

УДК 341.225.2 «1920/29»

ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ВОЗВРАТА ТОРГОВЫХ СУДОВ В СОБСТВЕННОСТЬ СССР В ПЕРВОЙ ПОЛОВИНЕ 1920-Х ГГ.

Змерзлый Б. В.

Крымский федеральный университет имени В. И. Вернадского

Руководством СССР в первой половине 1920-х гг. предпринимались значительные усилия по возвращению в страну судов национализированного частновладельческого флота. Эти меры не всегда совпадали с международным правом и установившейся практикой, часто встречая сложно мотивированные отказы в судебных учреждениях различных государств. Основными же правовыми основаниями к такой борьбе были не только известный декрет Совета Народных Комиссаров РСФСР от 26 января 1918 г. о национализации частновладельческих торговых судов, изданные в его исполнение инструкции и другие нормативные документы, но и то, что Российское государство принимало активное участие в создании, финансировании и развитии различных пароходных обществ. Исходя из этого, новая власть считала себя вправе претендовать на их имущество. В случае с Черноморско-Азовским регионом речь идет о Русском обществе пароходства и торговли и Русском Дунайском Пароходстве, являвшихся важнейшими игроками на этом рынке.

Ключевые слова: национализация, торговый флот, право собственности, пароходства, декрет.

Годы 1-й Мировой и гражданской войн нанесли огромный ущерб с таким трудом создаваемому с конца XIX в. торговому флоту в Черноморско-Азовском регионе. Часть судов погибла, еще больше из них были уведены за границу. Выполнение в этих условиях декрета Совета Народных Комиссаров РСФСР от 26 января 1918 г. о национализации частновладельческих торговых судов фактически было невозможно [1]. Учитывая разрушение производственной базы и отсутствие конвертируемой валюты, восстановление в прежнем виде торгового флота представлялось малореальной задачей.

С другой стороны, в условиях новой экономической политики и постепенного выхода СССР из международной политической изоляции часть национализированных судов была возвращена их владельцам, а также создавались предпосылки возврата потерянных судов.

Восстановление пароходного сообщения с портами Ближнего Востока в 1923 г. поставило перед Госторгфлотом задачу создания собственного представительства для их обслуживания. Предложение о сотрудничестве с представительством Внешторга в Константинополе Госторгфлот посчитал недобросовестным. Центральное правлением Госторгфлота своим постановлением учредило должность агента для Ближнего Востока в Константинополе. Помимо узкой задачи по выполнению агентских функций по пароходам ГТФ, наличие этого представительства обосновывалось и политической целесообразностью, в первую очередь возможностью возврата пароходов, уведенными при эвакуации Черного Моря в заграничные порты и остающимися частью во Франции, частью в Константинополе. Правление Госторгфлота считало, что при наличии такого нашего представителя можно бы, сообразуясь с

местными условиями, использовать все возможности для скорейшего возврата указанных пароходов путем установления связи с администрацией их и вообще с обслуживающим персоналом, не исключая возможности сношения с их бывшими владельцами либо лицами, управляющими отдельными пароходными предприятиями.

Возможность последнего рода не исключалась на основании того, что предложения на возврат части пароходов исходили со стороны указанных владельцев. Так, например, можно указать следующий факт: во время нахождения парохода «Керчь» в Константинополе в первых числах сентября к полпреду в присутствии корреспондента газеты «Правда» Сергеева обратились 2 члена правления бывшего Русско-Дунайского Пароходного о-ва со следующим заявлением: «считая Правительство СССР единственно твердым и правомочным, не отрицая и не возражая против декрета о национализации торгового флота, каковой декрет по существу не вносит изменений в положение о Русско-Дунайской О-ве, как Пароходстве бывшем национальным, т.е. казенным, указанные представители согласны вернуть пароходы и все имущество, принадлежавшее Русско-Дунайскому о-ву с тем, однако, условием, что поскольку правительство СССР не является юридически признанным всеми государствами, дабы не встретить противодействия со стороны последних, при возврате пароходов имеет быть заключен договор с Госчапом на совместную эксплуатацию уведенных за границу пароходов. Договор по существу должен иметь временную силу до момента окончательной передачи всего имущества, после чего операция считается законченной и бывшее Русско-Дунайское пароходство вливается в Госторгфлот на основании декрета о национализации» [2, л. 2–3 об.]. Допуская, что такое предложение имело под собой серьезную почву, придать ему реальную форму оказалось, однако, невозможным, так как не оказалось на месте сведущих в вопросах морского хозяйства лиц, которые могли бы продолжить переговоры и дать им дальнейшее направление, в силу чего указанный вопрос остался открытым. По тем же самым причинам осталась неиспользованной и выявившаяся также возможность возврата других пароходов единичным порядком.

В качестве исторической справки напомним, что имущество Русско-Дунайского общества оказалось на территории, оккупированной Румынией.

Считая вышеупомянутый декрет о национализации частновладельческого торгового флота руководством к действию, в марте 1922 г. под грифом «Сов. секретно» и подписями Наркоминдел (Карахан), Наркомпуть и пред. ГПУ (Дзержинский), Замнаркомвнешторг (Фрумкин), Наркомюст (Курский), Зампред РВСР (Склярский) вышла инструкция по задержанию судов РСФСР, приходящих в порты советских республик под иностранным флагом.

Этим документом органам НКПС, Моркома, ГПУ, НКВД и НКВТ в советских портах вменялось в обязанность принимать все зависящие от них меры к задержанию приходящих под каким-либо иностранным флагом судов, являющихся в силу от 26 января 1918 г. собственностью РСФСР.

Предусматривался такой порядок действий. По получении данных о таком судне начальник порта должен был входить в секретное сношение с местными учреждениями и компетентными лицами о сообщении ему в надлежащих случаях с возможной скоростью собранных сведений и доказательств касательно возможности принадлежности прибывшего под иностранным флагом судна РСФСР (п. 2).

При наличии сведений, указанных в п. 2, начальник порта должен был обратиться в местный народный суд с ходатайством о наложении предварительного ареста на судно в порядке обеспечения доказательств с тем, что самые доказательства о принадлежности судна РСФСР предоставляются им суду при предъявлении иска (п. 3).

Одновременно с этим начальник порта должен был о своем намерении, действиях и основаниях к тому сообщить местному Морконтролю ГПУ, ближайшему уполномоченному НКВД и по телеграфу в Москву в ЦУМОР НКПС, НКВД и ГПУ (п. 4).

