

УДК 94

**РЕГУЛИРОВАНИЕ ВЛАДЕНИЯ И ЭКСПЛУАТАЦИИ СУДОВ,
НАХОДЯЩИХСЯ В
ВЕДЕНИИ МОРСКИХ ТОРГОВЫХ ПОРТОВ В СССР В 1920-Х ГГ.**

Любинецкий А. Н.

Крымский федеральный университет им. В. И. Вернадского

В ходе исследования нами ставилась задача выявления нормативных актов, которые использовали торговые порты в СССР в указанный период с целью урегулирования вопросов, связанных с владением и эксплуатацией принадлежащих им судов. Выявлено, что торговые порты имели все необходимые правовые возможности для разносторонней экономической эксплуатации имеющихся у них плавающих средств, так как могли их сдавать в аренду, оказывать заранее оговоренные услуги, продавать и приобретать, сдавать в наем и т. д. Правовые основы этих отношений были заложены такими нормативными актами, как декреты, постановления высших органов власти, приказы соответствующих комиссариатов, а именно: постановления от 24.12.1917; постановление «О порядке продажи, залога и сдачи в наем по церте-партии морских торговых судов, плавающих под флагом СССР» от 8.08.1924; нормы Кодекса торгового мореплавания СССР 1929 г., регулирующие вопросы отчуждения и залога судов, а также фрахтования судна на время (тайм-чартер).

Что касается приказов, то к ним мы относим: «Инструкции о порядке сдачи в аренду судов и подсобных устройств морского транспорта РСФСР» с приложенным к ней «Нормальным договором» от 28.12.1921; приказ от 26.05.1922 «О дополнении нормального договора о сдаче в аренду судов государственного морского транспортного флота»; приказ от 14.12.1923 «О разрешении портовым Управлениям сдавать портовые суда, временно стоящие на приколе, в аренду учреждениям и частным лицам»; приказ от 14.06.1924 «Об исчислении арендной платы и о других условиях сдачи в аренду портовых судов»; приказ от 11.05.1927 «О сдаче в аренду судов и плавучих средств Управлений морских торговых портов, находящихся в ведении НКПС».

Ключевые слова: торговые порты, плавучие средства, владение, эксплуатация.

Как известно, для нормального выполнения морскими торговыми портами своих функций в их ведении (собственности) находится не только территория порта, но и различного рода плавательные средства, специальные морские суда (буксиры, ледоколы, спасательные, противопожарные суда, лихтеры и т. д.). Одной из разновидностей их эксплуатации также была и есть сдача в аренду заинтересованным организациям и предприятиям. Таковыми могли выступать в 1920-х гг. даже частные лица, пароходства, таможенное ведомство, рыбацкие артели, военно-морское ведомство, соседние порты, представители организаций, обслуживающих экспортно-импортные операции и т. д. Исходя из этого правовая регламентация вопросов сдачи в аренду портовых судов потребовалась практически сразу с переходом к мирной жизни по окончании основных этапов Гражданской войны.

Как известно, договор аренды морского судна является разновидностью договора имущественного найма (аренды) – аренды транспортного средства. Поэтому отношения, возникающие из такого договора, регулируются как

Гражданским кодексом, так и специальными правилами и законами, относящимися непосредственно к морским судам.

Начало этому процессу, очевидно, было заложено с изданием следующих нормативных актов:

1) «Инструкции о порядке сдачи в аренду судов и подсобных устройств морского транспорта РСФСР» с приложенным к ней «Нормальным договором», объявленным приказом Центрального управления морского транспорта (далее – ЦУМОР) от 28 декабря 1921 г. № 30039 [1];

2) приказ НКПС от 26 мая 1922 г. № 1230 «О дополнении нормального договора о сдаче в аренду судов государственного морского транспортного флота» [2];

3) приказ ЦУМОРа от 14 декабря 1923 г. № 11853, код 4019 «О разрешении портовым Управлениям сдавать портовые суда, временно стоящие на приколе, в аренду учреждениям и частным лицам»;

4) приказ ЦУМОРа от 14 июня 1924 г. №, 1243 код 5138 «Об исчислении арендной платы и о других условиях сдачи в аренду портовых судов» (см. сборник 1924 г., № 190 а и б).

Приказ ЦУМОРа 14 декабря 1923 г. «О разрешении Портовым управлениям сдавать портовые суда в аренду». Разрешалось сдавать суда, временно стоящие на приколе, в аренду государственным учреждениям, предприятиям и организациям, а также частным лицам при обязательном условии предложения судов в первую очередь Госпароходствам и по отказе их. Портовые управления в праве сдавать их в аренду другим учреждениям или частным лицам» [3, с. 407–408].

Приказ ЦУМОРа от 14 июня 1924 г. «Об исчислении арендной платы и о других условиях сдачи в аренду портовых судов». Им предлагалось при заключении арендного договора на суда включать в арендную плату:

1. амортизацию судна, равную 4 % годовых для стального или железного и 8 % для деревянного судна исходя из современной его стоимости;

2. стоимость ремонта судна, считая, что ежегодно должно производить один раз малый ремонт и в 3 года один раз – средний; суммарно стоимость ремонта допускается исчислять в размере 5 % годовых из современной стоимости судна.

Примечание. Суммы, причитающиеся в год по пунктам 1 и 2, а равно стоимость зимнего содержания судна, сколка, охрана и пр., распределяются равномерно на навигационное время;

3. прибыль, хотя бы и минимальную (от 1 до 10 % современной стоимости судна).

Кроме того, в договор об аренде судна обязательно должны быть включены:

1) страховка судна, причем если порт сдает его не на ходу, то при пуске судна в ход арендатором должна быть произведена перестраховка по оценочной на этот момент стоимости;

2) срок аренды не свыше 1 года с правом продления договора каждый раз с особого разрешения ЦУМОРа;

3) досрочное прекращение договора;

4) условия сдачи и приемки.

Примечание. Приемка судна от арендатора, за исключением случаев, предусмотренных договором, производится на ходу.

