

УДК 347.7 : 652.612

О ФРАХТОВАНИИ СУДОВ ДЛЯ ВНУТРЕННИХ ПЕРЕВОЗОК

В СССР В 1920-1930-х гг.

Кириллова Т. К.

Санкт-Петербургский государственный аграрный университет

В статье рассмотрены вопросы, связанные с фрахтованием иностранных судов для внутренних перевозок в СССР в 1920-1930-х гг. Указано, что, не смотря на создание специального органа Совфрахт, данная организация лишь действовала от лица заинтересованных государственных органов и ведомств на внешних фрахтовых рынках, однако не только с целью получения тоннажа для внешних перевозок, но и для внутренних. По причине нехватки тоннажа отечественного торгового флота для внутренних перевозок использовались не только иностранные суда, но и фрахтование таковых судов, что обуславливало использование фрахтования в той части перевозок, которую СССР в изучаемый период не мог обеспечить собственными судами.

Ключевые слова: фрахт, Совфрахт, фрахтование, постановление правительства, перевозки.

В современной историко-правовой литературе сложилось не совсем точное мнение о том, что с образованием Совфрахт и развитием его деятельности фрахтование иностранных судов для внутренних перевозок постепенно было прекращено, а сами эти перевозки исполнялись лишь силами отечественного торгового флота [1-4], на основе специальных хоздоговоров и без использования фрахтования [5, с. 103].

На самом деле такое мнение нельзя считать совсем верным. Причинами к использованию во внутренних перевозках зафрахтованных за рубежом судов были достаточны просты – отечественный торговый флот по своему количественному составу все еще не мог самостоятельно обслуживать потребности быстроразвивающейся экономики страны [6, л. 1]. К тому же качество его работы зачастую стояло на весьма невысоком уровне.

С начала образования Совфрахт, одной из его важнейших задач являлось уменьшение расходов в конвертируемой валюте. Исходя из этого, предпринимались активные попытки частичного использования при уплате фрахта национальных валют стран судовладельцем. Так, в частности, известно, что 19 января 1933 г. Совфрахт своим агентам за границей, а также экспортирующим организациям отправил копию циркулярного письма В/О Экспортлес и копию инструкции филиалам о порядке оплаты фрахта в эстонских кронах пароходам эстонского флага [7, л. 1]. Данными документами предлагалось не менее фрахта 30% оплачивать кронами.

Инструкция не только устанавливала, что Совфрахт и его конторы будут фрахтовать плававшие под эстонским флагом на условиях частичной или полной оплаты фрахта в эстонских кронах, но и требовала, при получении (отделениями) чартера на такой пароход немедленно сообщать в Совфрахт его название; канцеллинг, дату, порт назначения, грузится ли конкретный товар (и по какому контракту) или консигнационный, ориентировочная сумма фрахта в фунтах стерлингов, какая часть фрахта оплачивается в эстонских кронах.

Торгпредства СССР в Дании и Эстонии о таком ходе были уже предупреждены и задействованы в схему. Совфрахт же брал на себя наличие соответствующих суммы и их проводку через Госбанк немедленно еще до выхода или входа такого теплохода в порт [7, л. 3].

Кроме того, специальными постановлениями правительства регулировались различные вопросы, относящиеся к перевозкам, фрахтованию, деятельности на территории СССР иностранных представительства и т.д.

Среди них, очевидно следует выделить «Положение об ответственности органов водного транспорта и клиентуры за невыполнение государственного плана перевозок по внутренним водным путям и по морским путям в малом каботаже» от 3 июля 1934 г. Не углубляясь в изучение этого известного документа, отметим, что несмотря на то, что «Настоящее положение относится к перевозкам, производимым органами Народного комиссариата водного транспорта (далее НКВТ) по внутренним водным путям и по морским путям в малом каботаже» (п. 1), им устанавливалось, что согласно пункту «13» данного положения, устанавливалось, что «За недоставку груза в установленный срок пароходство несёт ответственность в следующем размере:

10% фрахта (без дополнительных сборов) при просрочке до 1/10 срока
20% фрахта (без дополнительных сборов) при просрочке до 2/10 срока
30% фрахта (без дополнительных сборов) при просрочке до 3/10 срока
40% фрахта (без дополнительных сборов) при просрочке до 4/10 срока
50% фрахта (без дополнительных сборов) при просрочке превышающей 4/10 срока.

