспорт. Одной из наиболее мощных организаций, созданных и действовавших в этот период в этом направлении, являлось акционерное общество «Экспортхлеб». Учитывая, что тоннажа собственного торгового флота катастрофически не хватало, единственным решением проблемы было фрахтование иностранного тоннажа. Становление «Экспортхлеба» приходится на период установления экономических и политических контактов СССР с остальным миром, что значительно облегчало его работу.

Так, согласно плану организации экспорта хлеба АО «Экспортхлеб», утвержденного правлением этой организации 11 июля 1923 г., все операции по фрахтованию пароходов и погрузка на них экспортного зерна должны были производиться самим Экспортхлебом. В случае же, если при продолжении сделки, Экспортхлеб указывал твердый фрахт, то при реализации сделки этот фрахт должен был быть обязательен для обеих сторон (п. 6) [3, л. 11–13]. Как видно из документа, Экспортхлеб пытался определить собственную стратегию на фрахтовом рынке, что, впрочем, подчеркивает и циркуляр за № 1451 от 12 сентября 1923 г. данной организации. Он был адресован всем портовым конторам Экспортхлеба, а в копиях сообщался торгпреду в Берлине, Аркосу в Лондоне. Им определялся порядок заключения фрахтовых сделок и дальнейшие действия по ним: «Всем экспортирующим организациям и экспортерам... Торгпреду ли в Берлине или Аркосу в Лондоне, надлежит руководствоваться тем, кем именно зафрахтован пароход и куда и кем продан груз. Запродажи в Англию и латинские страны (Франция, Испания, Португалия, Италия и т.д.) совершает «Аркос» в Лондоне, он же фрахтует для этой цели пароходы, по его же полису должны и грузы страховаться. Запродажи в прочие страны совершает Торгпред в Берлине, по его же полису должны страховаться и грузы» [3, л. 30].

Стремление в ограничении круга лиц и организаций, имеющих право заключения фрахтовых договоров естественно, так как контролировать этот процесс было сложно, да и надлежащего опыта по таким сделкам у большинства сотрудников Экспортхлеба да и торгпредств чаще всего не было. Исходя из этого, представители Экспортхлеба на местах и даже в союзных республиках права заключения фрахтов не получили. В качестве примера можно привести данные из доверенности управляющему Николаевской конторой АО Экспортхлеб Ивану Васильевичу Стрелкову. Этот гражданин уполномочивался «1. Представительствовать АО Экспортхлеб на территории УССР во всех украинских и союзных правительственных, общественных, кооперативных и частных учреждениях и организациях и перед всеми Украинскими и союзными должностными и частными лицами. 5. ...вносить и получать обратно фрахты...» [4, л. 211]. Как видно из приведенного отрывка документа, управляющий конторой здесь выступал лишь как ответственный исполнитель и представитель с весьма ограниченными правами.

Так, к примеру, известно, что в том же 1923 г. было заключено соглашение, согласно которому «2. Фрахтование пароходов на заграничных фрахтовых биржах производится Добровольным флотом по договору с Экспортхлебом» [5, л. 15].

Чаще всего это был один из очередных политико-экономических трюков советской власти, свойственных началу 1920-х гг., когда страна еще находилась под

мощным давлением политического непризнания, экономической обструкции и частых судебных процессов. Именно с целью дистанцироваться от официальной власти и был в 1921 г. в качестве совершенно самостоятельной организации воссоздан «Доброфлот» (основан в 1878 г.), имевший к 1924 г. разветвленную сеть представительств по стране и за рубежом, а также собственное Центральное Фрахтовое бюро [6, л. 7].