Во всем остальном надлежит руководствоваться инструкцией о сдаче в аренду судов, объявленной приказом ЦУМОРа от 28.12.1921 № 30039 и дополнениями к ней, объявленным приказом НКПС 26.05.1922 № 1230 [3, с. 408–409].

Однако наиболее значимым нормативным документом, вобравшим в себя весь предыдущий опыт регулирования указанных вопросов, стал Приказ НКПС от 11 июня 1927 г. «О сдаче в аренду судов и плавучих средств Управлений морских торговых портов, находящихся в ведении НКПС».

Им, в частности, предписывалось, что портовые суда и плавучие средства управлениями морских торговых портов могут быть сдаваемы в аренду государственным учреждениям и предприятиям, кооперативным организациям, а также частным лицам при условии, если эти суда или плавучие средства временно бездействуют или эксплуатация их портом является хозяйственно нецелесообразной.

При прочих равных условиях преимущество на получение портовых судов и плавучих средств на арендных началах предоставлялось органам акционерного общества «Совторгфлот» (п. 1).

В отношении заключения арендных договоров, указанных в п. 1 этого приказа, имели соответственное применение постановления приказа НКПС «О пределах прав Начальников Портов, Портовых Советов, Областных и Центрального Комитетов по портовым делам по заключению и утверждению договоров» (в связи с упразднением ЦКПД, ОКПД и СПД этот приказ был заменен приказом НКПС от 6 января 1928 г. № 139), с тем, что сдача в аренду портовых судов и плавучих средств на срок более 1 года (независимо от суммы договора) могла быть произведена не иначе, как с предварительного разрешения ЦУМОРа (п. 2).

Арендный договор должен был содержать такие обязательные условия:

а) о порядке сдачи и приемки судна; б) о сроке аренды; в) о размерах и сроках взноса арендной платы; г) о страховании судна, д) об обстоятельствах, при которых договор досрочно прекращается; е) о неустойке; ж) о пене за просрочку взносов арендной платы (п. 3).

При исчислении арендной платы в таковую следовало включать:

а) амортизацию судна, равную 4 % годовых для стального или железного и 8 % для деревянного судна исходя из современной его стоимости;

б) стоимость ремонта судна, считая, что ежегодно необходимо производить один раз малый ремонт и в три года один раз средний.

Суммарно стоимость ремонта допускалось исчислять в размере 5 % годовых исходя из современной стоимости судна;

в) прибыль, хотя бы минимальная (в размере от 1 % до 10 % годовых исходя из современной стоимости судна) (п. 4).

При этом суммы, причитающиеся в год по п.п. «а» и «б» этой статьи, а также и стоимость зимнего содержания судна, оковка, охрана и проч., следовало распределять равномерно на навигационное время.

Арендатор, взявший судно у портового управления в аренду, обязан был за свой счет застраховать его в полной сумме в органах Госстраха от всех видов риска, причем страховой полис полагалось составлять на имя управления порта, которому и передавался арендатором по заключении договора (п. 5).

В случаях, когда порт сдавал в аренду судно не на ходу, то при пуске судна в ход арендатору следовало произвести перестраховку по оценочной на этот момент его стоимости.

При передаче судна по договору или возвращении его за истечением срока аренды следовало составлять акт, который должен был содержать:

- а) точный инвентарь всего передаваемого или принимаемого;
- б) подробное описание состояния судна, износа его частей и пр. (п. 6).

При этом приемку судна от арендатора, если иное не было обусловлено договором, можно было производить на ходу.

Снабжение, ремонт и содержание сдаваемых в аренду судов и плавучих средств, а также при сроке аренды свыше 1 года, их подъем в док и окраска подводной части, снабжение и содержание личного состава, если иное не было обусловлено договором, входило в обязанности арендатора (п. 7).

При этом любые капитальные переделки и перестройки на сданном в аренду судне допускались лишь с письменного разрешения управления порта и на условиях особого соглашения с арендатором.

Также арендатор обязывался исполнять все постановления законов и распоряжения властей, касающиеся судовладельцев и мореплавания, а в отношении экипажа – все декреты и постановления по охране труда, социальному обеспечению, трудовым договорам и санитарии (п. 8).

В порядке общего надзора управление порта на все время аренды судна имело право надзора за его состоянием и эксплуатацией согласно условиям заключенного договора (п. 9).

Кроме прочего, субаренда судов и плавучих средств без письменного согласия портового управления не допускалась (п. 10).

Текст так называемого нормального договора о сдаче в аренду судов и плавучих средств управлений морских торговых портов, находящихся в ведении НКПС, объявляется в данном приказе для руководства и практического использования.

Приказом также предусматривалось, что в зависимости от тех или иных обстоятельств заключаемые портовыми управлениями арендные договоры могли содержать отступления от постановлений этого приказа (за исключением его п.п. 2-го и 3-го) и текста нормального договора при условии соответствия обязательным нормам гражданских кодексов соответствующих союзных республик.

Ну и, наконец, предписывалось, что копии договоров представляются портовыми управлениями в ЦУМОР (п. 12) [4, с. 35–37].

Очевидно, следует указать, что сдача в аренду портовых плавающих средств и судов для портов была весьма выгодной. Это не только позволяло экономить средства, но и зарабатывать их. Более того, имея возможность сдавать в аренду плавсредства не на ходу (см. п. 6), арендодатель чаще всего получал по окончании срока аренды готовое к эксплуатации судно, а это в весьма непростой финансовый период было чрезвычайно выгодно.

Следующим шагом в урегулировании вопросов эксплуатации плавсредств и судов, принадлежащих портам, стало принятие 16 марта 1928 г. правил пользования судами и плавучими средствами управлений морских торговых портов, находящихся в ведении НКПС. Данный документ, кроме прочего, распространялся и на сдан-

ные уже в аренду суда и потому оказал значительное положительное влияние на урегулирование этого рода правоотношений.