Ответственность пароходства за несвоевременную доставку грузов, перевозимых в малом каботаже, ограничивается 30% фрахта» [8].

Как видим, расчет штрафов в данном случае производился из стоимости именно фрахта.

Что же касается монополии Совфрахта на фрахтование иностранного тоннажа, то в данном случае следует напомнить «Постановление ЦИК СССР N 28, СНК СССР N 2756 от 26.12.1935 "О порядке подписания сделок по внешней торговле». Им, во изменение постановления ЦИК и СНК Союза ССР от 13 октября 1930 г. «О порядке подписания сделок и выдачи доверенностей на оформление операций по внешней торговле» (С.З. СССР, 1930, N 56, ст. 583), ЦИК и СНК СССР постановили:

во-первых, разрешить торговым представителям СССР единолично подписывать в соответственной стране сделки по внешней торговле на сумму, в каждом отдельном случае, до 100000 руб., а свыше ста тысяч рублей с предварительного разрешения в каждом отдельном случае комиссара внешней торговли или его заместителя (п. 1);

во-вторых, сделки по внешней торговле, заключаемые всесоюзными внешнеторговыми объединениями в Москве, далее должны были подписываться двумя лицами, из которых одним являлся председатель объединения или его заместитель, а другим - лицо, уполномоченное на право подписи внешнеторговых сделок доверенностью, подписанной председателем объединения; векселя и другие денежные обязательства по внешней торговле, выдаваемые указанными объединениями в Москве, должны были иметь подпись председателя объединения либо его заместителя и главного бухгалтера объединения.

В случае необходимости заключения указанными объединениями внешнеторговых сделок или выдачи ими векселей и других денежных обязательств вне Москвы (как на территории СССР, так и за границей) указанные сделки и денежные обязательства следовало подписывать двум лицам, получившими доверенность за подписью председателя объединения [9].

Постановление ЦИК и СНК СССР от 02.02.1936 «О налоговом обложении представительств иностранных хозяйственных организаций, производящих торговые операции на территории Союза ССР», в свою очередь, устанавливало, что иностранные торговые, промышленные и иные торговые организации (общества, товарищества и т.п.) и отдельные граждане, которым принадлежали за границей торговые промышленные и иные хозяйственные предприятия, допущенные в установленном законами СССР порядке к производству торговых операций на территории СССР и открывшие в СССР для этой цели представительства, конторы, отделения и т.п. (С.З. СССР, 1931, N 24, ст. 197), облагаются вместо промыслового и подоходного налогов налогом в размере 1/4% от оборотов на территории СССР, исчисленных в советской валюте (п. 1).

Предусмотренный в ст. 1 налог исчислялся с суммы заключенных указанными в ст. 1 иностранными организациями и гражданами на территории СССР сделок:

- «а) по продаже и поставке товаров советским организациям;
- б) по фрахтованию иностранных судов советскими организациями» (п. 2).

При этом суммой сделки признавалась сумма, полученная или причитающаяся к получению на основании сделки, независимо от того, заключена ли сделка за наличные или в кредит (п. 3) [10].

Еще одним шагом к уменьшению валютных расходов, в том числе при фрахтовании иностранного тоннажа, а также при разборе спорных дел по фрахтам стало создание постановлением ЦИК и СНК СССР от 13 декабря 1930 г. Морской арбитражной комиссии при Всесоюзной торговой палате (действовала до распада СССР, а в РФ получила новую правовую основу). Кроме прочего, на эту комиссию было возложено разрешение споров, которые вытекают из договорных и других отношений в области торгового мореплавания, в том числе и по фрахтованию судов [11, с. 408-409].

Приведем следующие данные о работе МАК. Так, к примеру, в 1938 г. на разрешение МАК поступило 142 дела, что составило вместе с 29 делами, находившимися в производстве на 1 января 171 дело. Из них в течение 1938 г. было окончательно разрешено 130, 10 дел были рассмотрены предварительно, и производство 13 дел было прекращено до арбитража или по миролюбивому соглашению сторон или же путем передачи их по подсудности в ведомственные арбитражи.