Однако обратимся собственно к фрахтовым договорам, заключаемым в этот период. Рассмотрим в первую очередь те из них, которые заключались внутри страны. В качестве примера приведем следующий из них:

Фрахтовый договор

Гор. Москва 1924 г. марта 8 дня, мы, нижеподписавшиеся, с одной стороны Государственное Черноморско-Азовское Пароходство в лице Директора-Распорядителя Центрального Правления Государственного Торгового Флота Николая Яковлевича Васильева, действующего на основании доверенности от 12 января 1924 г. за № 6/5, именуемое в дальнейшем «Госторгфлотом» и с другой стороны Главное Артиллерийское Управление в лице Начальника Артиллерии РККА Юрия Михайловича Шейдемана и Комиссара Артиллерии РККА Ильи Львовича Когана, именуемое в дальнейшем «ГАУ», заключили настоящий договор в нижеследующем:

1. Госторгфлот зафрахтовал ГАУ пароход «Трансбалт» или «Декабрист» под перевозку военного груза, состоящего из 3-х дюймовых патронов и трубок к ним общим весом 10 тысяч тонн из порта Владивосток до порта Одесса.

Госторгфлот обязуется по своему выбору предоставить один из вышеуказанных пароходов к погрузке во Владивостоке между 20 апреля и 20 мая сего года, при чем пароход должен быть вполне исправный. День подачи парохода под погрузку, с указанием количества груза, могущего быть принятым на пароход, сообщается агентом Госторгфлота во Владивостоке, не позже как за 2 недели начальнику Владивостокского артиллерийского склада.

Примечание. К перевозке по распоряжению ГАУ, с согласия Госторгфлота может быть принято того же груза и сверх 10-ти тысяч тонн, но всего не более 12.000 тонн на условиях изложенных в настоящем договоре с соответственным увеличением сроков на погрузку и выгрузку, а также размеров платежей.

2. Подача груза к борту парохода во Владивостоке выполняется ГАУ и должна быть приурочена к сроку указанному агентом Госторгфлота во Владивостоке (ст. 1). Груз должен подаваться с таким расчетом, чтобы обеспечить погрузку 500 тонн в сутки каждого рабочего дня. Обеспечение ж.д. составом или иными средствами для подачи груза к борту парохода до зоны в десять сажен от борта парохода должно быть произведено ГАУ, а погрузка в пределах указанной зоны на борт парохода и укладка в трюм с вагона, иных перевозочных средств или с земли см – средствами Госторгфлота.

3. Выгрузка в Одессе из трюма парохода на пристань производится Госторгфлотом за его счет, а погрузка в вагоны с пристани производится им же, но за счет ГАУ по фактической стоимости.

Обеспечение ж.д. составом для отвоза к местам назначения от пристани в Одессе производится ГАУ в расчете суточной погрузки каждого рабочего дня не менее 500 тонн.

4. Госторгфлот обязуется при погрузке парохода, перевозке и укладке в вагоны точно руководствоваться «Правилами перевозки взрывчатых веществ, боевых припасов и отравляющих веществ Военного Ведомства по железным дорогам и водным путям», утвержденным РВС СССР и Народным Комиссаром Путей Сообщения (Приказ РВС СССР № 2254).

5. Госторгфлот обязан при прохождении парохом портов Сингапур и Аден ставить ГАУ о том в известность немедленно по получении сведений, а за неделю до прибытия парохода в Одессу – сообщить о дне начала разгрузки.

6. Фрахт, включая все корабельные и портовые расхода парохода но и расходы Госторгфлота по погрузке на пароход и выгрузке на пристань (ст. ст. 2 и 3), устанавливается в размере 23 червонных рублей за каждую весовую англо-тонну (62 пуда), а всего 230.000 червонных рублей.

7. Порядок платежей устанавливается следующий: по вступлении настоящего договора в законную силу (ст. 11) ГАУ выдает в Москве Госторгфлоту аванс в размере 25% стоимости фрахта, т.е. 57.000 червонных рублей; второй платеж в размере 25% стоимости фрахта выплачивается во Владивостоке по погрузке на пароход 50% всего подлежащего перевозке груза; третий платеж в таком же размере и то же выплачивается по окончании погрузки на пароход всего подлежащего перевозке груза и последний платеж в окончательный расчет за фрахт производится в Одессе по погрузке прибывшего груза в вагоны.

Оплата работ Госторгфлота за погрузку груза в Одессе с парохода в вагоны (ст. 3) производится ГАУ в Москве по предъявлению Госпароходством счетов на эту работу с оправдательными документами.