В нем, в частности, указывалось, что суда и плавучие средства управлений морских торговых портов находятся в общем ведении Центрального управления морского транспорта. Эти суда и плавучие средства предназначались для надобностей портовой службы и для содействия торговому мореплаванию, в частности: а) для поддержания навигации в замерзающих портах; б) для проводки судов во льду; в) для надобностей портостроительных, дноуглубительных и изыскательских работ; г) для спасения людей в случае бедствия на море; д) для оказания помощи судам, терпящим бедствие; е) для противопожарных целей; ж) для перестановки и буксировки судов в порте, вывода их из порта и ввода в порт и для прочих потребностей портовой службы (п. 1).

Использование непосредственно управлениями портов судов и плавучих средств, предусмотренных п. 1, для коммерческой перевозки грузов и пассажиров однозначно не допускалось (п. 2).

Также предусматривалось, что указанные в п. 1 суда и плавучие средства приписываются к портам в зависимости от потребности данного порта в этих судах и плавучих средствах (п. 3). Сами суда и плавучие средства портовых управлений находились в непосредственном ведении начальников портов по принадлежности (п. 4).

В случае временной посылки распоряжением ЦУМОРа судов или плавучих средств, приписанных к одному порту, в другой порт такие суда или плавучие средства поступили лишь в административное распоряжение начальника того порта, куда они были посланы для работы, причем с момента посылки и до момента возвращения обратно в порт приписки судов или плавучих средств, снабжение их топливом и материалами, а также навигационный ремонт относились на счет порта, в который они были посланы для работы (п. 5).

В экстренных случаях начальнику порта было предоставлено право послать для работы находящиеся в его ведении суда и плавучие средства в другой порт, если о такой надобности поступило требование от начальника этого порта, причем тот и другой начальники портов должны были об этом донести в ЦУМОР по телеграфу (п. 6).

Капитаны судов управлений портов по прибытии с судном в какой-либо порт или при исполнении поручений обязывались являться к начальнику порта с докладом о цели их захода, имеющихся предписаниях и о состоянии судна и команд (п. 7).

При нахождении судов вне пределов порта приписки капитаны их должны были также при любой возможности доносить начальнику своего порта о месте своего пребывания, состоянии судна и команды, а равно о всех случаях, происшедших на судне и с судном (п. 8).

Предусматривалось, что при совместной работе двух или нескольких судов в пределах портовых вод, руководство работой возлагалось на одного из капитанов судна по назначению начальника порта. При совместной работе вне пределов портовых вод судов разных портов руководство работами, если не последовало особых распоряжений, должен был принять на себя капитан того судна, водоизмещение которого больше, а в отношении ледоколов – капитан наиболее мощного ледокола.

Капитану, принявшему на себя руководство работами, безусловно подчинялись все капитаны отдельных судов, участвующих в работе (п. 9).

Предписывалось, что портовые суда, снабженные противопожарными и спасательными средствами и предназначенные к действию, должны были всегда находиться под парами, за исключением случаев, необходимых для чистки котлов и ремонта. На таких судах следовало поддерживать постоянную вахту (п. 10).

Также начальники портов должны были заботиться о спасении людей при кораблекрушениях, авариях с судами и несчастных случаях на море как в пределах портовых вод, так и, по возможности, вне этих пределов (п. 11).

Управление порта обязано было оказывать находящимся в его ведение судам и плавучим средствам как в пределах портовых вод, так и вне этих пределов помощь¹, при этом сообщая немедленно по телеграфу спасательным организациям и подавая краткое описание аварий с требованием ответа о принимаемых мерах или отказе.

Оплату оказанных управлением порта в этих случаях услуг следовало производить на основаниях, изложенных в п. 13.

Если же на место бедствия для оказания помощи прибыли суда спасательных организаций, то управление порта должно было передать этим организациям дальнейшее выполнение действий по оказанию помощи, предоставляя им запрашиваемые для дальнейшей работы свои суда и плавучие средства.

В случаях, предусмотренных 3-й частью данного параграфа, управление порта получало от спасателей соответствующее вознаграждение, причитающееся управлению порта с момента начала работ, на основаниях, указанных в п. 13 (п. 12).

При этом устанавливалось, что вознаграждение за оказание помощи аварийным судам как таковым, судам и плавучим средствам управлений портов могло заключать в себе лишь оплату расходов порта, произведенных в целях и в следствие оказания помощи, в этом смысле оплату содержания экипажа и возмещение расходов по исправлению повреждений, полученных судами и плавучими средствами (п. 13).

Отдельно оговаривалось, что ЦУМОРТран не отвечает за повреждение судов, когда оно было обусловлено оказанием помощи, производимыми портовыми судами или плавучими средствами (п. 14).

Что касается оплаты услуг, оказываемых судами и плавучими средствами управлений портов, то их следовало производить по установленным нормам (п. 15).

Регулированию деятельности ледоколов были посвящены п.п. 16–19. В частности, устанавливалось, что работа ледоколов в зимнее время по поддержанию судоходства в порту и подходах к порту, каналах производится бесплатно (п. 16).

В случаях, когда капитан ледокола признавал необходимым для проводки судна во льду взять его на буксир, то таковая буксировка также производилась бесплатно (п. 17).

Однако устанавливалось, что когда ледокол производит буксировку судов, не сопряженную с ледокольными функциями, такая услуга оплачивается по установленным нормам (п. 18).

В отношении же порядка проводки судов ледоколами через лед, ледоколы и проводимые ими суда должны были руководствоваться соответствующими прави-

¹ Ср. № 23-в, ст. 14 Брюссельской конвенции от 23 сентября 1910 г. в которой указано, что постановления ее не распространяются на государственные служебные суда.

лами, объявленными приказом от 2 октября 1921 г., № 30033 (Бюлл. НКПС за № 2 04 – 1921 г.) (п. 19).

Ну и, наконец, устанавливалось, что капитанам судов, пользующихся услугами судов или плавучих средств управления порта, выдается под расписку экземпляр данных правил (п. 20) [4, с. 32–34]. Очевидно, что данное положение в первую очередь было рассчитано на капитанов иностранных судов с тем, чтобы избежать излишних претензий и, безусловно, для ознакомления с данными правилами.

