

**ТЕОРИЯ И ИСТОРИЯ ПРАВА И ГОСУДАРСТВА; ИСТОРИЯ
УЧЕНИЙ О ПРАВЕ И ГОСУДАРСТВЕ. КОНСТИТУЦИОННОЕ
ПРАВО**

УДК 347.7 : 656.612

**ПРАВОВЫЕ ОСНОВЫ ОРГАНИЗАЦИИ ВСЕСОЮЗНОГО
ОБЪЕДИНЕНИЯ «СОВФРАХТ» В 1930-Х ГГ.**

Благодатная Е. Ю.

Крымский федеральный университет имени В. И. Вернадского

В статье указано, что 20 декабря 1931 г. было принято постановление СНК СССР и Коллегии НК РКИ СССР о разукрупнении Совфрахттранспорта, во исполнение которого 4 января 1932 г. вышел приказ по наркомвнешторгу СССР № 4, которым предусматривалось создание Всесоюзного объединения «Совфрахт». 28 июля 1932 г. утвержден устав «Совфрахт». На «Совфрахт» возлагалось непосредственное регулирование на основе планов и директив наркомата внешней торговли операций по фрахтованию иностранного тоннажа и связанных с ними мер по обслуживанию иностранных судов в портах СССР. «Совфрахту» предоставлялось: получать от экспортно-импортных объединений планы морских внешнеторговых перевозок по форме и в сроки, установленные «Совфрахтом», а также получать сведения об исполнении планов и информационные материалы, сведения, данные и пр.; устанавливать порядок работы и систему выдачи фрахтовых ордеров; устанавливать стандартные условия чартеров и в исключительных случаях – условия отдельных фрахтовых сделок; регулировать агентское обслуживание иностранных судов в портах СССР; регулировать порядок расчетов по фрахту с иностранными арматорами; разрабатывать и осуществлять меры по формированию, подготовке, переподготовке кадров фрахтовых работников.

Для осуществления возложенных на «Совфрахт» функций по регулированию фрахтовых операций ему предоставлялось право издавать постановления и распоряжения, обязательные для всех учреждений, организаций, предприятий и лиц; создавать свои конторы в других государствах. Новизна работы заключается в том, что она построена на архивных, ранее неопубликованных документах, что позволяет раскрыть впервые организационную структуру В/О «Соврахт» и методы его деятельности.

Ключевые слова: фрахтование, устав, операции, приказ, постановление, компетенция, функции, экспорт, Совфрахт, контора.

В отечественной правовой литературе достаточно много уделено внимания проблеме изучения договора фрахта [1, с. 183; 2, с. 4–30; 3; 4; 5, с. 103–107; 6, с. 71–75], однако процесс заключения такого договора, его правовые основы, к сожалению, остались вне поля зрения ученых. Как известно, в СССР внешнеторговые операции были монополией государства, а потому и право заключать фрахтовые договоры имели лишь специально уполномоченные органы. Однако в течение 1920-х гг. добиться создания действенного и эффективного механизма в этой сфере не удавалось [7, с. 3–13; 8, с. 3–14].

Учитывая, что в договоре фрахта одним из обязательных положений была организация обслуживания зафрахтованных судов, то в целях организации транспортно-экспедиторского обслуживания внешнеторговых грузов на территории СССР и за границей приказом по Народному Комиссариату внутренней и внешней торговли от 6 февраля 1930 г. № 356 было создано в системе наркомата внутренней и внешней торговли всесоюзное объединение В/О «Совфрахттранспорт».

В его функции входило транспортно-экспедиторское обслуживание заграничного грузооборота СССР, агентирование морских судов и проведение складских и страховых операций за границей, организация и наблюдение за правильным документооборотом по внешнеторговым перевозкам, фрахтование иностранного тоннажа, а также планирование и регулирование внешнеторговых перевозок в СССР и за границей.

Положение о В/О «Совфрахттранспорт» было утверждено приказом по Наркомату внутренней и внешней торговли от 10 июня 1930 г. № 819 [9].

При этом следует указать, что сеть отделений Совфрахттранспорта за границей развивалась очень быстро. Так, уже в 1930 г. они действовали в Англии, США, Аргентине, Чехословакии, Италии, Германии, Австрии, Норвегии, Дании, Греции, Польше, Латвии, Эстонии, Финляндии, Персии, Монголии, Швеции, Голландии, Бельгии [10, л. 53–54]. Это свидетельствует о важности и многоплановости его работы, дальнейшее развитие которой требовало корректировки положения о Совфрахттранспорте, уточнении отдельных направлений его деятельности, оптимизации структуры.