8. В случае промедления подачи парохода под погрузку против срока указанного агентством Госторгфлота во Владивостоке (ст. 1) и промедления погрузки вагонов с пристани в Одессе против срока указанного в извещении Госторгфлота (ст. 5), Госторгфлот уплачивает ГАУ по 500 (500) червонных рублей за каждый день промедления.

9. В случае промедления в подаче груза к борту парохода во Владивостоке, вызвавшего задержку погрузки парохода свыше 25 дней со дня подачи парохода под погрузку, а также в случае задержки в подаче вагонов в Одессе под погрузку с пристани свыше 25 дней со дня начала разгрузки парохода ГАУ уплачивает Госторгфлоту по 500 червонных руб. за каждый день задержки парохода.

10. В случае просрочки в подаче парохода во Владивостоке под погрузку сверх месячного срока от 20 мая с.г., ГАУ имеет право считать настоящий договор расторгнутым, при чем Госторгфлот обязуется уплатить неустойку в размере 10% от суммы фрахта и возратить полученный им аванс с начислением Госбанковского процента.

11. Настоящий договор вступает в силу со дня утверждения его РВС СССР.

Срок потребный для получения утверждения настоящего договора устанавливается в 7 дней со дня его подписания.

Если в течении указанного семидневного срока Госторгу не будет прислано извещение об утверждении или не утверждении настоящего договора, последний считается вступившим в законную силу с первого дня по истечении указанного семидневного срока.

12. Все споры по настоящему договору подлежат разрешению Высшей Арбитражной Комиссией.

13. Юридический адрес сторон...

14. Настоящий фрахтовый договор составлен в двух экземплярах, один из них храниться в Госторгфлоте, а второй в ГАУ. Подписи: начальник артиллерии РККА Шейдеман; Комиссар Артиллерии РККА Коган; Директор-Распорядитель Госторгфлота Н.Васильев» [7, л. 1–1 об., 4, 9–10].

Безусловно, что прежде вступления такого важного договора в силу, он должен был быть одобрен соответствующим военным руководством.

Комиссия по рассмотрению договоров и сделок при Главнаснабе под председательством Жабина (Постановление № 971 (Протокол № 1)), рассмотрев на заседа-

нии своем 10 марта 1924 г. договор ГАУ с Правлением Государственного Торгового Флота на фрахтование пароходов под перевозку военного груза, состоящего из 3-х дюймовых патронов и трубок к ним общим весом в 10.000 тонн, из порта Владивостока до порта Одесса с погрузкой в вагоны в Одессе на общую сумму: за перевозку по 23 черв. руб. за весовую английскую тонну – 230.000 черв. руб. и оплату погрузочных работ по их фактической стоимости (п. 3), – постановила следующее: принимая во внимание, что:

«1. на перевозку артгрузов в склады Центра ГАУ открыт особый кредит в сумме 440.000 черв. руб. (отношение ГАУ от 8.03.1924 г. № 95190);

2. Перевозка артгрузов была начата в январе 1924 г. и уже перевезено 128 вагонов – 128.128 пудов артгруза (телеграмма Помначартарм № 12080);

3. Стоимость перевозки одной весовой английской тонны груза по ж.д. обходится по 93 черв. руб., а расход по перевозке морем обойдется 23 черв. руб. (отношение ГАУ от 8.03.1924 г. № 95190);

4. Имеется в настоящее время остаток кредита на перевозку в сумме 269.888 руб. (телеграмма Помначартарм 8 № 2080);

5. Со стороны НКЖД не встречается препятствий к провозу из Владивостока через Суэцкий канал и проливы 10.000 т. военного груза и декларировании этого груза в соответствии с правилами через Суэцкий канал (отношение НКЖД от 24.02.1924 г. № 910)». Исходя из этих соображений, было решено договор утвердить со следующими поправками:

А. В водной части: ввиду того, что настоящий договор подписан Директором-распорядителем Центрального Правления Государственного Торгового Флота тов. Васильевым – слова: «Государственное Черноморское Пароходство» заменить словами «Центральное Правление Государственного Торгового флота».

Б. В пар. 3-м – после слова «не менее пятисот тонн» добавить «с каковой нормой Госторгфлот обязан согласовать выгрузку в Одессе на пристань, так и погрузку его там же в подаваемые вагоны».