Из разрешенных МАК 130 дел, 93 дела относились к фрахтованию морских судов и морской перевозке грузов. При этом, почти все фрахтовые дела относились к спорам между советскими органами (пароходствами и экспортными или импортными организациями) [12, с. 210 – 211].

Таким образом, как видим, приведенные данные говорят о том, что фрахтование судов для внутренних перевозок, наряду с иными формами их организации, во второй половине 1930-х гг. оставалось нормальным явлением в деятельности государственных хозяйственных органов.

Список литературы:

1. Благодатная, Е. Ю. Планирование и проведение В/О «Совфрахт» кампаний по фрахтованию в 1933–1934 гг. [Текст] / Е. Ю. Благодатная // Ученые записки Крымского федерального университета имени В. И. Вернадского. Юридические науки. – 2017. – Т. 3 (69). № 3. – С. 3–14.
2. Благодатная, Е. Ю. Деятельность советских органов фрахтования в 1929–1933 гг. [Текст] / Е. Ю. Благодатная // Ученые записки Крымского федерального университета имени В. И. Вернадского. Юридические науки. – 2017. – Т. 3 (69). № 1. – С. 3–14.
3. Благодатная, Е. Ю. Правовые основы организации всесоюзного объединения «СОВФРАХТ» в 1930-е гг. [Текст] / Е. Ю. Благодатная // Ученые записки Крымского федерального университета имени В. И. Вернадского. Юридические науки. – 2017. – Т. 3 (69). № 2. – С. 3–14.
4. Благодатная, Е. Ю. Реорганизация управления фрахтовым делом в СССР в конце 1920-х – первой половине 1930-х гг. [Текст] / Е. Ю. Благодатная // Власть Закона. – 2016. – №1. – С. 234–247.
5. А.Д. Кейлин и П.П. Виноградов. Морское право. – И-во «Водный транспорт», Москва, 1939 г.
6. Государственный архив Николаевской области. Р-945. Оп. 2. Д. 31.
7. ЦГА СПб. Ф. Р-9052. Оп. 1. Д. 6.
8. Постановление ЦИК и СНК от 3 июля 1934 г. «Положение об ответственности органов водного транспорта и клиентуры за невыполнение государственного плана перевозок по внутренним водным путям и по морским путям в малом каботаже». – Исторические материалы. – URL: istmat.info/node/23820 (дата обращения 17.11.2018 г.).
9. Постановление ЦИК СССР N 28, СНК СССР N 2756 от 26.12.1935 "О порядке подписания сделок по внешней торговле". – Правовая Россия. – URL: lawru.info/dok/1935/12/26/n1195892.htm (дата обращения 17.11.2018 г.).
10. Постановление ЦИК СССР N 39, СНК СССР N 161 от 02.02.1936 «О налоговом обложении представительств иностранных хозяйственных организаций, производящих торговые операции на территории Союза ССР». – Правовая Россия. – URL: lawru.info/dok/1936/02/02/n1195844.htm (дата обращения 17.11.2018 г.).
11. Костылев Г. А. Сборник нормативных актов по морскому транспорту. – М.: Транспорт, 1968. – 448 с.
12. Международный коммерческий арбитраж : опыт отечественного регулирования. 80 лет МАК при ТПП СССР / ТПП РФ. 1930–2010 гг. : сб. избр. док. и аналит. материалов / Торгов.-пром. Палата Российской Федерации, Морская арбитраж. Комис. При ТПП РФ, МГИМО (У) МИД РФ, Каф. междунар. част. и гражд. права ; сост. и науч. ред. А. И. Муранов. – М. : Инфотропик Медиа, 2011. – 816 с.

Kirillova T. K. On the chartering of vessels for internal transport in the USSR in 1920-1930-ies. // Scientific notes of V. I. Vernadsky crimean federal university. Juridical science. – 2019. – Т. 4 (72). № 1. – P. 350-354.

