

УДК 340.15

**ПРАВОВЫЕ ОСНОВЫ ОРГАНИЗАЦИИ ФРАХТОВАНИЯ ИНОСТРАННЫХ
СУДОВ В РАМКАХ СОВЕТА ЭКОНОМИЧЕСКОЙ ВЗАИМОПОМОЩИ
(СЭВ) В ПОСЛЕВОЕННЫЙ ПЕРИОД**

Кошкин А. С.

Крымский федеральный университет имени В. И. Вернадского

В статье проанализирована роль морского транспорта в транспортной сети социалистических стран. Исследованы основные особенности международного сотрудничества советских стран на фрахтовом рынке.

Отмечена роль Совета Экономической Взаимопомощи (СЭВ) и его непосредственное участие в организации фрахтовой деятельности социалистических стран. Основной целью работы является анализ правовой базы, регулирующей международную фрахтовую деятельность стран-членов СЭВ в указанный период. Для достижения цели были проанализированы основные международные нормативно-правовые акты, регулирующие фрахтовую деятельность, а также локальные акты СЭВ, двусторонние и многосторонние соглашения.

Ключевые слова: Фрахтование, иностранные суда, Кодекс торгового мореплавания, Совет экономической взаимопомощи (СЭВ), договор, торговое судоходство, внешнеэкономические связи.

В 1920-1930-е годы в СССР происходит резкое увеличение внешнеторговых морских перевозок, что было связано со стремительным развитием линейного судоходства. Ключевой причиной этого послужил рост количества перевозок ценных грузов, требующих улучшенных условий транспорта и выдерживающих более высокий фрахт, что и являлось предпосылкой для развития регулярных линий морских внешнеторговых перевозок [1, с. 54].

Основные принципы работы регулярных линий – установление твердого плана движения судов в определенных направлениях – являлись их неоспоримым преимуществом в условиях планового хозяйства СССР. Советский флот работал главным образом по обслуживанию регулярных сообщений. Нерешенной проблемой в то время оставалось планомерное привлечение и использование иностранного тоннажа для обслуживания внешней торговли советских стран. Основным правовым актом, регулирующим морские внешнеторговые перевозки, в данный период был Кодекс торгового мореплавания 1926 года. Документ содержал всего одну главу, касающуюся морских перевозок заграничного сообщения. Коллизионные нормы устанавливали, что перевозкой грузов и пассажиров от портов Союза ССР до иностранных портов и обратно могли заниматься за изъятиями, установленными постановлением Совета Народных Комиссаров Союза ССР, как суда, плавающие под флагом Союза ССР, так при условии взаимности и суда, плавающие под иностранным флагом. Причем, норма допускала, что при невозможности перевозки груза из одного порта Союза ССР в другой порт Союза ССР, расположенный в другом море, на судне, плавающем под флагом Союза ССР, если такая перевозка является срочно необходимой, Народный Комиссариат Внешней и Внутренней Торговли Союза ССР

мог по соглашению с Народным Комиссариатом Путей Сообщения разрешать в каждом отдельном случае грузоотправителю заключить договор о перевозке на судне, плавающем под иностранным флагом [2]. Следует отметить, что в пределах европейских направлений сеть иностранных регулярных линий из советских портов не имела тенденции развития. Напротив, с ростом собственного флота и все большим охватом им перевозок экспортных грузов иностранные линии постепенно утрачивали свое значение. Объяснением этому служит тот факт, что установление регулярных рейсов при помощи иностранного тоннажа в СССР происходило в значительной степени без должного планирования, а также, учитывая слабую правовую регламентацию внешнеторговых связей, все происходило беспорядочно. Характер грузооборота СССР и та роль, которую играл в его обслуживании советский флот, давали основания полагать, что использование иностранного тоннажа на принципах линейной работы представляли для СССР интерес именно в отношении перевозок массовых грузов. Именно об этом свидетельствовало дальнейшее развитие внешнеторгового оборота социалистических стран регулярными линиями преимущественно грузового типа [3, с. 68].

После создания в 1949 году Совета Экономической Взаимопомощи (СЭВ), одним из звеньев многостороннего экономического сотрудничества стран-членов данной организации являлось фрахтование иностранного тоннажа, которое играло весьма важную роль в осуществлении их внешнеэкономических взаимосвязей. На морской транспорт приходилось более 35 % перевозок внешней торговли стран-членов СЭВ. Путем фрахтования социалистические страны СЭВ обеспечивали значительную часть своих потребностей в морском тоннаже для перевозки внешнеторговых грузов.

В послевоенный период восстановление морского транспорта и его развитие осуществлялось по мере укрепления экономики стран-членов СЭВ, однако, длительное время развитие флота отставало от потребностей внешней торговли. Переломным периодом стала последняя пятилетка: в 1961-1965 тоннаж их морского флота почти удвоился, а среднегодовые темпы роста в 2 раза превысили прирост внешнеторгового оборота. По технико-эксплуатационным показателям на тот момент этот флот являлся одним из самых совершенных в мире [4, с.87].

В указанный период морской транспорт занимал в транспортной сети социалистических стран особое место: он обслуживал главным образом внешнеэкономические связи. Его деятельность в области внешних перевозок слагалась из перевозок, как товаров собственного производства, так и грузов иностранных фрахтователей.

Примерно до середины пятидесятых годов участие собственного флота стран-членов СЭВ в перевозках грузов их внешней торговли было весьма невелико, остро ощущалась зависимость их внешней торговли от капиталистического фрахтового рынка; к перевозкам на своих судах грузов иностранных фрахтователей СССР прибегал лишь в периоды временных, сезонных излишков тоннажа и на балластных направлениях. Нехватка тоннажа сдерживала переключение на морские пути транспортировку грузов их взаимной торговли [5, с. 18].