В. В пар. 7-м означенный пар. изложить следующим образом: «Порядок платежа устанавливается следующий: а) по вступлении настоящего договора в законную силу /... ГАУ выплачивает в Москве Госторгфлоту аванс в размере 25% от стоимости фрахта, т.е. 57.500 черв. руб.; б) по погрузке на пароход во Владивостоке 50% всего положенного перевозке груза – выплачивается во Владивостоке 25% стоимости с удержанием соответствующей пропорциональной части выданного, т.е. 6½% (п. «а»). В случае предоставления Госторгфлотом ГАУ иного обеспечения (приказ РВСР № 1 – 23 г.) в сумме в ½% стоимости фрахта, выплата 25% стоимости фрахта, указанная в настоящем пункте производится без удержания соответствующей части выданного аванса; в) по окончании погрузки всего подлежащего перевозке груза выплачивается Госторгфлоту во Владивостоке 25% стоимости с удержанием соответствующей пропорциональной части выданного.. т.е. 6 ½% (п. «а»). В случае предоставления Госторгфлотом ГАУ иного обеспечения (приказ РВСР № 1 – 23 г.) в сумме 6 ½ стоимости фрахта выплата 25% стоимости фрахта, указанная в настоящем пункте производится без удержания соответствующей части выданного аванса;

Г) по окончании погрузки артгруза в Одессе в подаваемые вагоны ГАУ производит с Госторгфлотом в Одессе окончательный расчет за фрахт (пар. 6) с соответствующим зачетом выданного аванса (п. 7);

Д) расчет за работы Госторгфлота по погрузке груза в Одессе на пристани в вагоны (пар. 5) производится ГАУ в Москве по предъявлению Госторгфлотом счетов на эту работу с оправдательными документами.

Примечание 1. Выплата денег по п.п. «а», «б», «в» и «г» и «считается выдача ассигновки, выписанной в червонных рублях».

Примечание 2. Выплата денег по п.п. «б», «в» и «г» производится против приемо-сдаточных актов, составленных представителем ГАУ, присутствовавшим при погрузке и разгрузке артгруза и представителем Госторгфлота.

Выплата денег по п. «д» производится против предоставляемых Госторгфлотом счетов с оправдательными документами (сдаточно-приемочные акты).

Г. В п. 8-м – означенный п. изложить следующим образом: «В случае промедления подачи парохода под погрузку против срока указанного агентом Госторгфлота во Владивостоке (п.) и не выполнения Госторгфлотом обязательств по погрузке артгруза в вагоны указанных в п. 3 – Госторгфлот уплачивает ГАУ по 500 червонных рублей за каждый день промедления».

Д. В п. 9-м после слов: «со дня начала разгрузки парохода ГАУ» – п. 9 изложить следующим образом: «возмещает Госторгфлоту убытки, однако не свыше 500 червонных руб. за каждый день задержки парохода».

Е. В п. 10 после слов: «от суммы фрахта» – добавить (п. 6)».

При этом присутствовавший на заседании представитель УПВОСО тов. Сычев заявил, что ЦУПВООСО гарантирует ГАУ подачу ежедневно под погрузку в порт Одесса до 50 вагонов в течение всего времени разгрузки парохода (п. 3) [7, л. 2–3].

Во исполнение принятых решений Артиллерийское управление 17 мая 1924 г. почто-телеграммой сообщило начальнику артиллерийского управления 5-й краснознаменной армией, что доверенным агентом Госторгфлота во Владивостоке состоит Михаил Петрович Владимиров, которому Госторгфлот и просит уплатить деньги, причитающиеся по пн.б. ст. 7 фрахтового договора... на п/х «Трансбал» [7, л. 7].