Также следует указать, многие положения данных правил были конкретизированы в дальнейшем или же вобрали в себя предыдущие наработки.

Так, к примеру, можно упомянуть в отношении п. 15 правил приказ НКПС № 1395 с объявлением «Таксы особых портовых сборов за оказываемые портовым управлением услуги» от 18 сентября 1922 г.

Таблица № 1. Такса особых портовых сборов, взимаемых в морских торговых портах РСФСР [5, л. 104].

Наименование сборов	Размер сборов		
За разгрузочные приспособления	Краны паровые: до 10 т. 20 к. в час с т. до 50 т. 40 коп. свыше 100 т. 1 руб. в час с т. за разводку пара по 50 коп. с тонны. подача плавучих кранов оплачивается как за работу буксира		Краны электрические – та же расценка
Пользование портовыми плавучими средствами (Черное, Азовское моря и Каспий)	Буксиры. От 15 к. до 30 к. за силу в час. В зависимости от мощности буксира обратно пропорциональное числу сил, в размере не менее чем за 1 час работы. За вызов буксира уплачивается отдельно 25 руб. За перестановку судов внутри порта взимается от 10 руб. до 25 р.	Баржи и шаланды. Железные – от 80 до 20 руб. в сутки. Деревянные – от 40 до 15 руб. в сутки (в зависимости от грузоподъемности).	Моторные катера от 15 до 25 к. за силу в час. В зависимости от мощности мотора, обратно пропорц. числу сил, в размере не менее чем за 2 ч. работы.
За аренду складов, амбаров, навесов, складочных площ. и проч. взимается за кв. саж. в мес. При аренде на срок менее месяца расчет ведется в следующих нормах: За 1 неделю 30 % За 1 день 5 % от месячной платы	У причальной линии		На территории у порта с подъездными путями. На территории у порта без подъездных путей Пакгаузы: от 1 р. до 50 к. Навесы: от 80 к. до 40 к. Площади: от 50 коп. до 30 коп.
	Пакгаузы от 1 руб. до 80 к. от 2 руб. до 1 р. 50 коп.	Навесы От 80 к. до 50 к. От 1 руб. 50 коп. до 1 р.	
За пользование сходнями, стелюгами, брезентами и проч.	За сходню от 10 р. до 2 р. 50 коп. в сутки За накаты и щиты 1 руб. За стелюги в сутки 2 ½ коп., в месяц 50 к., партиями от 10 шт. – 20 к. за штуку в месяц. За брезенты от 4 р. до 2 р. в сутки в зависимости от величины.		
За снабжение	При снабжении водой от порта без водопровода 3 р. за		При снабжении от

пресной водой	тонну. С водопроводом 1 руб. 50 коп. за тонну	Комхоза с надбавкой 5 % на расх. порта
Водолазные работы	По 5 руб. в час за аренду каждого скафандра По 3 руб. в час за аренду каждого баркаса	За осмотр водолазами с выдачей водолазного акта 30 р. За производство водолазных работ 25 р. в час
За патенты, бланки, мерител. свидетел. и проч.	За приписку судов к порту с тонны 15 коп. За бланки мерительн. Свидетельств 90 коп. За бланки патента на подъем флага 75 коп. За списки судовых ролей 25 коп.	

Таксы плат за услуги, оказываемые портовыми управлениями, были утверждены НКПС после одобрения ЦКПД на основании ст. 14 Положения о портовых сборах и объявлены приказом НКПС от 4 августа 1926 г. В них, кроме прочего, содержится и подраздел «За пользование портовыми плавучими средствами», среди которых перечислены буксиры и катера, баржи и шаланды [4, с. 179], а также плавучие краны и доки, погрузочные приспособления и т. п.

Как видно из представленного выше, порядок аренды и отдельных вопросов эксплуатации судов, принадлежащих торговым портам, был достаточно тщательно разработан и урегулирован. Однако существовали и иные формы их эксплуатации, которые также требовали своего нормативного обеспечения.

Как общеизвестно, изначально советское государство после национализации торгового флота в условиях Гражданской войны категорически пыталось отказаться от определенных форм его коммерческой эксплуатации, а тем более продажи в частные руки или за границу [6, с. 470]. Однако сложные экономические реалии начала 1920-х гг. и развертывание НЭПа вместе с попытками наладить нормальные политические и экономические формы сотрудничества с остальным миром привели к необходимости возврата к известным и апробированным формам эксплуатации морского флота.

Однако лишь 8 августа 1924 г. вышло постановление ЦИК и СНК СССР «О порядке продажи, залога и сдачи в наем по церте-партии² морских торговых судов, плавающих под флагом СССР» (49, л. 7). С изданием этого закона утратила силу первая часть постановления СНК РСФСР от 24 ноября 1917 г., воспрепятствовавшая продаже, залог и отдачу в чартер русских торговых судов за границу, но осталась в силе вторая его часть, объявившая недействительными такие сделки, совершенные после 19 июля 1914 г. [7] (дополнено и изменено постановлением ЦИК и СНК СССР от 28 мая 1926 г. (632) и от 11 июня 1926 г. [7]).

Данным нормативным актом продажа и залог морских торговых судов, принадлежащих СССР и входящим в него республикам в лице соответствующих государственных учреждений и государственных предприятий, допускалась лишь с соблюдением следующего порядка:

а) продажа и залог названных судов одним государственным учреждением или предприятием другому государственному учреждению или предприятию производится с разрешения СТО по представлению НКПС, а если судно не состоит в непо-

² Термин «цертер-партия», как и само слово «цертер», происходит от английского «charter».

средственным распоряжении НКПС, то по истребовании заключения последнего (п. а, ст. 1);

б) продажа и залог названных судов на территории СССР или за границей частным лицам – как гражданам СССР, так и иностранцам, а равно любым непоименованным в п. «а» этой статьи юридическим лицам, в том числе и иностранным, – могла производиться под страхом недействительности, исключительно на основании особого в каждом отдельном случае постановления СНК СССР по представлению НКПС, а если судно не состоит в непосредственном распоряжении НКПС, то по истребовании заключения последнего (п. б, ст. 2).