The article deals with the issues related to the chartering of foreign vessels for domestic transport in the USSR in the 1920s-1930s. It is stated that, despite the creation of a special body of the Sovfracht, this organization only acted on behalf of interested state bodies and agencies in the foreign freight markets, but not only to obtain tonnage for external transport, but also for internal. Due to the lack of tonnage of the domestic merchant fleet, not only foreign vessels were used for domestic transportation, but also chartering of such vessels, which led to the use of chartering in the part of transportation that the USSR could not provide with its own vessels during the study period.

Keywords: freight, Sovfracht, chartering, government decree, transportation.

Spisok literatury:

1. Blagodatnaya, E. YU. Planirovanie i provedenie V/O «Sovfraht» kampanij po frahtovaniyu v 1933–1934 gg. [Tekst] / E. YU. Blagodatnaya // Uchenye zapiski Krymskogo federal'nogo universiteta imeni V. I. Vernadskogo. YUridicheskie nauki. – 2017. – Т. 3 (69). № 3. – С. 3–14.
2. Blagodatnaya, E. YU. Deyatel'nost' sovetskih organov frahtovaniya v 1929–1933 gg. [Tekst] / E. YU. Blagodatnaya // Uchenye zapiski Krymskogo federal'nogo universiteta imeni V. I. Vernadskogo. YUridicheskie nauki. – 2017. – Т. 3 (69). № 1. – С. 3–14.
3. Blagodatnaya, E. YU. Pravovye osnovy organizatsii vsesoyuznogo ob"edineniya «SOVFRAHT» v 1930-е gg. [Tekst] / E. YU. Blagodatnaya // Uchenye zapiski Krymskogo federal'nogo universiteta imeni V. I. Vernadskogo. YUridicheskie nauki. – 2017. – Т. 3 (69). № 2. – С. 3–14.

4. Blagodatnaya, E. YU. Reorganizatsiya upravleniya frahtovym delom v SSSR v konce 1920-h – pervoj polovine 1930-h gg. [Tekst] / E. YU. Blagodatnaya // *Vlast' Zakona*. – 2016. – №1. – S. 234–247.
5. A.D. Kejlin i P.P. Vinogradov. *Morskoe pravo*. – I-vo «Vodnyj transport», Moskva, 1939 g.
6. Gosudarstvennyj arhiv Nikolaevskoj oblasti. R-945. Op. 2. D. 31.
7. CGA SPB. F. R-9052. Op. 1. D. 6.
8. Postanovlenie CIK i SNK ot 3 iyulya 1934 g. «Polozhenie ob otvetstvennosti organov vodnogo transporta i klientury za nevypolnenie gosudarstvennogo plana perevozok po vnutrennim vodnym putyam i po morskim putyam v malom kabotazhe». - *Istoricheskie materialy*. – URL: istmat.info/node/23820 (data obrashcheniya 17.11.2018 g.).
9. Postanovlenie CIK SSSR N 28, SNK SSSR N 2756 ot 26.12.1935 "O poryadke podpisaniya sdelok po vneshnej trgovle». - *Pravovaya Rossiya*. – URL: lawru.info/dok/1935/12/26/n1195892.htm (data obrashcheniya 17.11.2018 g.).
10. Postanovlenie CIK SSSR N 39, SNK SSSR N 161 ot 02.02.1936 «O nalogovom oblozhenii predstavitel'stv inostrannykh hozyajstvennykh organizacij, proizvodnyashchih trgovye operacii na territorii Soyuza SSR». - *Pravovaya Rossiya*. – URL: lawru.info/dok/1936/02/02/n1195844.htm (data obrashcheniya 17.11.2018 g.).
11. Kostylev G. A. *Sbornik normativnykh aktov po morskomu transportu*. – M.: Transport, 1968. – 448 s.
12. *Mezhdunarodnyj kommercheskij arbitrazh : opyt otechestvennogo regulirovaniya. 80 let MAK pri TPP SSSR / TPP RF. 1930–2010 gg. : sb. izbr. dok. i analit. materialov / Torgov.-prom. Palata Rossijskoj Federacii, Morskaya arbitrazh. Komis. Pri TPP RF, MGIMO (U) MID RF, Kaf. mezhdunar. chast. i grazhd. prava ; sost. i nauch. red. A. I. Muranov*. – M. : Infotropik Media, 2011. – 816 s.