Местный Морконтроль ГПУ в свою очередь до получения подтверждения извещения начальника порта должен был установить негласное наблюдение за судном в целях пресечения несвоевременного его ухода (п. 5).

Далее следовало ходатайство о наложении предварительного ареста, которое возбуждалось начальником порта за несколько дней до ухода судна, даже в случае неполучения к этому времени ответных указаний Центра на указанную в п. 4 телеграмму (п. 6).

Если же в центре по тем или иным соображениям считали задержание судна нежелательным, о том телеграфно сообщалось ЦУМОРОм НКПС начальнику порта, которому следовало обратиться в нарсуд с просьбой о безотлагательном снятии с судна предварительного ареста. Во всяком случае иск мог быть предъявлен лишь при согласии центра, а дело назначалось нарсудом к слушанию вне очереди до ухода судна из порта (п. 7).

Начальником порта предоставлялись к судебному разбирательству как все на месте собранные доказательства принадлежности судна РСФСР, так и поступившие из Центра дополнительные материалы (п. 8).

Начальнику порта при предъявлении иска предписывалось действовать решительно, но с всемерной осторожностью, имея в виду, что незаконное задержание судна в порту сверх предположенного отхода могло повлечь за собой необходимость возмещения республикой убытков судовладельца (п. 9).

При наложении предварительного ареста суду следовало войти в сношения с местными органами ГПУ и Морского и Военного ведомств на предмет установлений надежной охраны судна (п. 10).

Все расходы по снабжению задержанного судна необходимыми материалами и продовольствием до момента окончательного постановления суда ложились на возбуждающего вопрос о задержании начальника порта, в том случае если судовладелец отказывался сам нести эти расходы (п. 11).

В случае признания судом судна собственностью РСФСР начальник порта поступал с ним в соответствии с указаниями своего непосредственного начальства. Команда и груз судна выпускаются из порта при первой возможности с соблюдением установленных правил по соглашению местных органов НКВД, НКВДТ и ГПУ, если иное не было постановлено центром (п. 12) [4, л. 25–26].

Инструкция была немедленно взята в действие и, как это бывает, на местах выполнялась не всегда корректно, особенно это касалось иностранных флагов. Уполномоченному НКВД в Харькове от заведующего экономическо-правового отдела НКВД Сабанина пришло требование, по которому «Спуск флага следовало производить при присутствии различных должностных лиц (члена президиума исполко-

ма, уполномоченного НКВД, представителя Госпароходства, по возможности капитана судна. Желательно чтобы капитан сам спустил флаг по предложению судебных властей, сам процесс – фотографировать а фото отправить в ЭПО НКВД» [4, л. 121 об.].

Очевидно, исходя из этого, 21 марта 1924 г. ЦУМОР под грифом «Секретно» разослал начальникам торговых портов дополнительные правила к вышерассмотренной инструкции. Ими, в частности, устанавливалось, что, во-первых, в случае признания судна собственностью СССР спуск иностранного флага и подъем советского надлежит производить не ранее истечения всех установленных сроков на обжалование постановления суда и после вступления этого постановления в законную силу, а равно не иначе как по предварительному согласованию с уполномоченным НКВД.

Во-вторых, сам спуск иностранного флага и подъем советского флага следовало производить при торжественной обстановке, исключаяющей какую бы то ни было возможность оскорбительного отношения к иностранному флагу. При этом было обязательно присутствие члена президиума исполкома, представителя прокуратуры, начальника порта; желательным присутствием уполнаркомпути, представителя госторгфлота, а также капитана задержанного судна. Иностраный флаг мог быть спущен капитаном судна по предложению представителя судебной власти. Момент спуска иностранного флага следовало сфотографировать, передав затем снимок уполномоченному НКВД.

В-третьих, спущенный иностранный флаг и документ, удостоверяющий право судна поднимать иностранный флаг (патент), подлежали передаче на хранение в НКВД; документ, удостоверяющий право собственности на судно иностранного владельца (корабельная крепость и т.п.), могли быть после приведения в исполнение всех процессуальных действий возвращены владельцу [3, л. 24].

Вышеприведенная инструкция и дополнительные к ней правила реально применялись в деле. Приведем следующий пример. 17 ноября 1923 г. в Николаеве был составлен акт, которым «Врид. Начальника Николаевского Торгового порта тов. Мухина И.А., начальника механико-судовой части Горелова Г. Ф., капитана порта Сиротика А. И., Зам. Председателя Черноморско-Азовского пароходства т. Тимофеева Н. Т., Начполитсекретариата того Госпароходства тов. Фионова В. С. и бывшего 3-го механика быв. русского судна “Вера” Могилевича А. Ф., осмотрели судно под греческим флагом “Панаиотис” и ознакомились со всеми документами и пришли к следующему заключению:

1. Что означенное судно “Панаиотис” в действительности есть бывшее русское судно “Вера”, принадлежавшее ранее пароходоладелице Островской и др., а затем в 1916 г. продано было Одесскому мещанину А. П. Ласкаридис от коего в июне 1918 г. неправомерно перешло во владение Фотиса и Николая Панаистовичей Ласкаридис и во время оккупации порта г. Одессы греками в 1919 г. незаконно уведено было ими за границу.

2. Вышеизложенное подтверждается нижеследующим: а) все основные цифровые данные судна, размеры судна, тип и год постройки судна сходны с размерами, как по русскому судовому реестру так и по Английскому Ллойд, а также сходны

по судовым документам находящимся в данный момент на греческом судне “Панаиотис”, выданных греческим правительством в г. Пирем в 1919 г.

Помимо вышеуказанного при обследовании судна “Панаиотис” в присутствии бывшего 3-го механика русского судна “Вера” Могилевича А. Ф., проживающего ныне в г. Николаеве по Кузнечной улице под № 158, который плавал на указанном судне “Вера” свыше трех лет, а именно с 1915 г. до середины 1918 г. и последним были указаны как расположение механизмов так и другие мельчайшие подробности механизмов и корпуса судна, что и подтверждается действительностью» [4, л. 112].