При рассмотрении вопросов о продаже или залоге иностранным гражданам и юридическим лицам морских торговых судов, принадлежащих СССР, а равно входящим в него республикам, следовало запрашивать заключение комиссариата внешней торговли (далее – НКВТ) (прим. 1 к ст. 1).

Изложенное положение (ст. 1) распространялась на все частновладельческие морские торговые суда, подлежавшие национализации на основании декрета СНК РСФСР от 26 января 1918 г. (634) и изданной в развитие его «Инструкции Высшего совета народного хозяйства Главводу» от 18 мая 1918 г., а равно соответствующих узаконений других союзных республик, каковые суда считались национализированными, независимо от того, состоялось или не состоялось о том постановление органов власти, и безотносительно к тому, в чьем фактическом ведении эти суда находятся (прим. 2, к ст. 1).

Продажа на территории СССР или за границей морских торговых судов, плавающих под флагом СССР, принадлежащих отдельным гражданам, а равно не перечисленным в п. «а» ст. 1 Постановления юридическим лицам, допускалась с соблюдением следующего порядка:

– если покупателем являлось юридическое или физическое лицо, которое могло по закону владеть на праве собственности покупаемым им морским судном и пользоваться флагом СССР, то продажа совершалась по взаимному соглашению сторон на общем основании, с соблюдением ст. 5 настоящего Постановления, причем не требуется никакого предварительного разрешения правительства СССР (п. «а», ст. 2);

– если же покупателем был иностранец (юридическое или физическое лицо), то продавец под страхом недействительности сделки и ответственности в уголовном порядке³ как самого продавца, так и участвовавших в сделке по его доверенности лиц обязан был запросить предварительное разрешение в НКВТ и НКПС (п. «б», ст. 2).

Если продажа совершалась на территории СССР, то ходатайство о разрешении продажи следовало подавать непосредственно НКВТ, который ставил НКПС в известность о поступившем ходатайстве.

Если же продажа совершалась за границей, то ходатайство о разрешении следовало подавать местному консулу (или консульской части полномочного представи-

³ По 2 ч. 93 ст. Угол. код. РСФСР, изд. В 1926 г. (С.У. РСФСР 1926 г. № 80 ст. 600) покупка и продажа морского торгового судна, плавающего под флагом СССР, без разрешения подлежащих властей влекла лишение свободы на срок до 1 года с конфискацией судна или штрафом до размера его стоимости или штраф до одной тыс. руб.

тельства СССР), который препровождал поступившее ходатайство в комиссариаты внешней торговли и путей сообщения.

В течение трехнедельного срока со дня получения уведомления НКПС имело право преимущественной покупки продаваемого судна на условиях, предложенных покупателем, или на иных условиях по соглашению с продавцом.

В случае продажи судна в пределах СССР, НКПС посылало свой ответ непосредственно в НКВТ, а при продаже судна за границей – консулу. НКВТ в месячный срок со дня поступления к нему заявления продавца извещает последнего и в соответствующих случаях консула о разрешении или неразрешении продажи (ст. 2).

По получении ходатайства собственника судна о разрешении продать судно (ст. 2) консул (или консульская часть полномочного представительства СССР) должна была сообщить о том НКВТ и НКПС. Выдача консулом разрешения на продажу судна (см. ст. 2) могла последовать лишь по истечении указанного в ст. 2 срока, если в течение его консулом (или консульской частью полномочного представительства СССР) не было получено уведомление от НКПС о намерении государства приобрести судно или уведомление НКВТ о воспрещении сделки.

Если заявление было подано непосредственно в НКВТ (вторая часть пункта «б» ст. 2) через нотариуса, то неполучение нотариусом в указанный в ст. 2 срок ответа от НКВТ считалось разрешением на совершение сделки (ст. 3).

При залоге судов, означенных в ст. 2 Постановления, за границей требовалось, под страхом ее недействительности, разрешение местного консула (или консульской части полномочного представительства СССР), а при залоге иностранцам в пределах СССР – разрешение НКВТ (ст. 4).

Сделки о продаже или залоге морских торговых судов, плавающих под флагом СССР (ст. ст. 1, 2, 4), под страхом их недействительности следовало совершать в пределах СССР нотариальным порядком, а за границей – местным консулом (или консульской частью полномочного представительства СССР) (ст. 5).

При продаже судна нотариус, а в соответствующих случаях консул, должны были делать надпись о продаже на судовом свидетельстве, сообщая копию надписи в управление порта о регистрации судна. Если покупателем был иностранец, то судовое свидетельство, а равно и свидетельство на право плавания под флагом СССР, отбиралось у продавца и пересылалось в управление порта регистрации судна (прим. 1 к ст. 5).

При залоге судна надпись о залоге учиняется на судовом свидетельстве с отсылкой копии надписи в управление порта регистрации судна, при залоге же судна, приобретенного за границей и не внесенного еще в судовой реестр, соответствующая надпись учиняется на временном свидетельстве на право плавания под флагом СССР (прим. 2).

О состоявшейся отдаче за границей плавающего под флагом СССР морского торгового судна в наем по чартерпартии собственник судна или его представитель, под страхом уголовной ответственности, обязан был уведомить местного консула (или консульскую часть полномочного представительства СССР) немедленно по совершении сделки (ст. 6) [4, с. 94–95].

Также следует упомянуть о том, что постановлением ЦИК и СНК СССР от 11 июня 1926 г. «О введении в действие постановления об отчуждении государствен-

ного имущества» была дополнена ст. 1 рассматриваемого постановления (Собр. зак. Союза ССР, 1924, № 4, ст. 54), примечанием 3 такого содержания:

«Предусмотренный настоящей статьей порядок продажи и залога морских судов не применяется к морским судам, которые пришли в ветхость или негодность, или не могут быть использованы по их назначению в достаточной степени, или вследствие устарелости их конструкции заменяются другими, более усовершенствованными; порядок и условия отчуждения и залога таких судов определяются Постановлением Центрального исполнительного комитета и Совета народных комиссаров Союза ССР об отчуждении государственного имущества (Собр. зак. Союза ССР, 1926, № 42, ст. 305)» (ст. 4).