Пока шел процесс подписания и выполнения данного договора фрахта СНК СССР подготовил и принял постановление от 8 июля 1924 г. «О морской перевозке в заграничных сообщениях и о большом и малом каботаже». Им в отмену декретов СНК РСФСР от 27 сентября 1922 г. «О порядке перевозки иностранными судами пассажиров и грузов в морских сообщениях РСФСР» (Собр. Узак. РСФСР, 1922, № 62, ст. 788) и СНК УССР от 21 ноября 1922 г. «О порядке перевозки иностранными судами пассажиров и грузов в морских сообщениях Украинской ССР» (Собр. Узак. УССР, 1922, № 48, ст. 720) и соответствующих узаконений других союзных республик, постановлялось:

Судам, плавающим под торговым флагом иностранных государств, с которыми СССР находился в договорных отношениях, разрешалось беспрепятственно производить перевозку пассажиров и грузов от иностранных портов до морских торговых портов СССР и обратно в заграничных сообщениях на началах взаимности (п. 1).

Перевозка пассажиров и грузов между портами СССР одного и того же моря (малый каботажи) и разных морей (большой каботажи) – при чем в отношении каботажа рассматривались, как одно море Азовское и Черное моря, а также Белое море и Ледовитый океан – составляло исключительное право судов, плавающих под флагом СССР (п. 2).

В случае заинтересованности правительства в срочной перевозке груза из одного порта СССР в другой порт СССР, расположенный на другом море, и неимении для этой цели соответствующего судна, плавающего под флагом СССР, право на совершение рейса в большом каботаже могло быть предоставлено в каждом отдельном случае иностранному судну порядком, указанным в ст. 4 настоящего Постановления (п. 3).

Собственно, в ст. 4 указывалось, что разрешение зафрахтовать иностранное судно на совершение рейса в большом каботаже в случаях, предусмотренных ст. 3, давалось председателем СНК СССР или его заместителем по письменному докладу Народного Комиссара по Внешней Торговле. При докладе Народным Комиссаром по Внешней Торговле следовало представлять официальные отзывы Народного Ко-

миссариата Путей Сообщения и Народного Комиссариата Иностраных Дел по вопросу о фраговании судна.

Как и ранее, иностранные суда, как во время плавания в территориальных водах СССР, так и во время своего пребывания в портах СССР подчинялись всем действующим местным правилам (п. 5).

С учетом данного постановления, а также прочих выше рассмотренных поправок фрагтовый договор был утвержден в сентябре 1924 г. заместителем председателя Реввоенсовета СССР Уншлихтом. Окончательная его редакция такова:

«Г. Москва, 1924 г. августа 27 дня, мы нижеподписавшиеся, с одной стороны, Государственный Торговый флот, в лице Заместителя председателя Центрального Правления Государственного Торгового Флота Васильева, Николая Яковлевича, именуемый в дальнейшем «Госторгфлот», и с другой – Народный Комиссариат по Военным и Морским Делах, в лице Начальника Управления Военных Сообщений штаба РККА Барского, Бориса Евсеевича, именуемый в дальнейшем «УПВОСО», заключили настоящий договор о нижеследующем:

1. Госторгфлот зафрахтовал «УПВОСО» пароход «Декабрист» под перевозку военного груза, состоящего из трехдюймовых патронов и трубок к ним, общим весом 9500 т., из порта Владивосток до порта Одесса или Севастополь.

Окончательное определение пункта назначения возлагается на «УПВОСО», при чем сообщение об этом «Госторгфлот» должно быть сделано не позднее проследования пароходом «Декабрист» Босфора. В случае неполучения «Госторгфлотом» указания о пункте назначения, распоряжением «Госторгфлота» пароходу должно быть дано назначение до порта Одесса.

«Госторгфлот» обязуется предоставить вышеуказанный пароход в вполне исправном виде. О готовности парохода «Декабрист» принять груз «Госторгфлот» уведомляет Представителя «УПВОСО» во Владивостоке, в лице Заведующего передвижением войск Дальневосточного Морского района (ЗМОР Дальневосточного), за 10 дней до подачи парохода под груз.

Примечание: к перевозке по распоряжению «УПВОСО», с согласия «Госторгфлота», может быть принято того же груза и сверх 9500 т., но всего не более 10.000 т., на условиях, изложенных в настоящем договоре, с соответственными увеличением сроков на погрузку и выгрузку, а также размеров платежей.