Далее, как и полагалось, были составлены опись инвентаря палубного и машинного парохода «Панаиотис» [4, л. 107]; опись движимого имущества, принадлежащего греческому обществу «Нао..ка Анонимос Этирен Ласкории и К» в лице капитана А. Дикас, находившегося в заграничном отделе Николаевского Торгового порта, составленная судебным исполнителем И. И. Нестояновым на основании исполнительного листа народного судьи 3-го участка Николаевского округа от 21 ноября 1923 г. за № 2133. Последняя опись была начата в 4 часа дня и окончена в 8 часов вечера 21 ноября 1923 г. При составлении описи присутствовал капитан судна, начальник порта и другие лица. Означенное в данной описи судно принял на хранение начальник николаевского морского торгового порта И. Мухин. Оценку судну производил и стоимость определил в 100.000 рублей золотом помощник начальника порта по технической части инженер Пятницкий [4, л. 116–117 об.].

В завершение процедуры прокурор г. Николаева Идин в секретном обращении к начальнику порта просил провести спуск греческого флага с парохода «Вера» в обстановке, «исключающей какое бы то ни было оскорбительное отношение к греческому флагу» [4, л. 118].

Очевидно, что первые единичные удачи по возврату судов привели к желанию вернуть весь утраченный флот и возместить прочие понесенные убытки. Так, 3 июля 1924 г. под грифом «Секретно» в Одессу пришла следующая телеграмма: «Бывшему сотруднику тов. Федосееву. Нами получена от Н/правления из Москвы телеграмма следуемого содержания: “Секретно. Срочно. Составьте список убытков понесенных Доброфлотом интервенции”. Поэтому просим Вас, как быв. служащего Добровольного Флота, немедленно приступить к составлению указанного в телеграмме списка, с привлечением к этой работе т.т. Шахаратова, Крачины, Провороцкого и Катульского. Работу необходимо закончить в кратчайший срок». Подписал телеграмму Уполномоченный правления Доброфлота по Морским и Фрахтовым делам Черноморско-Азовского побережья [5, л. 1].

Следует отметить, что такая же телеграмма пришла М. Н. Монахову «п/а Агентства Доброфлота», которому поручалось дать «все имеющиеся сведения по порту г. Николаев и другим, кроме Одессы» [5, л. 2].

Кроме того, в июле 1924 г. начальник центрального управления морского транспорта и начальник отдела торгового мореплавания секретно отправили всем начальникам портов: «Прилагаемый при сем список включает в себе названия некоторой части уведенных русских судов находящихся ныне под турецким флагом». В случае захода какого-либо из этих судов в порт надлежало поступать с ним на общем основании, указанном в секретной инструкции о порядке задержания уведенных русских судов [3, л. 38].

Список некоторых русских судов, плавающих под турецким флагом [3, л. 39].

Турецкое название	Настоящее название	Прежний собственник	Фактический владелец
1. Казан	Гюзель-Марсина	Южно-Русское п/х о-ва	Кулусси из Адами
2. Флора	Гизель-Адана	Южно-Русское п/х о-ва	Кулусси из Адами
3. Русь	Арарат	Южно-Русское п/х о-ва	Кулусси из Адами
4. Елья	Зуигуждан	Диамантиди	Сейри-Сафайке
5. Ольга	Юрла или Виурла, затем Демериет	Игнатов, Сифнео и др.	Сейри-Сефайне
Рем. Рузский	Истиклай	Черноморск. п/х о-ва	Аздемет
7. Донец	Брусси	Черноморск. п/х о-ва	
8. Румянцев		Р.О.П. и Т.	Сулейман Серри
9. Веста		Р.О.П. и Т.	Садык-Заде
10. Ломоносов	Антиса, затем Ан-талия или Адалия	Арх. Мур. щ-во Ср. П/ва	Сайри-Сефайне
11. Запорожец, затем Св. Николай	Ричдан		Фелман
12. В.К. Александр Михайлович		Русско-Дун. П-во	
13. Бессарабия		П.Регистр	Рефат-Бей
14. Херсонес		Р.О.П. и Т.	
15. Успех		Р. Дунай. П-во	
16. Орфей		Рос. Правит.	Ширкети-Каирие
17. Тарас Бульба		Мефанити	
18. Веха		Гл. Гидрограф. управ.	
19. Адмирал Кажериминов		Р. Дун. п-во	Киркети

Кроме того, конечно же, под грифом «Секретно» в виде таблицы был составлен «список уведенных русских судов находящихся в портах Греции». Секретно. В списке указано прежнее (русское) название суда, фамилия бывшего владельца, бывший флаг, новое название судна, новый флаг, новый владелец и тоннаж. Флаги суда в основном носили уже греческие, но было из 17 судов одно под бельгийским и одно под итальянским флагами. Сами же суда в большинстве своем до событий 1917 г., судя по фамилиям владельцев, принадлежали грекам, находящимся в российском подданстве [3, л. 65].

Отдельно следует отметить и то, что, постепенно выходя на международную арену, СССР, заключая различные договора, стремился включать в них пункты о возможном возврате национализированных судов.

Так, к примеру, начальнику торгового порта Николаева пришла инструкция, утвержденная Наркомпутем Серебряковым и Наркомвнешторг Красиным 3 мая 1924 г. Данный документ был адресован местным органам НКПС и НКВТ по выполнению договора между СССР и Италией в части, касающейся мореплавания.

В ней на основании заключенного 7 марта 1924 г. между СССР и Италией договора о торговле и мореплавании местным органам НКПС и НКВТ указывалось, что

«8. Национальность итальянских судов, должна устанавливаться на основании документов и патентов имеющихся на борту и выписанных компетентными властями.

Впредь до заключения специального соглашения, итальянские суда, измеренные по правилам, основанным на английском методе (система Муртома) не должны подвергаться в портах СССР для уплаты корабельного сбора никакому новому начислению тоннажа, причем корабельный сбор подлежит взиманию на основании чистой вместимости судна, обозначенной в его мерительном свидетельстве».

Исключая случаи продажи по суду, итальянские суда во время пребывания в водах СССР не могли менять национальности, если продавец предварительно не получил разрешения на замену флага от существующих итальянских властей.

При этом указывалось, что «Однако надлежит иметь в виду, что правительство СССР сохраняет за собой все права (о чем сделана оговорка при подписании договора) на все суда прежнего российского флота, как военного, так и торгового, которые составляли собственность российского правительства или подлежали национализации в силу декрета от 26 января 1918 г. и которые были уведены за границу во время интервенции или другим, каким либо способом избегли национализации.