Как видно из данного постановления, в нем оговаривались правила сдачи в наем и продажи «морских торговых судов». Однако сам термин «судно» в советском праве еще не был окончательно выработан и закреплен. Под него, формально, в этот период не попадали специальные и вспомогательные суда, служащие для обеспечения нормальной деятельности торгового флота и портов – буксиры, ледоколы, землечерпательные снаряды, суда для прокладки кабелей и т. д. Т. е., все то, чем как раз и располагали порты, в то время как собственно торговые суда в распоряжении портов практически не находились, почти все они были в ведении пароходств.

Исходя из этого и порядок продажи таких судов был иным. В частности, согласно отчету о деятельности Николаевского морского торгового порта за 1925/1926 бюджетный год, в этом году был зачислен в состав плавсредств порта катер «Пионер» (куплен у Одесского порта), убывла баржа «Очаков» (продали в Ейск), проданы через Госфондовую комиссию негодные суда: 1) катер «Эреклик», 2) катер «Бульба», 3) п/х «Константин» и бот водоналивной [8, л. 8].

Подготовка, принятие и введение в действие в 1929 г. первого советского Кодекса торгового мореплавания (далее – КТМ) изменило подходы не только к пониманию термина «судно», но и к правилам его продажи, залога, сдачи в наем.

Как общеизвестно, 14 июня 1929 года ЦИК и СНК СССР приняли постановление «Об утверждении кодекса торгового мореплавания СССР», в нем, кроме прочего, предписывалось дополнить постановление ЦИК и СНК СССР от 11 июня 1926 г. об отчуждении государственного имущества ст. 10.1 следующего содержания:

«10.1. В тех случаях, когда отчуждается морское судно, принадлежащее органу, не находящемуся в ведении Народного комиссариата путей сообщения, разрешение на отчуждение дается соответствующим органом (ст. 10) по согласовании с Народным комиссариатом путей сообщения» (ст. 4).

В самом же КТМ 1929 г. уже в водном положении главы I было указано, что «судном в смысле настоящего Кодекса считается: <...>

б) морское судно, несущее специальную правительственную службу (ледоколы, портовые буксиры и иные портовые плавучие средства, суда, предназначенные исключительно для спасания человеческих жизней, охраны промыслов, суда таможенные, карантинные, служащие для прокладки телеграфных кабелей, учебные и т. п.)» (ст. 1).

Уравнение вспомогательных, специальных и учебных судов с торговыми значительно расширило их правовой статус в дальнейшем и позволило четче прописать правила отчуждения и залогов судов, а также их фрахта.

Так, в частности, в КТМ развитие постановления «О порядке продажи, залога и сдачи в наем по certe-партии морских торговых судов, плавающих под флагом СССР» от 1924 г. предусматривалось, что отчуждение и залог судов, принадлежащих СССР, союзным республикам и республикам, входящим в их состав, местным советам, а также обладающим самостоятельной правоспособностью государственным учреждениям и предприятиям, производилось с соблюдением законов об отчуждении государственного имущества (ст. 37).

Отчуждение судна, принадлежащего лицу, указанному в п. п. «б–з» ст. 6, могло совершаться лишь на таких основаниях:

а) если приобретателем было лицо, указанное в п. п. «а–з» ст. 6 и могущее быть собственником отчуждаемого судна, – на общих основаниях;

б) если приобретателем являлся иностранец или иностранное юридическое лицо, отчуждатель обязан был испросить предварительное разрешение НКПС и комиссариата внешней и внутренней торговли СССР (далее – НКВВТ), если договор об отчуждении совершался на территории СССР, и подлежащего консула СССР, если договор об отчуждении совершался за границей.

Во всех случаях отчуждение совершалось с соблюдением ст. 41.

В случае, предусмотренном п. «б» этой статьи, НКПС мог в течение шестинедельного срока со дня заявления ходатайства приобрести судно по цене, определенной по соглашению с отчуждателем, а при недостижении соглашения – по действительной стоимости, определяемой в порядке ст. 11 (ст. 38).

Предусматривалось, что залог судна, принадлежащего лицу, указанному в п. п. «б–з» ст. 6, совершается:

а) при залоге иностранцу или иностранному юридическому лицу в пределах СССР – с разрешения НКПС и НКВВТ СССР;

б) при залоге за границей – с разрешения консула СССР;

в) в остальных случаях – на общих основаниях.

Во всех случаях залог должен был совершаться с соблюдением ст. 41 (ст. 39).

В случае обращения взыскания на судно, принадлежащее лицу, указанному в п. п. «б–з» ст. 6, как залогодержателем, так и иным кредитором НКПС имело в течение двухнедельного срока со дня получения им извещения об обращении взыскания право приобрести судно по действительной стоимости, определяемой в порядке ст. 11.

Орган, обращающий взыскание на судно, обязан был немедленно после поступления к нему дела об обращении взыскания сообщить об этом НКПС (ст. 40).

Сделки об отчуждении или залоге судна под страхом недействительности следовало удостоверять нотариально. В случае совершения этих сделок за границей они подлежали удостоверению у консула СССР (ст. 41).

О состоявшейся сделке об отчуждении или залоге судна, внесенного в судовой реестр, нотариальное учреждение, а в подлежащих случаях консул, должны были сообщать немедленно в управление порта, в судовой реестр которого внесено судно. Управление порта по внесении записи в судовой реестр – извещать нотариальное учреждение или консула о дне учинения отметки об отчуждении или залоге в судовом реестре. По получении этого извещения нотариальное учреждение или консул делали надпись о переходе судна к приобретателю или о залоге судна на судовом свидетельстве.