2. Подача груза к борту парохода во Владивостоке выполняется «УПВОСО» и должна быть приурочена к сроку, обусловленному абзацем 3-м ст 1-й настоящего договора. Груз должен подаваться с таким расчетом, чтобы обеспечить погрузку 500 т. в судно, каковое количество «Госторгфлот» обязуется в тот же срок погрузить на пароход. Обеспечение подвижным ж.д. составом и иными средствами подачи груза к борту парохода до зоны в двадцать сажен от борта парохода должно быть произведено «УПВОСО», а погрузка в пределах указанной зоны на борт парохода из вагонов или иных перевозочных средств или с земли и укладка в трюм – средствами и за счет Госторгфлота.

3. Выгрузка в Одессе (или в Севастополе) из трюма парохода на пристань, в районе 15 саженной от борта парохода зоны и погрузка в вагоны в той же зоне производятся средствами и за счет Совторгфлота.

Если вагоны поданы на расстоянии свыше 15 саженной разница в действительной стоимости погрузки оплачивается «УПВОСО».

В случае неподачи вагонов ко времени выгрузки Госторгфлот выгружает груз на пристани в указанном Представителем «УПВОСО» и на условиях, предусмотренным настоящим пунктом.

Дальнейшая погрузка в вагоны производится Госторгфлотом за счет «УПВОСО» по действительной стоимости.

Госторгфлот обязуется в Одессе (или же Севастополе) провести погрузку в вагоны не менее 500 т. в сутки, соблюдением правил погрузки, установленных на ж.д., с тем, чтобы общий срок погрузки груза в вагоны не превышал 25 дней.

Прим.: стоимость работ определяется по тарифам ЦК Союза Транспортных рабочих.

4. Госторгфлот обязуется при погрузке парохода, перевозке, выгрузке и укладке в вагоны перевозимого груза точно руководствоваться «Правилами перевозки взрывчатых веществ, боевых припасов и отравляющих веществ Военного и Морского Ведомства по железнодорожным и водным путям»... (1923 г.)...

5. «Госторгфлот» обязан при прохождении пароходом «Декабрист» Сингапура и Суэца ставить «УПВОСО» о том в известность немедленно по получении этих сведений, а за неделю до прибытия парохода в Одессу (или Севастополь) сообщить «УПВОСО» о дне начала разгрузки.

6. Фрахт, включая все корабельные и портовые расходы пароходов, равно и расходы Госторгфлота по погрузке на пароход и выгрузке на пристань и погрузке в вагоны (ст. ст. 2 и 3), устанавливается в размере 20 руб. за каждую весовую англо тонну (62 пуда), а всего 190.000 р.

7. Порядок платежей устанавливается следующий:

А) по вступлению настоящего договора в законную силу «УПВОСО» уплачивает в Москве Госторгфлоту аванс в размере 50.000 р., каковой, в случае отмены перевозки (ст. 11) возвращается «УПВОСО».

Б) Окончательный расчет по сему договору производится в Москве из сумм, имеющих быть отпущенных на эту надобность на первый квартал сметы Наркомвоен на 1924–25 год, по предъявлению Госторгфлотом в «УПВОСО» счетов с оправдательными документами.

Прим.: выплатой денег по п.п. «а» и «б» считается выдача ассигновок.

В случае промедления в подаче груза для перегрузки в порту во Владивостоке, вызвавшего задержку в погрузке парохода свыше 25 дней со дня подачи парохода под погрузку или подачи менее обусловленных ст. 2-й 500 т. в сутки «УПВОСО» возмещает Госторгфлоту действительные убытки за задержку парохода.

9. В случае неподачи Госторгфлотом парохода во Владивостоке в течение 14 дней под погрузку от времени, назначенного для подачи парохода под груз (ст. 1), или неподачи «УПВОСО» в тот же срок груза для погрузки парохода, исправная сторона имеет право считать настоящий договор расторгнутым и взыскать с другой стороны действительно понесенные убытки.

10. В случае промедления подачи парохода под погрузку во Владивостоке или под выгрузку в Одессе (Севастополе) против сроков, предусмотренных ст. ст. 1 и 5 сего договора, Госторгфлот уплачивает «УПВОСО» действительные убытки понесенные последним.