Ввиду этого управление порта обязано, в случае захода в порт под итальянским или всяким другим флагом русского судна, уведеного во время войны или интервенции или иным каким либо образом избежавшего национализации, поступить согласно действующей на сей предмет секретной инструкции о порядке задержания бывших русских судов, приходящих в наши порты под иностранным флагом» [3, л. 44–49].

Или же другой пример. Инструкция местным органам НКПС и НКВТ по выполнению соглашения между СССР и Швецией от 15/03.1924 г. в части, касающейся торгового мореплавания, естественно, секретная, была утверждена «за Наркомпуть А. Правдин, за Наркомвнешторг В. Аванесов».

В ней, в частности, предписывалось: «4.Соответствующие судовые документы, выданные шведскими властями должны признаваться в портах СССР за доказательство национальности шведских судов.

Мерительные свидетельства шведских судов также должны признаваться в наших портах, причем для взимания корабельного сбора шведские суда, имеющие такие свидетельства, не подлежат переизмерению, указанных в его мерительном свидетельстве.

Однако следует иметь в виду, что правительство СССР сохраняет за собой все права (о чем сделана оговорка при подписании договора) на все суда прежнего российского флота, как военного так и торгового, которые составляли собственность российского правительство или подлежали национализации в силу декрета от 26 января 1918 г. и которые были уведены за границы во время войны или интервенции, или же другим, каким либо способом избегли национализации.

Ввиду этого управление порта обязано в случае захода в порт под шведским, как и всяким другим иностранным флагом русского судна, уведеного во время войны или интервенции или же иным каким либо образом избежавшего национализации, поступить согласно действующей на сей предмет секретной инструкции...» [3, л. 63].

Подобные формулировки были сохранены и в дальнейшем. Так, при установлении режимов наиболее благоприятствуемого государства между СССР и Грецией в 1926 г. это положение было оговорено [6, л. 70–72].

Или же в сообщении НКПС начальникам морских торговых портов «Об исполнении договора с Грецией» 1929 г. указывалось, что наряду с выполнением предписаний, содержащихся в циркуляре № МЗ-34/1 от 20 августа, изданного во исполнение постановления Советско-Греческого торгового договора от 2 июня 1929 г., надлежит иметь в виду следующее:

«1. Несмотря на постановление ст. 9 гласящей, что национальность судов будет признаваться той и другой стороной на основании документов, выдаваемых на этот предмет компетентными властями соответствующего государства согласно законам и правилам каждой страны, что кроме случая судебной продажи национальность судна данной страны не может быть изменена в другой стране, без выданного государством флага судна разрешения на перемену флага, особым обменом нот, произведенным при подписании договора обусловлено, что к судам б. русского флота, как военным, так и торговым, которые составляли собственность русского правительства или подпали под действие декрета о национализации флота, и которые были уведены за границу без ведома и согласия советского правительства или иным путем...» [8, л. 27].

Между тем в Одесское агентство Госчапа в январе 1924 г. было сообщено, что в Москве образована Русско-Турецкая смешанная комиссия по урегулированию взаимных имущественных претензий. Исходя из этого, были запрошены все известные «претензии наших граждан или учреждений к турецким гражданам или к турецкому правительству направить нам в абсолютно секретном порядке» [8, л. 17].

В ответ на это в Центральное Правление Госторгфлота, копия Уполнаркоминделу в Одессе от Государственного Черноморско-Азовского пароходства 8 марта 1924 г. было отправлено письмо, в котором правление Госчап представило сведения об убытках бывших пароходных предприятий, причиненных военными властями Румынии и Турции во время войны 1914–1918 гг. В нем содержались:

1) список № 1 судов бывшего Русско-Дунайского Пароходства, захваченных румынами в Дунайских портах;

2) список № 2 движимого и недвижимого имущества, принадлежавшего бывшему Русскому Дунайскому Пароходству в портах Дуная и Прута и захваченных румынами;

3) пояснительная записка к предыдущим спискам;

4) ведомость № 1 убытков по пароходным предприятиям Черного моря, причиненных турецкими властями во время войны 1915–1918 г.;

5) пояснительная записка к ведомости № 1;

6) ведомость № 2 таких же убытков, причиненных Турцией;

7) пояснительная записка к ведомости № 2;

8) три документа, касающихся захвата Турецким правительством парохода «Королева Ольга» в Константинополе.

Все вышеизложенные сведения не являлись исчерпывающими, так как их приходилось составлять как на основании имеющихся в портовых управлениях и моррагенствах материалах, так и на основании показаний очевидцев, и поэтому некоторые убытки могли не попасть в сводки. Общая сумма убытков, причиненных Румы-

нией, исчислена из списков №№ 1 и 2 в 6.933.798 р. 49 коп., сумма же убытков, причиненных Турцией, была определена в 6.144.793 р. 48 коп. В дальнейшем по получении материалов по убыткам их также обещали разработать и дослать [8, л. 18–18 об.].

Для наглядности приведем следующие отдельные данные.

Список №1 судов бывшего Русского Дунайского Пароходства, захваченных Румынией в Дунайских портах [8, л. 19].