По желанию стороны в сделке и за ее счет переписка между иностранным учреждением или консулом с одной стороны и управлением порта с другой могли производиться по телеграфу (ст. 42).

Переход права собственности и установление залога на судно, внесенное в судовой реестр как в отношении третьих лиц (ст. 22), так и в отношении сторон, совершалось с момента соответствующей отметки в судовом реестре (ст. 43).

В случае отчуждения или залога судна, не внесенного в судовой реестр, нотариальное учреждение или консул, удостоверяющие сделки, должны были делать отметки об отчуждении или залоге на судовом билете. Моментом перехода собственности и установления залога как в отношении третьих лиц, так и между сторонами считался момент совершения отметки на судовом билете.

После совершения надписи на судовом билете нотариальное учреждение или консул сообщали о состоявшейся сделке в порт приписки судна (ст. 44).

В случае отчуждения или залога судна, приобретенного за границей и плавающего на основании временного свидетельства на право плавания под флагом СССР, выданного советским консулом (ст. 30), на этом временном свидетельстве делалась отметка о состоявшейся сделке. Моментом перехода права собственности и установления залога как в отношении третьих лиц, так и между сторонами считался момент совершения отметки на временном свидетельстве (ст. 45).

В случае отчуждения судна иностранцу или иностранному юридическому лицу нотариальное учреждение или консул отбирали от отчуждателя свидетельство на право плавания под флагом СССР (судовой патент), судовое свидетельство или судовой билет, либо временное свидетельство на право плавания под флагом СССР и пересылали их в управление порта регистрации или в отношении судов, не внесенных в судовой реестр, – в порт приписки (п. 46).

В случае отчуждения судна во время рейса к приобретателю его, поскольку стороны не условились иначе, переходили как все обязанности по судну (удовлетворение судового экипажа содержанием, покрытие убытков и т. п.), так и все права, в том числе и право на фрахт за весь находящийся на судне в момент отчуждения судна груз, а равно и находящиеся на судне предметы, необходимые для окончания рейса (припасы, топливо, смазочные материалы и т. п.) (ст. 47).

Что касается вопросов залога судна, то в КТМ устанавливалось, что заложенное судно не передается во владение залогодержателя, поскольку противное не установлено договором (ст. 48).

Важным было признание того, что залогодержатель мог обратиться с иском на судно, в чьих бы руках оно ни находилось (ст. 49). Ранее в советском праве шел спор о допустимости ареста или взыскание на суда, находящиеся в государственной собственности.

Стремясь же максимально защитить интересы судовладельца, КТМ предусматривал, что заложенное судно не могло быть отчуждено без согласия залогодержателя лицу, не удовлетворяющему условиям, указанным в ст. 6 (ст. 50). Что же касается вопросов отчуждения и залога доли в судне, то устанавливалось, что в отношении их имеют соответственное применение правила, касающиеся отчуждения и залога всего судна (ст. 51).

Впервые в советском морском торговом праве была сделана попытка урегулирования и такого традиционного во всем мире вопроса, как договор фрахтования суд-

на на время (тайм-чартер). Так, в частности, в КТМ 1929 г. устанавливалось, что по договору фрахтования судна на время (тайм-чартер) одна сторона (фрахтовщик) обязуется предоставить за вознаграждение принадлежащее ему судно другой стороне (фрахтователю) на определенный срок для перевозки грузов, пассажиров или для иных целей, предусмотренных п. «а» ст. 1.

Сделку фрахтования на время судна, плавающего под флагом СССР, совершенную за границей, следовало зарегистрировать у советского консула.

Правоотношения сторон по договору фрахтования судна на время определялись их соглашением, потому и наличие, и содержание соглашения могли быть доказываемы исключительно письменными доказательствами. Причем правила этого раздела следовало применять в тех случаях, когда соглашением сторон не было установлено иное (ст. 121).

Безусловно, что фрахтовщик обязан передать судно фрахтователю в состоянии, годном к использованию его для целей, предусмотренных договором, а также надлежащим образом снаряженным и укомплектованным экипажем. Фрахтовщик обязывался содержать судно в течение срока договора в исправном состоянии, а равно оплачивать содержание судового экипажа (ст. 122).

Вознаграждение, причитающееся судну за оказание помощи, имевшее место до окончания действия договора, полагалось распределять в равных долях между фрахтовщиком и фрахтователем, за вычетом сумм, следуемых в возмещение понесенных судном издержек и убытков, и доли, причитающейся судовому экипажу (ст. 123) [9].

Таким образом, торговые порты имели все необходимые правовые возможности для разносторонней экономической эксплуатации имеющихся у них плавсредств, так как могли их сдавать в аренду, оказывать заранее оговоренные услуги, продавать и приобретать, сдавать в наем и т. д. Правовые основы этих отношений были заложены такими нормативными актами, как декреты, постановления СНК и ЦИК СССР, приказы НКПС и НКВТ, а именно: постановление СНК РСФСР от 24 ноября 1917 г.; постановление ЦИК и СНК СССР «О порядке продажи, залога и сдачи в наем по сертификату-партии морских торговых судов, плавающих под флагом СССР» от 8 августа 1924 г.; нормы КТМ СССР 1929 г., регулирующие вопросы отчуждения и залога судов, а также фрахтования судна на время (тайм-чартер).

Что касается приказов, то к ним мы относим:

1) «Инструкции о порядке сдачи в аренду судов и подсобных устройств морского транспорта РСФСР» с приложенным к ней «Нормальным договором», объявленных приказом ЦУМОРа от 28 декабря 1921 г.;

2) приказ НКПС от 26 мая 1922 г. «О дополнении нормального договора о сдаче в аренду судов государственного морского транспортного флота»;

3) приказ ЦУМОРа от 14 декабря 1923 г. «О разрешении портовым Управлениям сдавать портовые суда, временно стоящие на приколе, в аренду учреждениям и частным лицам»;

4) приказа ЦУМОРа от 14 июня 1924 г. «Об исчислении арендной платы и о других условиях сдачи в аренду портовых судов»;

5) приказ НКПС от 11 июня 1927 г. «О сдаче в аренду судов и плавучих средств управлений морских торговых портов, находящихся в ведении НКПС».