20 декабря 1931 г. было принято постановление СНК СССР и Коллегии НК РКИ СССР о разукрупнении Совфрахттранспорта, во исполнение которого 4 января 1932 г. вышел приказ по наркомвнешторгу СССР № 4 «О разукрупнении Совфрахттранспорта». Им предусматривалась реорганизация В/О «Совфрахттранспорт» на таких основаниях.

Во-первых, за Совфрахттранспортом сохранялись следующие функции: транспортно-экспедиторское обслуживание заграничного грузооборота СССР, агентирование морских судов и проведение складских и страховых операций за границей, организация и наблюдение за правильным документооборотом по внешнеторговым перевозкам, а также планирование и регулирование внешнеторговых перевозок в СССР и за границей.

При этом Совфрахттранспорт переименовывался во Всесоюзное Объединение по транспортно-экспедиторскому обслуживанию внешней торговли (Внешторгтранс).

Во-вторых, из ведения Совфрахттранспорта изымались все операции по фрахтованию иностранного тоннажа. В то же время предписывалось образовать в ведении НКВТ для осуществления операций по фрахтованию иностранного тоннажа и изучению фрахтовых рынков всесоюзное объединение по фрахтованию иностранных судов (Совфрахт). С этой целью назначалось оргбюро Совфрахта.

При этом Совфрахттранспорту за 20 дней следовало сдать, а Оргбюро Совфрахта принять на ходу все операции по фрахтованию иностранных судов, со всеми относящимися к ним активами и пассивами по балансу на 31 декабря 1931 г., имуществом и обслуживающим их аппаратом в СССР и за границей.

Ну и, наконец, оргсектору приказывалось разработать и представить на утверждение проект устава Совфрахта, а оргбюро Совфрахта следовало в пятидневный срок предоставить на утверждение НКВТ (Оргсектор) проекты штатов и смет. Уже 28 июля 1932 г. приказом по НКВТ № 449 был утвержден устав В/О «Внешторгтранс» [11, л. 49–50].

Этим же приказом (п. 2) был утвержден устав В/О по фрахтованию «Совфрахт» [12, л. 1]. Другим приказом № 451 от 28/29 июня 1932 г. было распространено короткое пояснение о данной организации.

В нем указывалось, что на В/О «Совфрахт» возлагается непосредственное регулирование на основе планов и директив НКВТ операций по фрахтованию иностранного тоннажа и связанных с ними мер по обслуживанию иностранных судов в портах СССР (п. 1).

В частности, «Совфрахту» предоставлялось:

а) получать от экспортно-импортных объединений планы морских внешнеторговых перевозок по форме и в сроки, установленные «Совфрахтом», а также получать сведения об исполнении планов и информационные материалы, сведения, данные и пр.;

б) устанавливать порядок работы и систему выдачи фрахтовых ордеров;

в) устанавливать стандартные условия чартеров и в исключительных случаях условия отдельных фрахтовых сделок;

г) регулировать агентское обслуживание иностранных судов в портах СССР;

д) регулировать порядок расчетов по фрахту с иностранными арматорами;

е) разрабатывать и осуществлять меры по формированию, подготовке, переподготовке кадров фрахтовых работников.

Для осуществления возложенных на «Совфрахт» функций по регулированию фрахтовых операций «Совфрахту» предоставлялось право издавать постановления и распоряжения, обязательные для всех учреждений, организаций, предприятий и лиц (п. 2) [12, л. 2]).

Что же касается самого устава В/О «Совфрахт», то он состоял из таких частей: «Общие положения», «Функции», «Средства», «Управление объединением», «Отчетность и распределение прибыли», «Ликвидация».

В уставе указывалось, что «Совфрахт» создается для осуществления операций по фрахтованию иностранного тоннажа как в СССР, так и за границей (п. 1). При этом «Совфрахт» вынужден был принять на себя все вышеуказанные операции В/О «Совфрахттранспорт» со всеми правами и обязательствами по таковым, а равно соответствующую часть всех активов и пассивов В/О «Совфрахттранспорт» по балансу на 1 января 1932 г.

Совфрахт объявлялся самостоятельной хозяйственной единицей, которая пользовалась правами юридического лица и действовала на началах хозяйственного расчета (п. 2).

Для исполнения своих непосредственных функций «Совфрахт», безусловно, получил право выхода на внешний рынок (п. 3).

Организационно «Совфрахт» находился в ведении комиссариата Внешней Торговли СССР и обязан был действовать на основе плановых директив и под контролем последнего (п. 4).