№	Название судов	Назнач.	тип	Размеры в фут.			Грузопод.	Цена в зол. довоенных руб.	6% годовых за 6 лет	сумма	
				Дл.	Шир.	В.					
1	п/х Тургенев	т/пас	колес.	185	25	9	450	10.000	60.000	25200	85.200
2	п/х Патриот	буксир	–	88,5	16	9	160	–	13.000	6.300	21.300
3	п/х Прахово	–	–	92	16	9	225	–	20000	8.400	28.400
4	п/х Одесса	–	–	155	16	9	450	–	35000	14700	49.700
5	п/х Шевченко	–	–	95	16	7	220	–	25000	10500	35.500
6	п/х Сербия	–	–	163	16	8	350	–	29000	12180	41.180
7	п/х Тирасполь	–	–	92	15	8	220	–	24000	10080	34.080
8	п/х Белград	–	–	185	23	9	550	–	90000	37.800	127.800
9	п/х Гард.Майер	–	Винт.	102	18	12	300	–	45000	18900	63.900
10	п/х Юлия	Грузов.	–	196	28	9	220	25.000	42000	17650	59.640
11	п/х Николас	–	–	196	28	9	220	25.000	42000	17650	28.400
12	Катер «Цурлик»	Буксир	–	75	14	8	100	–	20000	8400	28.400
13	Катер «Сирин»	–	–	75	14	8	100	–	20000	8400	28.400
14	Катер «Дунай»	–	–	70	12	7	40	–	16000	6720	22.720
15	М/к. «№5»	Портов.	–	28	6	4	40	–	8000	3350	11.350
Итого									491.000	205220	597220
			Баржи железные								
1	№902 с пар. лебедкой	грузов.	морск.	154	31	15	–	54000	67900	28518	96418
2	№904 с пар. лебедкой	–	–	154	31	15	–	54.000	67700	28434	96134
3	817“ –	–	–	175	28	11	–	48.000	28400	11928	40.328
4	718 с ручн. кр.	–	–	175	28	11	–	40.000	25700	10794	36.496
5	619	–	–	165	26	10	–	36.000	24400	10248	34648
6	605 «Дунай»	–	–	164	26	9	–	35.000	24450	10269	24.400
7	521	–	–	160	28	9	–	30.000	20000	8400	28.400
8	522	–	–	160	28	9	–	30.000	20000	8400	28.400
9	308 «Волга»	–	–	138	23	8	–	18.000	18700	7602	25.702
10	309 «Кама»	–	–	138	23	8	–	18.000	18100	7854	26.554
11	310 «Ока»	–	–	138	23	8	–	18.000	18700	7854	26.554
12	«Светлана»	–	речная	180	43	14	–	80.000	80000	33600	113.600
13	«Валентина»	–	–	180	34	14	–	80.000	80000	33600	113.600
14	«Александра»	грузов.	речн.	180	34	14	–	80.000	80.000	33600	113.600
15	«Ксения»	–	–	180	34	14	–	80.000	80.000	33600	113.600
16	«Наталия»	–	–	180	34	14	–	80.000	80.000	33600	113.600
17	«Нина»	–	–	180	34	14	–	80.000	80.000	33600	113.600

18	«Бабушка»	–	–	180	34	12	–	60.000	60.000	25200	85.200	
19	«Сестра милосердия»	–	–	180	32	12	–	60.000	60.000	25200	85.200	
20	«Сестрица»	–	–	180	32	12	–	60.000	60.000	25.200	85.200	
21	«Валя»	–	–	180	32	12	–	24.000	24.000	10080	34.080	
22	«Лида»	–	–	145	26	8	–	20.000	20.000	8400	28.400	
23	«Воронеж» №22	–	–	155	21	6	–	15.000	10.000	4.200	14.200	
24	«Киев» №23	–	–	155	21	6	–	15.000	10.000	4.200	14.200	
25	«Черниго» №25	–	–	155	21	6	–	15.000	10.000	4.300	14.200	
26	«Ленкоран» №42	налив.	Релива	172	21	6	–	18.000	10.000	4.200	14.200 27	
27	«Бадаханы» №44	–	–	180	24	7	–	26.000	16.400	6888	23.288	
28	«Карс» №45	–	–	180	24	7	–	26.000	16.400	6888	23.288	
29	«Эрверум» №46	–	–	180	24	7	–	26.000	16.400	6888	23.288	
30	«Баку» №51	–	–	155	21	6	–	15.000	10.000	4200	14.200	
31	«Эривань» №56	грузов.	–	172	21	6	–	18.000	15.000	6300	21.300	
32	№57	–	Морск.	155	25	8	–	30.000	25.000	8500	33.500	
33	№37	–	–	265	26	8	–	35.000	30.000	12600	42.600	
34	«№23»	–	–	175	26	8	–	40.000	35.000	14700	49.700	
35	№18/9	Санитар.	–	155	21	6	–	17.600	10.000	4200	14.200	
Итого										1.252.250	523.945	1.776.195

Баржи-подчалки (смешанной постройки): «№ 03», «№ 05», «№ 06», «№ 07», «№ 09», «№ 012», «№ 014», № 015», «№ 016», «№ 019», «№ 020», «№ 023», «№ 024», «№ 025», «№ 028», «№ 030», «№ 34», «№ 035», «№ 037», «№ 038», «№ 039», «№ 040», «№ 041», «№ 045» «Петя», «№ 046» «Ростик», «София» Б. 102, «Мария» Б. 104, «Ида» Б. 199, «Сергей» Б. 122, «Хая» № 74. Б. 127, № 145 Б. 114, «№ 145 Б. 114», «№ 135/77 Б. 133». Итого на 359.555 руб. [8, л. 20–21].

Понтоны: № 62/2, № 65/4, № 70/10, № 71/11, № 72/12, № 73/13, № 74/14, № 79. Итого: 60.066 руб.

Суда разных назначений: 1) непаровая шаланда № 15 (для отвозки грязи) – 11.360 руб.; 2) любковая баржа № 30 (для отвозки грязи) – 9.940 руб.; 3) плавучий деревянный кран для подъема тяжестей – 22.152 руб. Итого – 45.452 руб.

Также в список попали материалы и инвентарь, оставшиеся на перечисленных судах: уголь каменный – 11.502 руб.; смазочные, осветительные и прочие материалы – 28.400 руб.; инвентарь судовой, машинный и рестораторский – 231.602 руб. [8, л. 21 об.].

В список № 2 вошло движимое и недвижимое имущество, принадлежавшее бывшему Русскому Дунайскому Пароходству в портах по р. Дунаю и Пруту и захваченного Румынией. В Килии – здания, мастерские, пакгаузы, плавучие мастерские; токарное отделение (перечислено все поштучно, все станки, вплоть до ключей гаечных и плоскогубцев, молотков и хомутков); слесарное отделение (верстаки, напильники, клещи, молотки, зубьев), а еще котельное отделение, кузнечное отделение, а также литейное, малярное, столярно-плотничье отделения, электрическая

станция, всего 175 наименований. Кроме того, материальный склад, находившийся на 6 железных баржах и на берегу, с имуществом на 351 наименование на сумму 1662764 руб.

А кроме того, обществу принадлежало в Измаиле имущества на 31450 руб.; в Рени – на 333.999 руб.; в Галац – на 18.071 руб.; в Кугуле – на 33.793 руб.; в Фальчи – на 33.517 руб.; в Деово – на 32.025 руб.; в Тульче – на 7.191 руб., а также инвентарное имущество во всех перечисленных выше портах, заключавшееся в мебели и обстановке зданий агентств и других строений, – на 20.000 руб.