Список литературы:

1. Инструкции о порядке сдачи в аренду судов и подсобных устройств морского транспорта РСФСР // Бюллетень НКПС от 31/ХІІ-21 г. № 242/443.
2. С. 3. СССР 1932 г. № 36, ст. 217-а и 217-6, № 72, ст. 441
3. Сборник законов и распоряжений по морскому транспорту (по июнь 1924 г.). Составлен Организационно-Кодификационной Частью Административного Управления НКПС. – М.: Транспечать, 1924. – 431 с.
4. Сборник законов и распоряжений по торговому мореплаванию и портам. НКПС. Центральное управление морским транспортом. – М.: Транспечать, НКПС, 1928. – 380 с.
5. Государственный архив Одесской области, ф. Р-5082. – Центральное правление союза союзов портовых рабочих Черноморско-Азовско-Донских, Кубанских, Днепропетровских и Бугских портов, железнодорожных станций и полустанков, г. Одесса. – 1917–1920 гг. – 52 ед.хр.
6. Змерзлый Б. В. Правовое регулирование торгового судоходства в Черноморско-Азовском регионе в конце XVIII – начале XX в. – Симферополь: ЧП «Предприятие Феникс», 2014. – 512 с.
7. Постановление ЦИК и СНК СССР от 11 июня 1926 г. «О введении в действие постановления об отчуждении государственного имущества» // С. 3. СССР 1926 г. № 42 ст. 304.
8. Государственный областной архив г. Николаев. Ф. Р-129, оп. 2, д. 51. Отчеты и схемы о деятельности Управления порта за 1925-1926 бюджетный год. 1926 г.
9. Постановление ЦИК СССР, СНК СССР от 14.06.1929 «Об утверждении Кодекса торгового мореплавания Союза ССР». <https://www.lawmix.ru/sssr/15888>

Lyubinetskiy A. Regulation of possession and operation of the vessels which are under authority of sea trade ports in the USSR in the 1920th. // Scientific notes of V. I. Vernadsky crimean federal university. Juridical science. – 2018. – Т. 4 (70). № 3. – P. 51–66.

During the research we set a task of detection of regulations which used trade ports in the USSR during the specified period, for the purpose of settlement, connected with possession and operation of the vessels belonging to them. In it is revealed that trade ports had all necessary legal opportunities for versatile economic exploitation of the floating means which are available for them as could lease, render them in advance stipulated services, sell and get, let, etc. The legal foundation of these relations has been laid by such regulations as decrees, resolutions of the supreme authorities, orders of the corresponding commissariats, namely: resolutions from 12/24/1917; resolution "About an Order of Sale, Pledge and Delivery in Hiring on Tserte-party of the Sea Merchant Ships Floating under the flag of the USSR" from 8/8/1924; standards of the Code of trade navigation of the USSR 1929 the alienation and pledge of vessels regulating questions and also chartering of the vessel for a while (time-charter).

As for orders, we carry to them: "instructions about an order of leasing of vessels and subsidiary devices of the RSFSR marine transport" with the "Normal contract" attached to her, from 12/28/1921; the order from 5/26/1922 "About addition of the normal contract on leasing of vessels of the state sea transport fleet"; the order from 12/14/1923 "About permission to port Managements to hand over the port vessels which are temporarily laid up for rent to institutions and individuals"; the order 6/14/1924 "About calculation of the rent and about other conditions of leasing of port vessels"; the order from 5/11/1927 "About leasing of vessels and watercrafts of Managements of the sea trade ports which are under authority of NKPS".

Keywords: trade ports, watercrafts, possession, operation.

Spisok literaturyi:

1. Instrukcii o poryadke sdachi v arendu sudov i podsobnyih ustroystv morskogo transporta RSFSR // Byulleten NKPS ot 31/III-21 g. №242/443.
2. S. 3. SSSR 1932 g. №36, st. 217-a i 217-6, № 72, st. 441
3. Sbornik zakonov i rasporyazheniy po morskomu transportu (po iyun 1924 g.). Sostavlenn Organizatsionno-Kodifikatsionnoy Chastyu Administrativnogo Upravleniya NKPS. – M.: Transpechat, 1924. – 431 s.
4. Sbornik zakonov i rasporyazheniy po torgovomu moreplavaniyu i portam. NKPS. Tsentralnoe upravlenie morskim transportom. – M.: Transpechat, NKPS, 1928. – 380 s.
5. Gosudarstvennyy arhiv Odesskoy oblasti, f. R-5082. - Tsentralnoe pravlenie soyuza soyuzov portovyih rabochih Chernomorsko-Azovsko-Donskih, Kubanskih, Dnepropetrovskih i Bugskih portov, zheleznodorozhnyih stantsiy i polustankov, g. Odessa. - 1917-1920 gg. - 52 ed.hr.
6. Zmerzlyiy B.V. Pravovoe regulirovanie torgovogo sudohodstva v Chernomorsko-Azovskom regione v kontse XVIII – nachale HH v. / B.V. Zmerzlyiy. – Simferopol: ChP «Predpriyatie Feniks», 2014. – 512 s.
7. Postanovlenie TsIK i SNK SSSR ot 11 iyunya 1926 g. «O vvedenie v deystvie postanovleniya ob otchuzhdenii gosudarstvennogo imuschestva» // S. Z. SSSR 1926 g. №42 st. 304.
8. Gosudarstvennyy oblastnoy arhiv g. Nikolaev. F. R-129, op. 2, d. 51. Otchetiy i shemyi o deyatelnosti Upravleniya porta za 1925-1926 byudzhetnyy god. 1926 g.
9. Postanovlenie TsIK SSSR, SNK SSSR ot 14.06.1929 "Ob utverzhdenii Kodeksa torgovogo moreplavaniya Soyuza SSR". <https://www.lawmix.ru/sss/15888>