При этом как юридическое лицо «Совфрахт» отвечал по своим операциям и обязательствам только тем имуществом, на которое, согласно действовавшему законодательству, могло быть обращено взыскание. Государство же по операциям и обязательствам А/О ответственности на себя не брало. С другой стороны объявлялось, что «Совфрахт» не несет ответственности по претензиям, обращенным к государству, его органам или другим организациям (п. 5).

Органы управления «Совфрахт» находились в Москве (п. 6).

Что касается функций «Совфрахта», то они были такими:

а) осуществлять на монопольных началах операции по фрахтованию иностранного тоннажа как в СССР, так и за границей;

б) исполнять различные поручения, связанные с фрахтованием иностранного тоннажа, в частности поручения по оплате фрахта и пр.;

в) разрабатывать контрольные цифры и проекты перспективных и оперативных планов фрахтования и осуществлять эти планы по их утверждению в установленном порядке;

г) заключать на монопольных началах с иностранными судовладельцами, арматорами, пароходными обществами и другими организациями и лицами разного рода договора и соглашения, связанные с фрахтованием иностранного тоннажа, организацией регулярных и срочных иностранных пароходных линий;

д) производить агентирование, складирование и всякое иное обслуживание иностранных судов как в портах СССР, так и за границей;

е) производить операции по хранению грузов как на собственных, так и на арендованных складах, связанные с хранением грузов вarrantные операции;

ж) выдавать ссуды под товары и грузы, принятые к проверке или на хранение, перезакладывать их, получать всякого рода кредиты за границей;

з) изучать фрахтовый рынок и иностранную технику по фрахтованию и производить меры по применению иностранного опыта;

и) разрабатывать стандартные формы чартеров;

к) разрабатывать нормы накладных и торговых расходов, а также все экономические и статистические данные, относящиеся к деятельности «Совфрахта»;

л) выявлять рентабельность операций, указанных в п. 1 Устава и разрабатывать и проводить меры, направленные на повышение их работоспособности;

м) разрабатывать и проводить меры по рационализации своей работы;

п) организовывать консультации для экспортно-импортных объединений по фрахтовым вопросам;

о) издавать литературу по вопросам, связанным с задачами объединения (ст. 8).

Для осуществления указанных в п. 8 этого Устава оперативно-хозяйственных функций объединению «Совфрахт» в порядке, установленном соответствующими законами, предоставлялось право:

а) заключать в СССР и за границей различные договора, сделки и иные юридические действия, в том числе кредитные и вексельные, с учреждениями, предприятиями и отдельными лицами, находящимися как в СССР, так и за границей, искать и отвечать на суде;

б) открывать как в пределах СССР, так и за границей отделения, конторы и агентства, склады и т. д.;

в) участвовать с предварительного разрешения НКВТ в различных объединениях, обществах, товариществах и союзах, соответствующим целям объединения (ст. 9).

Что же касается средств, то основной капитал объединения устанавливался в сумме 1.000.000 руб., а его изменение допускалось не иначе, как по распоряжению комиссариата по внешней торговле, согласованному с наркомфином СССР (ст. 10).

Что касается управления объединением, то для этого НКВТ назначал его председателя, а также его заместителей и членов правления. Распределение обязанностей между председателем объединения, его заместителями и членами правления возлагалось на председателя объединения (ст. 11).

Кроме того, на председателя возлагалось управление всеми делами и имуществом объединения, осуществление от имени объединения всех возложенных на него функций, ведение плановой оперативной и административной работы, совершение и заключение всех необходимых сделок, действий и юридических актов и непосредственное сношение по всем делам объединения со всеми учреждениями, предприятиями и лицами, кроме высших правительственных органов СССР (ст. 12).

Финансовые и оперативные планы объединения, а также сметы, балансы и отчеты подлежали обязательному представлению на утверждение НКВТ (ст. 13).

В то же время все действия и сделки от имени «Совфрахта» следовало совершать председателю В/О, его заместителям и членам правления объединения единолично. Заместители в соответствии с установленным председателем объединения кругом их обязанностей, а члены правления – согласно доверенностей, выданных председателем. Однако устанавливалось, что договоры, векселя и различные денежные обязательства должны были подписываться не иначе, как двумя лицами. В этом случае указывалось, что лицами, имеющими право подписи таких документов, являлись председатель, его заместители и лица, уполномоченные на то специальной доверенностью, выданной председателем объединения совместно с одним из его заместителей (ст. 14).

Что касается вопросов отчетности и распределения прибыли, то устанавливалось, что операционный год объединения устанавливался с 1 января по 31 декабря каждого календарного года (ст. 15).

Отчеты и балансы объединения следовало составлять и утверждать в порядке, установленном соответствующими законами (ст. 16), а порядок распределения чистой прибыли объединения определяется действующим законодательством (ст. 17).