В пояснительной записке указывалось, что все суда, инвентарное имущество, гражданские сооружения, материалы и земельные участки, подробно поименованные в прилагаемых при сем списках, захвачены исключительно Румынией, за исключением парохода «Белград», который в 1915 г. находился в Болгарии и по имеющимся частным сведениям в 1918 г. был передан Румынии.

Стоимость судов и прочего имущества показана в золотых рублях довоенного времени с начислением 6% годовых, начиная с 1918 г. по 1925 г., за 6 лет.

Определение стоимости имущества каждой единицы в отдельности, как то: плавучих средств, инвентарного имущества, гражданских сооружений и земельных участков – производилось согласно первоначальной стоимости таковых, принимая во внимание % годности в 1918 г.

Что же касается материалов, находившихся на складах в Килии, то расценка таковых производилась соответственно времени приобретения и поступления их на склады, так как цены на рынке в период 1915–1917 годов на большинство материалов повышались от 100 до 400%. Таким образом, стоимость всего имущества бывшего Русского Дунайского Пароходства, захваченного Румынией, выражается в сумме:

1. Паровых судов – РБ. 491.000; 2. Барж железных – 1.252.250; 3. Барж смешанной постройки – 250.250; 4. Понтонов – 42.300; 5. Судов разного назначения – 30.000; 6. Инвентарь на судах – 163.100; 7. Уголь каменный на судах – 8.100; 8. Смазочные и осветительные материалы на судах – 20.000; 9. Плавучие мастерские и их оборудование – 252.763.60; 10. Материалы на складах в Килии – 1.662.764; 11. Гражданские сооружения и земельные участки – 530.815.

Итого: РБ. 4.713.942.60. Причиталось 6% годовых за 6 лет с 1918 по 1924 гг. – 1.979.855.89, а всего – РБ. 6.693.798.49.

Кроме того, не было внесено в списки имущество, находящееся в Болгарских портах, заключающееся в Наливной станции в Систове, из 2-х цистерн железных, парового насоса и земельного участка стоимостью в РБ. 25.500. Инвентарного имущества, оставшегося по портам, – 10.000, а всего – 36.000.

В Сербии, в порту Кладово, также имелась наливная станция, состоящая из одного резервуара с трубопроводом и паровым насосом, кирпичным домиком и участком земли в 450 кв. саж. стоим. В рб. 8.000.

Не были включены также в представляемые списки уведенные французским командованием из Одессы в Константинополь нижеследующие суда: пароходы «В.К. Александр Михайлович» стоимостью в рб. 650.000, «Русь» – в 350.000, «Моряк» – 162.000; «Адмирал Кашерининов» – 83.000; «Успех» – 40.000; «Румыния» – 48.000; «Никола Пашич» – 25.000; «Аспазия» – 25.000; баржа «Вперед» – 30.000; баржа «Долви» – 60.000. Их инвентарь (палубный, машинный и ресторанный) определялся в 142.000; угля каменного на указанных судах (28.000 пудов) – 14.000; смазочные и осветительные материалы – 8.500 р. Всего: РБ. 1.537.500 [8, л. 22–28 об.].

Отдельно была составлена ведомость № 1 убытков по пароходным предприятиям Черного моря, причиненных Турецкими Военными Властями во время войны 1915–1918 гг. В нее вошли пароходы «Королева Ольга», «В. К. Александр», баржа «Язон», «Шура», «Провиданс», «Катя», «Пементкруг», «Кн. Оболюгский», П/м суда «Резвый» и «Николай», «Петр Регир», «Восточная Звезда», «Лазарев», «Гр.Платов», грузы в Туапсе, сгоревшие склады и имущество сторожа. Всего на 4081950 руб. 48 коп. [8, л. 29–30]. Часть этих судов была турками захвачена, а другая потоплена во время войны.

Ведомость № 21 была посвящена убыткам, понесенных бывшими пароходными предприятиями от действий военных турецких судов в Новороссийске в октябре 1914 г. В нее вошли пароходы «Панагия Вальяно», «Федор Феофани», «Русь», «Энергия», «Новороссийск», Баржа № 1, плавучий кран, п/х «Ай Петри», п/х «Николай» и п/х «Дооб» в общей сумме в 1062842 руб. 50 коп. [8, л. 30].

Непросто сложилась судьба многих судов. Так, к примеру, пароход «Королева Ольга» был захвачен турками в 1914 г. Однако в 1920 г. его вернули, но не большевиком, а РОПиТу. Однако уже в 1921 г. этот пароход был куплен у РОПиТ правительством Турции. Что правда, от попыток его возврата СССР не отказался. В Константинополе 31 октября 1923 г. было составлено заключение присяжного поверенного Протасьева по поводу «Королевы Ольги» со ссылкой на различные документы и материалы [8, л. 37–39]. Также к нему прилагалась копия донесения старшего механика парохода «Королева Ольга» Д. Ю. Капетанаки [8, л. 40–41 об.]. Эти документы подтверждают попытки «отжать» уже у правительства Турции данное судно.

Как видим, в направлении возврата судов российского торгового флота усилия предпринимались значительные, государство в этом вопросе не останавливалось и перед применением мер судебного вмешательства. Однако что получалось дома, за рубежом чаще всего не проходило. Так, известно, что французский суд отказался вернуть уведенные во время интервенции суда, принадлежащие до национализации РОПиТу, а итальянский суд отказался признать пароход «Юпитер» национализированным лишь потому, что пароход «Юпитер» не находился якобы во время издания декрета о национализации в советских же водах [9, с. 38].

В СССР же в этот период отношение к аресту и задержанию судов было весьма двояким. Приведем пример. Так, Транспортное управление НКВ и ВТ уведомил НКИД (экономическо-правовой отдел) по его запросу от 21 ноября 1925 г. за № 10996, что как по законодательству СССР, так и нормам международного торгового морского права допускается задержание в портах морских торговых судов в обеспечение их имущественных претензий, которые возникают в связи с некоторыми специфическими моментами торгового мореплавания (общая авария, столкновение судов, вознаграждение за оказание помощи и спасение на море).