Равным образом Госторгфлот возмещает «УПВОСО» действительные убытки, понесенные последним по вине Госторгфлота от промедления в погрузке груза на пароход во Владивостоке или погрузке в вагоны в Одессе (или в Севастополе), согласно ст. 2-й абзаца 5 ст. 3-я.

11. Настоящий договор вступает в силу со дня утверждения его РВС СССР в продолжение семидневного срока на его утверждение с момента подписания.

Если в течение указанного семидневного срока Госторгфлоту не будет сообщено об утверждении настоящего договора РВС ССР, то Совторгфлот вправе считать договор не состоявшимся и располагать п/х «Декабрист» по своему усмотрению

Распоряжение «УПВОСО» о выходе парохода «Декабрист» из Владивостока должно быть дано не ранее получения УПВОСО сведений от Госторгфлота о беспрепятственном проследовании пароходом «Грансбалт» Босфора и получения ЗМОР

Дальневосточного во Владивостоке соответствующего распоряжения от «УПВОСО»¹.

В соответствии с этим, «УПВОСО» освобождается от возмещения Госторгфлоту расходов на задержку парохода «Декабрист» в ожидании отправления, если такая будет иметь место после его загрузки. При этом, если «УПВОСО» будут получены сведения о неблагополучном следовании парохода «Декабрист». В этом случае пароход «Декабрист» должен быть разгружен и груз доставлен обратно в склады во Владивостоке средствами Госторгфлота, причем «УПВОСО» освобождается от возмещения «Госторгфлотом» всех его расходов и убытков.

Примечание: распоряжение «УПВОСО» ЗМОРу у Дальневосточного о отходе парохода «Декабриста» из Владивостока должно быть сделано по телеграфу в день получения от Госторгфлота извещения о проходе пароходом «Трансбалт» Босфора.

12. Все споры по настоящему договору подлежат разрешению Арбитражной Комиссией при СТО.

13. Юридический адрес сторон:...

14. Настоящий фрахтовый договор составлен в 2-х экземплярах: один из них храниться в Госторгфлоте, а другой в «УПВОСО» [7, л. 29–30 об.].

Таким образом, как видно из приведенных документов, становление и использование такой формы договора, как «фрахт», в советском праве и практике в основном можно отнести к 1923–1924 гг. При этом активно использовался не только международный опыт, но и созданные за недолгий мирный период нормы гражданского и хозяйственного права. Следует также отметить, что, как это видно из приведенных проекта и окончательного договора фрахта между Госторгфлотом и УПВОСО, развитие и дополнение документа, его формы и содержания велось по мере накопления реального опыта составления и исполнения подобных соглашений, в том числе путем изучения и обсуждения различными коллегиальными и специальными органами. Можно обратить внимание также и на то, что стороны включили в документ пункт о том, что возможные споры по данному договору подлежали разрешению Арбитражной Комиссией при СТО. Это факт весьма важен для понимания как развития и использования самого договора фрахта, так и для изучения проблемы применения арбитража при возникающих спорах и недоразумениях.

Список литературы:

1. Шершеневич Г.Ф. Курс торгового права. Т. III: Вексельное право. Морское право. – СПб., 1909. – С. 183.
2. Внешнеторговый транспорт. Под общей ред. А. Д. Кейлина. – М.-Л., Международная книга, 1938. – 347 с.
3. Государственный Архив Николаевской области, ф. Р-945, оп. 1, д. 25. Циркуляры правления Экспортхлеб, план и переписка с правлением Укрэкспортхлеб о заготовке, страховке и переработке зернопродуктов. 14.08-29.12.1923. 71 л.
4. Там же, ф. Р-945, оп. 1, д. 30. Постановления СТО, циркуляры правления Экспортхлеба, список отделений Экспортхлеба за границей, переписка с московским отделением Экспортхлеб об отправке хлебных грузов, заключение договоров, работе Николаевского элеватора. 28.06-29.12.1923. 262 л.
5. Там же, ф. Р-945, оп. 1, д. 36. Переписка с начальниками Екатерининской и Николаевской железных дорог и портом о предоставлении вагонов, ремонте подъездных путей, создании условий по разгрузке вагонов и загрузке пароходов. 26.06.-31.12.1923. 223 л.
6. Государственный Архив Республики Крым, ф. Р-1619, оп. 1, д. 3. Циркулярные распоряжения Управления Азово-Черноморского отдела Добровольного флота о производстве взаимных междуторных расчетах и финансовая переписка с ним и об организации «Совторгфлота» и его задачах. 26.08.1924 – 5.01.1926 г. 71 л.
7. Государственный Архив Одесской Области, ф. Р-1965, оп. 4, д. 40. Фрахтовые договора и переписка с агентством НКВД, Центральным правлением Госторгфлота, о порядке фрахтования судов перевозок военных грузов и пассажиров. 17.03.1924-26.11.1924. 57 л.