Ну и, наконец, устанавливалось, что порядок ликвидации Совфрахта определялся НКВТ [12, л. 5–8].

Как видим, данный устав больше оставлял вопросов, чем давал ответов. Однако столь широко и неконкретно прописанные права и обязанности Совфрахта были, очевидно, потому, что это объединение еще только начинало свою деятельность, а опыта по созданию таких специализированных органов еще не было. Кроме того, следует признать, что установленный в ст. 14 порядок, когда договоры, векселя и различные денежные обязательства должны были подписываться не иначе, как двумя лицами, очевидно был принят в порядке «перестраховки», однако на практике, в оперативной работе, приводил к затруднениям.

Кроме того, создание правления В/О «Совфрахт», с одной стороны, давало возможность привлечь все заинтересованные стороны к принятию важных решений, а с иной стороны – обезличивало ответственность за таковые и усложняло механизм их принятия. Это положение вызывало сомнения в его правильности с первых месяцев работы «Совфрахта». Так 1 июля 1932 г. коллегия наркомвнешторга вынуждена была принять специальное постановление «О фактическом руководстве Совфрахта», которым сохранило руководство этой организации в форме правления [11, л. 50].

С образованием правления «Совфрахт» работа по организации данного объединения только началась, ведь основная деятельность должна была выполняться его подразделениями на местах как в СССР, так и за рубежом.

Важнейшим шагом на этом этапе стало принятие коллегией НКВТ постановления № 100 «Об организационных формах работы Внешторга и Совфрахта за границей», утвержденного 15 марта 1932 г.

Им, в частности предписывалось:

В Англии выполнение фрахтовых операций оставить в Англо-Совет Шиппинг Ко. Для выполнения транспортно-экспедиторских и морских (агентирование) операций организовать Транспортный отдел в Аркосе, изъяв эти операции из ведения Англо-Совет Шиппинг Ко.

В Германии следовало выделить фрахтовые операции из Дерутра, оставив за последней выполнение транспортно-экспедиторских и морских (агентирование) работ. Для выполнения фрахтовых операций полагалось организовать в Германии самостоятельное общество.

В Норвегии следовало все виды транспортно-экспедиторской и морской (агентирование) работ оставить в транспортном отделе торгпредства. Оргсектору поручалось проработать вопрос об учреждении самостоятельной организации для фрахтовой работы в Норвегии.

В Италии было решено транспортно-экспедиторские и морские (агентирование) операции оставить за Транспортным отделом торгпредства, а для ведения фрахтовых операций открыть в Генуе отделение Совфрахта под фирмой «Фрахтовая контора Совфрахта в Италии».

В Греции транспортно-экспедиторские и морские (агентирование) операции оставили за Транспортным отделом торгпредства. Для ведения фрахтовых операций планировалось открыть в Греции отделение Совфрахта под фирмой «Фрахтовая контора Совфрахта в Греции».

В Японии также транспортно-экспедиторские и морские (агентирование) операции оставили за транспортным отделом Торгпредства, а для ведения фрахтовых операций открывалось отделение Совфрахта под фирмой «Фрахтовая контора Совфрахта в Японии» с местопребыванием отделения в Кобе и с агенством в Токио.

В Китае для выполнения транспортно-экспедиторских операций в Манчжурии планировалось открыть в Харбине отделение Внешторгтранса с агентом в Дайрене. В случае же формальных затруднений, препятствующих открытию отделения внешторгтранса, следовало оставить отделение Совторгфлота. Выполнение фрахтовых операций в Шанхае решили возложить на агента Дальневосточной

фрахтовой конторы Совфрахта с надлежащим его оформлением. В случае же затруднений с оформлением агента – сохранить существующее положение.

В Швеции также транспортно-экспедиторские и морские (агентирование) операции оставили в Транспортном отделе Торгпредства, а для ведения фрахтовых операций решили открыть отделение Норвежского Совфрахта под фирмой «Фрахтовая контора Совфрахта в Швеции».

В Дании для ведения фрахтовых операций решили открыть отделение фрахтового общества, организованного в Германии, а для ведения транспортной работы открыть должность агента в Датском Торгпредстве.

Во Франции выполнение транспортно-экспедиторских работ оставили за Франсофрахтом.

В Америке было решено транспортно-экспедиторские и морские (агентирование) работы оставить за Амдерутрой, одновременно с этим Совфрахту было предложено в декадный срок представить проект об организационных формах выделения фрахтовой работы.

В Польше, Финляндия, Чехословакии и Австрии транспортно-экспедиторские работы оставили за транспортным отделом Торгпредства каждого из названных государств.