В законодательстве СССР право задержания торговых судов было предусмотрено ст. 9 декрета СНК от 29-го октября 1920 г. «О производстве расчетов по общей аварии» (Собр. Узак. 1920 г. № 87 ст. 443) и ст. 7 постановления СНК СССР от 23 декабря 1924 г. «О вознаграждении за оказание помощи на море» (Собр. Зак. 1925 г. № 16 ст. 59).

Следовательно, сам по себе факт задержаний судна, плавающего под флагом СССР, впредь до представления соответствующего обеспечения по претензиям, возникающим из столкновения судов, не представлял ничего одиозного.

Обращаясь же к делу, в документе отмечалось, что «Однако, инцидент с п/х “Лахта” осложняется тем, что упомянутый п/х является собственностью СТФ, т.е. принадлежит к составу государственного торгового флота. Само собой разумеется, что в нашем законодательстве право задержания судов не распространяется на суда СТФ.

Вопрос о праве задержания морских торговых судов, принадлежащих иностранному государству, в международном морском праве представляется спорным. В виду отсутствия и твердо установленной практики можно считать, что вопрос этот подлежит разрешению с точки зрения международной куртуазии в отрицательном смысле, т.е. в смысле нераспространения права задержаний морских судов на торговые суда, принадлежащие иностранным государствам. Однако, следует иметь в виду, что на недавно состоявшейся в Генуе (в ноябре 1925 г.) очередной сессии *Comitee Mars time Internatimal* вопрос этот получил обратное решение и сессия высказалась против предоставления каких либо льгот или изъятий морским торговым судам, принадлежащим к государственным флотам» [10, л. 52].

Примечательна судьба парохода «Тверь», попавшего в руки итальянских властей и проданного ими компании «Ллойд Триестино», и переименованного в «София». Это был новый пароход, и его возвращению уделялось значительное внимание, а потому Доброфлот начал против «Ллойд Триестино» судебный процесс. Впрочем, Доброфлот служил в таких делах часто лишь ширмой. Сам же пароход изначально хотел заполучить Совторгфлот. 18 января 1926 г. управляющему главной черноморско-азовской конторой СТФ Тихонову сообщили о схеме покупки: в-первых, п/х «Тверь» приобретает СТФ по цене 19.000 ф. ст., из этой суммы СТФ уплачивало 15.230 ф. ст. «Ллойд Триестино», а 3.750 ф. ст. перечисляло Доброфлоту, который давал свое согласие на эту сделку и прекращает судебное дело в «Ллойд Триестино».

Во-вторых, осмотр парохода назначен был в Константинополе, хотя предварительный осмотр произведен в Триесте уполномоченным СТФ Амброжисом, сообщившим хорошие результаты этого осмотра.

В-третьих, сдача и приемка п/х намечалась в Одессе по внесению причитающейся суммы «Ллойд Триестино» в одном из отделений Роскомбанка за границей. Так обстояла формально эта сделка, как указывалось в письме: «Вы понимаете, что фактически СТФ за этот п/х «Тверь» платит 15.200 ф. ст., а с Доброфлотом расчет будет произведен в порядке наших взаимоотношений с ним».

СТФ был заинтересован в том, чтобы возможно скорее закончить эту сделку и поэтому предписывал немедленно отправить комиссию для осмотра и приемки п/х в Константинополь. Требовалось это сделать с первым отходящим п/х, т.е. не позднее 14 января 1926 г. Если бы возникли сложности с визами и паспортами, предлагалось прибегнуть к способу включения специалистов в состав экипажа п/х.

Председатель правления СТФ Ленцман настаивал на личной поездке Тихонова в Константинополь, а если это было невозможно, то предлагалось командировать достаточно компетентных и ответственных лиц. Результаты требовалось телеграфировать «шифром нам срочно из Константинополя... окончательное оформление сделки будет заключено здесь, в Москве правлением СТФ и Представителем Ллойд Триестино...» [262, л. 1–4].

Новость о возвращении «Твери» была опубликована в газете «Правда» № 6 от 8 января, однако несколько под иным углом: писалось, что пароход просто возвращают. Ленцман просил Тихонова снестись с редакцией газеты и просить не размещать без согласования никакой информации об имуществе Доброфлота [11, л. 7].

Как известно, покупка данного парохода состоялась. В правление СТФ было сообщено, что 11 февраля 1926 г. в Константинополе после осмотра был куплен п/х «София» («Тверь»). Он получил название «Теодор Нетте» и уже 26 февраля был отправлен по Крымско-Кавказской линии в рейс [11, л. 9–10].

Как видно из представленного материала, руководством СССР в первой половине 1920-х гг. предпринимались значительные усилия по возвращению в страну судов национализированного частновладельческого флота. Эти меры не всегда сов-

падали с международным правом и установившейся практикой, часто встречая отказы, сложно мотивированные отказы в судебных учреждениях различных государств. Основными же правовыми основаниями к такой борьбе были не только известный декрет Совета Народных Комиссаров РСФСР от 26 января 1918 г. о национализации частновладельческих торговых судов и изданные в его исполнение инструкции и другие нормативные документы, но и то, что Российское государство принимало активное участие в создании, финансировании и развитии различных пароходных обществ. Исходя из этого, новая власть считала себя вправе претендовать на их имущество. В случае с Черноморско-Азовским регионом речь идет о Русском обществе пароходства и торговли и Русском Дунайском Пароходстве, являвшихся важнейшими игроками на этом рынке.

Список литературы:

1. Собр. Узак. РСФСР, 1918, № 19, ст. 290.
2. Государственный Архив Одесской Области, ф. Р-1965, оп. 4, д. 16. Выписка из протокола заседаний главного акционерного комитета при СНК о заключении агентских договоров с иностранными фирмами. Списки судов бывшего русско-дунайского пароходства захваченных Румынией. Сведения об убытках, причиненных турецкими воинскими властями в 1914-1918 г., предприятиям черноморского флота. 1.01.1923-31.12.1923. 41 л.
3. Государственный Архив Николаевской области, ф. Р-129, оп. 1, д. 119. Протоколы заседаний технической комиссии. Акты передачи, осмотра и проведенного ремонта судов и шлюпок. 28.03-5.10.1922 г. 189 л.
4. Там же, Р-129, оп. 2, д. 3. Стенограмма директивного доклада т. Дзержинского на фракции пленума Правлений. Постановления и циркуляры НКПС и ЦК РКП о заработной плате. Приказы по центральному Управлению Морского Транспорта о порядке осведомления печати о положении дел порта и др. Список уволенных сотрудников управления порта. 1923 г.
5. Государственный Архив Одесской Области, ф. Р-1965, оп. 4, д. 37. Протоколы совещаний ответственных работников морфрактоконтор и Одесской конторы о снабжении продовольствием иностранных пароходов. 4.06.1924-31.12.1924. 121 л.
6. Там же, ф. Р-1965, оп. 6, д. 36. Постановления, приказы и циркуляры СНК СССР, наркомата труда и рабоче-крестьянской инспекции и путей сообщения. 1926.
7. Государственный Архив Николаевской области, ф. Р-129, оп. 2, д. 39. Циркуляры НКПС СССР о сдаче в аренду «Экспортхлебу» портовых складов и др. 29.01.1929-21.12.1929 г. 38 л.
8. Государственный Архив Одесской Области, ф. Р-1965, оп. 4, д. 16. Выписка из протокола заседаний главного акционерного комитета при СНК о заключении агентских договоров с иностранными фирмами. Списки судов бывшего русско-дунайского пароходства захваченных Румынией. Сведения об убытках, причиненных турецкими воинскими властями в 1914-1918 г., предприятиям черноморского флота. 1.01.1923-31.12.1923. 41 л.
9. Внешнеторговый транспорт. Под общей ред. А. Д. Кейлина. – М.-Л., Международная книга, 1938. – 347 с.
10. Государственный Архив Одесской Области, ф. Р-1965, оп. 6, д. 20. Переписка с правлением, фрахтовым бюро и другими организациями о фрахтовании судов заграничного плавания. 1925.
11. Там же, Р-1965, оп. 6, д. 53. Переписка с правлением Совторгфлота по вопросам покупки и продажи судов. 1926.

Zmerzly B. Legal adjusting of return of trade courts in property of the USSR in the first half 1920th // Scientific notes of V. I. Vernadsky crimean federal university. Juridical science. – 2015. – Т. 1 (67). № 3. – P. 14—28.

Managing the USSR in the first half 1920th was undertake considerable efforts on a return in the country of courts of the nationalized частновладельческого fleet. These measures not always coincided with an international law and set practice, often meeting refuses the difficult motivated refuses in judicial establishments of the different states. Basic legal grounds to such fight it was been not only well-known decree of Advice of Folk Commissars of RSFSR from January, 26 1918 at nationalizations of private proprietors trade courts and instructions and other normative documents published in his execution but also that the Russian state accepted

active voice in creation, financing and development of different steamship societies. On this basis new power counted itself in a right to apply on their property. In case with a region Black and Азовского seas the question is about Russian society of steamship line and trade and Russian Danube steamship Line, being major players at this market.

Keywords: nationalization, mercantile fleet, right of ownership, steamship line, decree.

Spisok literaturyi:

1. Sobr. Uzak. RSFSR, 1918, № 19, st. 290.
2. Gosudarstvennyiy Arhiv Odesskoy Oblasti, f. R-1965, op. 4, d. 16. Vyipiska iz protokola zasedaniy glavnogo aktsionernogo komiteta pri SNK o zaklyuchenii agentskih dogovorov s inostrannymi firmami. Spiski sudov byivshego russko-dunayskogo parohodstva zahvachennyih Rumyniyei. Svedeniya ob ubytkah, prichinenyih turetskimi voinskimi vlastyami v 1914-1918 g., predpriyatiyam chernomorskogo flota. 1.01.1923-31.12.1923. 41 l.
3. Gosudarstvennyiy Arhiv Nikolaevskoy oblasti, f. R-129, op. 1, d. 119. Protokolyi zasedaniy tehnikeskoy komissii. Aktyi peredachi, osmotra i provedennogo remonta suden i shlyupok. 28.03-5.10.1922 g. 189 l.
4. Tam zhe, R-129, op. 2, d. 3. Stenogramma direktivnogo doklada t.Dzerzhinskogo na fraktsii plenkma Pravleniy. Postanovleniya i tsirkulyari NKPS i TsK RKP o zarabotnoy plate. Prikazyi po tsentralnomu Upravleniyu Morskogo Transporta o poryadke osvedomleniya pechati o polozhenii del porta i dr. Spisok uvolennyih sotrudnikov upravleniya porta. 1923 g.
5. Gosudarstvennyiy Arhiv Odesskoy Oblasti, f. R-1965, op. 4, d. 37. Protokolyi soveschaniy otvetstvennyih rabotnikov morfraktkontor i Odesskoy kontoryi o snabzhenii prodovolstviem inostrannyih parohodov. 4.06.1924-31.12.1924. 121 l.
6. Tam zhe, f. R-1965, op. 6, d. 36. Postanovleniya, prikazyi i tsirkulyari SNK SSSR, narkomata truda i raboche-krestyanskoy inspeksii i putey soobscheniya. 1926.
7. Gosudarstvennyiy Arhiv Nikolaevskoy oblasti, f. R-129, op. 2, d. 39. Tsirkulyari NKPS SSSR o sdache v arendu «Eksporthlebu» portovyih skladov i dr. 29.01.1929-21.12.1929 g. 38 l.
8. Gosudarstvennyiy Arhiv Odesskoy Oblasti, f. R-1965, op. 4, d. 16. Vyipiska iz protokola zasedaniy glavnogo aktsionernogo komiteta pri SNK o zaklyuchenii agentskih dogovorov s inostrannymi firmami. Spiski sudov byivshego russko-dunayskogo parohodstva zahvachennyih Rumyniyei. Svedeniya ob ubytkah, prichinenyih turetskimi voinskimi vlastyami v 1914-1918 g., predpriyatiyam chernomorskogo flota. 1.01.1923-31.12.1923. 41 l.
9. Vneshnetorgovyy transport. Pod obschey red. A. D. Keylina. – M.-L., Mezhdunarodnaya kniga, 1938. – 347 s.
10. Gosudarstvennyiy Arhiv Odesskoy Oblasti, f. R-1965, op. 6, d. 20. Perepiska s pravleniem, fraktovyim byuro i drugimi organizatsiyami o fraktovanii sudov zagranichnogo plavaniya. 1925.
11. Tam zhe, R-1965, op. 6, d. 53. Perepiska s pravleniem Sovtorgflota po voprosam pokupki i prodazhi sudov. 1926.