¹ Очевидно, с учетом не подписания СССР конвенции о проливах 1923 г.

Blagodanaya E. Yu. Becoming of agreement of freight of courts is in a soviet right // Scientific notes of V. I. Vernadsky Crimean Federal University. Juridical science. – 2015. – Т. 1 (67). № 3. – P. 3–13.

Documents, on the basis of that drawn conclusion that becoming and use of such form of agreement as a "freight" in a soviet right and practice it is mainly possible to attribute to 1923 - 1924 not only international experience but also norms of civil and economic law created for short peaceful period was actively used. Here, are collected in the real work and resulted. It is necessary also to mark that, as it is visible from resulted project and final agreement of freight between by a state mercantile fleet and By the management of Soldiery Reports, development and addition document, his manner and matter conducted as far as the accumulation of the real experience of drafting and execution of similar agreements, including by a study and discussion by different collective and special organs. It is possible to pay attention also and on that parties plugged in a document a point that possible conflict situations by this agreement was subject to permission Arbitrage Commission at one hundred. It a fact is essential for understanding of both development and use of agreement of freight and for the study of problem of application of arbitration at nascent cropax and misunderstanding.

Keywords: agreement of freight, home legislation, civil code, naval law.

Spisok literatury:

1. Shershenevich G.F. Kurs torgovogo prava. T. III: Vekselnoe pravo. Morskoe pravo. – SPb., 1909. – S. 183.
2. Vneshnetorgovyy transport. Pod obschey red. A. D. Keylina. – M.-L., Mezhdunarodnaya kniga, 1938. – 347 s.
3. Gosudarstvennyy Arhiv Nikolaevskoy oblasti, f. R-945, op. 1, d. 25. Tsirkulyari pravleniya Eksporthleb, plan i perepiska s pravleniem Ukreksportleb o zagotovke, strahovke i pererabotke zernoproduktov. 14.08-29.12.1923. 71 l.
4. Tam zhe, f. R-945, op. 1, d. 30. Postanovleniya STO, tsirkulyari pravleniya Eksporthleba, spisok otdeleniy Eksporthleba zagranitsey, perepiska s moskovskim otdeleniem Eksporthleb ob otpravke hlebnih gruzov, zaklyuchenie dogovorov, rabote Nikolaevskogo elevatora. 28.06-29.12.1923. 262 l.
5. Tam zhe, f. R-945, op. 1, d. 36. Perepiska s nachalnikami Ekaterininskoy i Nikolaevsskoy zheleznih dorog i portom o predostavlenii vagonov, remonte pod'ezdnyih putey, sozdaniy usloviy po razgruzke vagonov i zagruzke parohodov. 26.06.-31.12.1923. 223 l.
6. Gosudarstvennyy Arhiv Respubliki Krym, f. R-1619, op. 1, d. 3. Tsirkulyarnye rasporyazheniya Upravleniya Azovo-Chernomorskogo otdela Dobrovolnogo flota o proizvodstve vzaimnyih mezhdukontornyih raschetah i finansovaya perepiska s nim i ob organizatsii «Sovtorgflota» i ego zadachah. 26.08.1924 – 5.01.1926 g. 71 l.
7. Gosudarstvennyy Arhiv Odesskoy Oblasti, f. R-1965, op. 4, d. 40. Fraktovyye dogovra i perepiska s agenstvom NKID, Tsentralnyim pravleniem gostorgflota, o poryadke fraktovaniya sudov perezovok voennyih gruzov i passazhirov. 17.03.1924-26.11.1924. 57 l.