В Латвии выполнение транспортно-экспедиторских работ возложили на Транспортный отдел Торгпредства. В связи с этим ликвидировалось отделение Совторгфлота в Латвии. Внимание же торгпредства обращалось на необходимость надлежащего оформления складочных свидетельств на грузы, принимаемые на склады Транспортного Отдела Торгпредства в смысле обозначения в складочных свидетельствах отправителей грузов, избегая обозначения Торгпредства как владельца грузов.

В Эстонии транспортно-экспедиторские и морские (агентирование) операции оставили за Транспортным отделом Торгпредства.

В Турции транспортно-экспедиторские и морские (агентирование) работы, в виду заканчивающейся там легализации отделения Совторгфлота, временно оставили за отделением Совторгфлота. Для ведения же фрахтовой работы решили открыть отделение Совфрахта в Турции под фирмой «Фрахтовая Контора Совфрахта в Турции».

Ну и, наконец, в Иране вся транспортная работа сосредотачивалась в А/О «Бюроперс». Планово-директивное регулирование указанной организацией проводилось транспортным сектором НКВТ, а оперативное регулирование – Внешторгтрансом.

Срок реорганизации по каждому отдельному случаю устанавливался от 10 до 30 дней [11, л. 5–7]. Однако выдержать столь сжатые сроки не всегда получалось.

Так, к примеру, известно, что лишь с 1 июля 1932 г. в Норвегии было организовано одноименное акционерное общество «Совфрахт». Его устав, в частности, предусматривал, что это общество является обществом с ограниченной ответственностью и имеет контору в Осло (ст. 1). Его целью объявлялось фрахтование, посредническая деятельность по фрахтовке судов и все, имеющее к этому отношение (ст. 2).

Акционерный капитал А/О составлял 50.000 крон, распределенные на 50 акций по 1.000 крон каждая (ст. 3). При этом устанавливалось, что передача акций действительна после подтверждения этого шага правлением общества (ст. 4).

Дела общества велись правлением, состоящим из 3-х членов, выбранных на общем собрании сроком на 1 год. За фирму общества мог подписываться один из его членов. Также, при необходимости, правление могло нанять секретаря (ст. 5).

Предписывалось, что общее собрание правлением должно созываться каждый год до марта путем рассылки циркуляров акционерам. Эти циркуляры должны были содержать повестку дня. Само собрание следовало созывать по меньшей мере за 8 дней до срока. В газетах никаких оповещений о созыве собрания не делалось (ст. 6).

На обычном общем собрании Правление должно было представлять ревизованный отчет, законченный на 31-е декабря, и сообщать сведения о деятельности общества за истекший год. Каждое предложение, имеющее отношение к деятельности общества и внесенное одним из акционеров, полагалось обсуждать. Именно общее собрание могло избирать новое правление, утверждать отчет и выносить постановление о применении прибыли (ст. 7).

Экстраординарное общее собрание могло созываться правлением или акционерами, представляющими вместе не менее 1\10 капитала (ст. 8). При этом на любом собрании каждая акция имела 1 голос. Традиционно устанавливалось, что отсутствующий на собрании акционер мог передать свой голос только другому акционеру. Все дела общества решались простым голосованием (ст. 9). В остальных, неустановленных уставом случаях, действовали правила закона об акциях (ст. 10).

Следует также указать, что в члены правления 3 мая 1932 г. были выбраны М. М. Пурыйжинский (председатель), Я. Л. Ковальский и Хакон Карс Сунд [12, л. 20].

Из устава, как видим, неизвестно откуда брались эти 50.000 крон, да и четко не были прописаны задачи общества. Понятно, что акционеры норвежского Совфрахта были подставными лицами, а сами средства поступали из СССР. Впрочем, это была обычная для СССР практика по созданию подобных обществ и компаний в 1920-х гг.

Более подробно прописывались в специальных нормативных актах обязанности и права агентов и контор В/О «Совфрахт», действовавших в самом СССР. Так, к примеру, положение об агентах «Совфрахта» в Архангельске и Петрозаводске было утверждено 19 апреля 1932 г. Их задачей объявлялись операции, связанные с фрахтованием иностранного тоннажа и для улучшения обслуживания зафрахтованных иностранных судов в портах СССР. Район деятельности агента Совфрахта в Архангельске распространялся на порты Архангельска и Мурманска с приписными к ним пунктами.

Район же деятельности агента Совфрахта в Петрозаводске распространялся на порты, расположенные на территории Карельской Автономной Республики (ст. 1). В соответствии с этим на агентов Совфрахта в Архангельске и в Петрозаводске возлагалось:

1) наблюдение за рациональным и правильным использованием зафрахтованного тоннажа, выявление причин простоя зафрахтованных судов,

выявление недостатков зафрахтованного тоннажа и особый учет зафрахтованного тоннажа в соответствии с инструкцией Совфрахта;

2) контроль за надлежащим обслуживанием иностранных судов и принятие мер к улучшению обслуживания иностранных судов;

3) наблюдение за соблюдением хозяйственными организациями монополии фрахтования и выполнением инструкций Совфрахта по фрахтованию тоннажа;

4) наблюдение за выполнением хозяйственными организациями условий чартеров, заключенных с иностранными арматорами, и разъяснение спорных вопросов, возникающих по чартерам;

5) подбор необходимых материалов для разрешения претензий иностранных арматоров по фрахтованию, обработка этих материалов, оформление и получение справок;

6) дача консультаций хозорганам по вопросам фрахтования иностранного тоннажа;

7) участие в работах по кодификации портовых обычаев;

8) наблюдение за выполнением сделок с арматорами по бункеровке иностранных судов;

9) участие в разрешении вопросов подготовки портов к бесперебойному пропуску внешнеторгового грузооборота и вопросов механизации портов;

10) выполнение отдельных поручений правления Совфрахта и периодическое информирование правления Совфрахта о своей работе (ст. 2).

Также указывалось, что агенты Совфрахта в Архангельске и Петрозаводске назначались и увольнялись правлением Совфрахта, непосредственно подчинялись ему в своей работе и содержались по сметам Совфрахта (ст. 3). Они (агенты) были связаны с фрахтовыми конторами в СССР и за границей агентскими взаимоотношениями (ст. 4) [12, л. 21–22].

Несколько более широкие обязанности возлагались на фрахтовые конторы Совфрахта. Так, к примеру, согласно положению о Дальневосточной фрахтовой конторе, ее задачей было руководство фрахтованием иностранного тоннажа на Дальнем Востоке, планирование его и непосредственное осуществление оперативной работы по фрахтованию иностранного тоннажа для заграничных перевозок (ст. 1).

При этом в случаях и в порядке, предусмотренном действующими законоположениями, Дальневосточная фрахтовая контора могла производить фрахтование иностранного тоннажа и для каботажных перевозок.

В соответствии с вышесказанным на Дальневосточную фрахтовую контору в частности возлагалось:

1) фрахтование трампового иностранного тоннажа как непосредственно, так и через ее агентуры в соответствии с инструкцией Совфрахта о порядке фрахтования иностранного тоннажа;

2) фрахтование иностранного линейного тоннажа для массовых грузов свыше 500 тонн и парцельных грузов свыше 300 тонн по каждой отправке;

3) планирование фрахтовых операций на Дальнем Востоке;

5) наблюдение на Дальнем Востоке за своевременной выдачей внешнеторговыми объединениями отгрузочных ордеров и за соблюдением установленного порядка фрахтования;

6) посредничество при урегулировании претензий иностранных арматоров и капитанов в соответствии с инструкцией Совфрахта;

7) наблюдение за рациональным использованием зафрахтованного иностранного тоннажа, учет контрсталийных, выявление причин задержки иностранных судов и разработка мер к их устранению;

8) наблюдение за надлежащим обслуживанием иностранных судов и принятие мер к улучшению их обслуживания;

9) наблюдение за выполнением хозорганами условий чартеров, заключенных с иностранными арматорами, и разъяснение спорных вопросов, возникающих по чартерам, а также дача хозорганам консультации по вопросам фрахтования иностранного тоннажа;

10) подбор необходимых материалов для разрешения претензий иностранных арматоров, обработка этих материалов, их оформление и получение справок, высылка материалов и справок претензионно-правовому бюро в Москве, а также разрешение претензий иностранных арматоров в пределах предоставленных инструкций Совфрахта;

11) наблюдение за выполнением сделок иностранными арматорами по бункеровке судов и принятие мер к максимальному удовлетворению иностранных судов советским углем в портах СССР;

12) своевременное инкассирование фрахтовой комиссии с иностранных судов;

13) контроль за соблюдением иностранными регулярными линиями установленных тарифов и разработка проектов их изменения;

14) участие в разрешении вопросов подготовки по бесперебойному пропуску внешнеторгового грузооборота и вопроса механизации портов;

15) участие в работах по кодификации портовых обычаев;

16) учет фрахтовых сделок;

17) подготовка кадров фрахтовых работников по соответствующим постановлениям правления Совфрахта (ст. 2).

Местонахождение Дальневосточной фрахтовой конторы стал г. Владивосток (ст. 3). При этом Дальневосточная фрахтовая контора была связана с другими фрахтовыми конторами, филиалами и корреспондентами Совфрахта агентскими взаимоотношениями (ст. 4).

Устанавливалось, что эта фрахтовая контора выполняет относящиеся к ее компетенции поручения других фрахтовых контор, филиалов и корреспондентов Совфрахта и, в свою очередь, передавала к исполнению в необходимых случаях соответствующие поручения другим фрахтовым конторам, филиалам и корреспондентам Совфрахта.

Во главе Дальневосточной фрахтовой конторы находился ее управляющий, назначаемый правлением Совфрахта. Штат конторы устанавливался правлением Совфрахта (ст. 5).

И, наконец, устанавливалось, что Дальневосточная фрахтовая контора находилась на хозрасчете и имела собственный баланс. Смета и баланс конторы утверждались правлением Совфрахта (ст. 6) [12, л. 23–23 об.].

2 июля 1932 г. было принято положение о Черноморско-Азовской фрахтовой конторе. Ее основной задачей было осуществление оперативной работы по фрахтованию иностранного тоннажа для заграничных перевозок. Как и дальневосточная, Черноморско-Азовская фрахтовая контора также могла

производить фрахтование иностранного тоннажа и для каботажных перевозок. Местонахождением конторы устанавливался г. Одесса. Остальные пункты положения почти дословно повторяли аналогичные положения по другим конторам, расположенным в СССР [12, л. 24–25].

1 июля 1932 г. было принято положение о функциях представителя Совфрахта в Новороссийске, на которого возлагалось выполнения операций, связанных с улучшением обслуживания зафрахтованных иностранных судов в Черноморских портах Кавказского побережья от Новороссийска и южнее, а также в портах Азовского моря (п. 1).

В общем, задачи представителя Совфрахта в Новороссийске были те же, что и у контор. Кроме разве что положения, по которому представитель Совфрахта обязан информировать Черноморско-Азовскую фрахтовую контору о любом иностранном судне из числа прибывших в порты района его деятельности, который мог быть зафрахтован под обратный груз, а также о наличии партии массовых грузов в 500 тонн и свыше и парцельных грузов 300 тонн и свыше, подлежащих отправке на иностранном линейном тоннаже [12, л. 26–27].

Таким образом, в январе 1934 г. началось создание специализированного объединения по фрахтованию иностранного тоннажа «Совфрахт», действовавшего на основе специального устава. Сеть органов и представителей, подконтрольных Совфрахту, в основном была установлена в 1932 г. и состояла из организационно различных фирм и контор в иностранных государствах, а также нескольких фрахтовых контор в самом СССР и отдельных представителей «Совфрахт» (в Новороссийске, Архангельске и Петрозаводске). Эта структура, безусловно, в последующем видоизменялась в зависимости от задач и форм работы Совфрахта. Сама же работа Совфрахта базировалась на его уставе и иных документах, принятых в его развитие и дополнение.

Список использованных источников и литературы:

1. Шершеневич Г. Ф. Курс торгового права. Т. III: Вексельное право. Морское право. – СПб., 1909. – С. 183.
2. Калпин А. Г. Договор фрахтования судна (чартер) как института морского права: теоретические и практические проблемы : автореф. дис. док. юрид. наук : 12.00.03 / Калпин Александр Григорьевич. – М., 1990. – 35 с.
3. Внешнеторговый транспорт. Под общей ред. А. Д. Кейлина. – М.–Л., Международная книга, 1938. – 347 с.
4. Совет экономической взаимопомощи. Бюро координации фрахтования судов. Фрахтование и морские перевозки. – М., 1968. – 393 с.
5. Тихенко Т. Ю. Правовая природа договора фрахтования (чартера) // Вестник Саратовской государственной академии права. – 2008. – № 1. – С. 103–107.
6. Стригунова Д. П. Правовое регулирование договора фрахтования // Современное право. – 2012. – № 11. – С. 71–75.
7. Благодатная Е. Ю. Становление договора фрахта судов в советском праве // Ученые записки крымского федерального университета имени В. И. Вернадского. Юридические науки. Т. 1 (67). № 3. – С. 3–13.
8. Благодатная Е. Ю. Упорядочение фрахтовой деятельности в СССР в 1925 – начале 1926 гг. // Ученые записки крымского федерального университета имени В. И. Вернадского. Юридические науки. Т. 1 (67). № 4. – С. 3–14.
9. История группы компаний «Союзвнештранс» [Электронный ресурс]. URL – <http://www.svtint.ru/about/history/1930th/>
10. Областной архив г. Николаевы, ф. Р-945, оп. 1, д. 175. Циркуляры правления Хлебэкспорт и переписка с ним о снабжении погрузочно-разгрузочным инвентарем, оформлении документов на оформляемые грузы, составление информации о наличии грузов и другим вопросам. 27.05.–29.12.1930. 478 л.
11. Российский государственный архив экономики, ф. 407, оп. 1, д. 18.
12. Там же, ф. 407, оп. 1, д. 19.

Blagodanaya E. Yu. the Legal basis for the organization of all-Union Association "Sovfracht" in the 1930s. // Scientific notes of V. I. Vernadsky crimean federal university. Juridical science. – 2017. – T. 3 (69). № 2. – P.

The article stated that on December 20, 1931, adopted a resolution SNK and the Board NK RKI SSSR on the disaggregation of Supraglenoid, pursuant to which, on 4 January 1932 the order was issued by the Commissariat of the USSR №4, which provided for the establishment of all-Union Association "Sovfracht". July 28, 1932, approved the articles of Association "Sovfracht". "Sovfrakht" was assigned direct control on the basis of plans and directives of the people's Commissariat of the foreign trade operations on the chartering of foreign tonnage and associated measures for maintenance of foreign vessels in the ports of the USSR. "Sovfrakht" was provided: to obtain from the export-import associations plans Maritime trade traffic in form and in the terms established Sovfrakht, as well as to obtain information on the execution of plans and informational materials, information, data, etc.; to establish the procedure and system of issuance of freight orders; establish standard conditions of Charter and in exceptional cases the terms of the individual freight transactions; handling Agency services for foreign vessels in ports of the USSR; to regulate the payment of freight with foreign fleets; to develop and implement measures on formation training, retraining freight workers. For the exercise of its "Sovfracht" functions for the regulation of freight operations he was given the right to issue orders and instructions mandatory for all institutions, organizations, enterprises and individuals; to establish their offices in other States. The novelty of the work lies in the fact that it is built on the archive, previously unpublished documents to reveal for the first time the organizational structure Of the "Sofrot" and methods of its activities.

Key words: chartering, Charter, operation, order, judgment, competence, functions, export, Sovfracht, the office.

Spisok ispolzovannykh istochnikov i literaturyi:

1. Shershenevich G. F. Kurs torgovogo prava. T. III: Vekselnoe pravo. Morskoe pravo. – SPb., 1909. – S. 183.
2. Kalpin, A. G. Dogovor frahtovaniya sudna (charter) kak instituta morskogo prava : teoreticheskie i prakticheskie problemy : avtoref. dis. dok. yurid. nauk : 12.00.03 / Kalpin Aleksandr Grigorevich. – M., 1990. – 35 s.
3. Vneshnetorgovyy transport. Pod obschey red. A. D. Keylina. – M.-L., Mezhdunarodnaya kniga, 1938. – 347 s.
4. Sovet ekonomicheskoy vzaimopomoschi. Byuro koordinatsii frahtovaniya sudov. Frahtovanie i morskije perevozki. – M., 1968. – 393 s.
5. Tihenko T. Yu. Pravovaya priroda dogovora frahtovaniya (chartera) / T. Yu. Tihenko // Vestnik Saratovskoy gosudarstvennoy akademii prava. – 2008. – № 1. – S. 103 – 107.
6. Strigunova D. P. Pravovoe regulirovanie dogovora frahtovaniya [Tekst] / D. P. Strigunova // Sovremennoe pravo. – 2012. – № 11. – S. 71–75.
7. Blagodatnaya E. Yu. Stanovlenie dogovora frahta sudov v sovetskom prave // Uchenyie zapiski kryimskogo federalnogo universiteta imeni V. I. Vernadskogo. Yuridicheskie nauki. T. 1 (67). №3. – S. 3–13.
8. Blagodatnaya E. Yu. Uporyadochenie frahtovoy deyatel'nosti v SSSR v 1925 – nachale 1926 gg. // Uchenyie zapiski kryimskogo federalnogo universiteta imeni V. I. Vernadskogo. Yuridicheskie nauki. T. 1 (67). №4. – S. 3–14.
9. Istoriya gruppy kompaniy «Soyuzvneshttrans» [Elektronnyiy resurs]. URL - <http://www.svtint.ru/about/history/1930th/>
10. Oblastnoy arhiv g. Nikolaveva, f. R-945, op. 1, d. 175. Tsirkulyari pravleniya Hlebeksport i perepiska s nim o snabzhenii pogruzochno-razgruzochnym inventarem, oformlenii dokumentov na oformlyaemye gruzyi, sostavlenie informatsii o nalichii gruzov i drugim voprosam. 27.05.-29.12.1930. 478 l.
11. Rossiyskiy gosudarstvennyy arhiv ekonomiki, f. 407, op. 1, d. 18.
12. Tam zhe, f. 407, op. 1, d. 19.