Интенсивное развитие флота в шестидесятых годах привело к коренным изменениям: собственный флот занял ведущее место в обслуживании внешнеэкономических связей Болгарии, Польши и Советского Союза, он перевозил более половины внешнеторговых грузов.

Высокие темпы роста внешней торговли стран-членов СЭВ, предусмотренные в перспективных планах их развития, предопределили дальнейшее увеличение объема морских перевозок. Увеличились перевозки и возросла роль морского транспорта в обслуживании взаимной торговли стран-членов СЭВ, которая в 1955-1970 гг. возросла по отношению к предыдущей пятилетке на 40%.

Важным моментом указанного периода было утверждение Кодекса торгового мореплавания СССР 1968 года, в котором гораздо более детально регулировались планирование и организация перевозок грузов, а также устанавливались положения о договоре фрахтования судна на время [6]. Это еще раз подчеркивало тот факт, что в данный период развитие морских внешнеторговых перевозок социалистических стран испытывало небывалый рост, который и предопределил развитие законодательной техники в их правовой регламентации.

После принятия Протокола № 4/60 заседания Постоянной Комиссии СЭВ по транспорту в 1960 году, стремительными темпами увеличиваются перевозки грузов третьих стран, после чего был утвержден Протокол совещания экспертов морского транспорта и внешнеторговых организаций стран-членов СЭВ, который в дальнейшем сыграл огромную роль в правовом регулировании фрахтовых сделок с иностранным тоннажем. Ключевая роль в привлечении иностранных судов принадлежала Бюро координации фрахтования судов [7].

Активная роль морского транспорта в привлечении иностранной валюты в ряде стран — членов СЭВ признавалось не менее значимой, чем та, которую он играл в удовлетворении потребностей внешней торговли и в экономии затрат по фрахтованию иностранного тоннажа, что было отмечено в Протоколах второго и третьего заседаний Постоянной Комиссии СЭВ по валютно-финансовым вопросам.

Быстрыми темпами развивалось линейное судоходство стран-членов СЭВ: в 1960-1965 гг. было открыто 25 международных линий, более чем в два раза увеличились перевозки и тоннаж линейного флота, особенно высокие темпы развития линейного судоходства были характерны для океанских направлений. В 1967 г. страны — члены СЭВ имели 81 международную линию. Наряду с грузами собственной внешней торговли из года в год росли перевозки на линиях грузов третьих стран, что было отражено в Протоколе 20 заседания Совещания фрахтовых и судовладельческих организаций стран-членов СЭВ в городе Прага в 1969 году [8, с. 34].

Фрахтование иностранного тоннажа в середине 60-х годов оставалось одним из важных источников обеспечения тоннажем перевозок внешнеторговых грузов стран-членов СЭВ. Хотя в целом, фрахтование иностранного тоннажа и его доля в таких перевозках уменьшались, абсолютные объемы оставались значительными.

Фрахтование морского тоннажа стран-членов СЭВ для перевозки иностранных грузов развивалось очень интенсивно в 60-е годы. По материалам Бюро координации фрахтования судов, в 1960-1965 годах его объем увеличился в несколько раз.

Открытый фрахтовый рынок приобретал все большее значение для стран-членов СЭВ, а их роль и влияние на этом рынке усиливалась. На ряде направлений формирование фрахтовых ставок во многом зависело от предложения тоннажа и спроса на него со стороны СССР.

Иностранный линейный тоннаж страны Советского Союза использовали в сравнительно небольших объемах, которые в 1960-1970-е годы были относительно стабильными. Это объясняется развитием их собственного линейного судоходства в

указанный период. В то же время фрахтование собственного линейного тоннажа иностранным грузовладельцам имело тенденцию к росту.

Предоставление морского тоннажа между странами-членами СЭВ друг другу также занимало важное место в их общем объеме фрахтования. В 1970-1980-е годы перевозка на иностранном тоннаже примерно каждой шестой тонны груза осуществлялась в соответствии с договорами фрахтования, заключаемыми между социалистическими и капиталистическими странами.

В итоге, постоянный рост иностранного тоннажа привел к тому, что исходя из Комплексной программы дальнейшего углубления и совершенствования сотрудничества и развития социалистической экономической интеграции стран - членов Совета Экономической Взаимопомощи, в 1984 году было утверждено Соглашение об унификации отдельных правовых норм, применяемых в морском торговом судоходстве, что значительно упростило процедуру привлечения как иностранных судов для фрахтования советского тоннажа, так и напротив, перевозку советским флотом иностранных грузов [9].

Учитывая вышеизложенное, можно сделать вывод о том, что фрахтование морского иностранного тоннажа в послевоенный период осуществлялось на основе государственной монополии фрахтования, которая в отношениях между странами-членами СЭВ служила целям планомерного использования их собственного тоннажа, эффективной координации выступлений на мировом фрахтовом рынке, давала возможность использовать противоречия в капиталистическом судоходстве, а также добиваться экономии валютных затрат на фрахтование и повышении доходов от экспорта транспортной продукции. Сравнительно-правовой анализ Кодексов торгового мореплавания 1929 и 1968 годов, позволяет констатировать тот факт, что морские внешнеторговые перевозки после окончания Второй мировой войны и создания Совета экономической взаимопомощи, вышли на принципиально новый уровень, о чем свидетельствует увеличение количества нормативных положений в Кодексе торгового мореплавания 1968 года, направленных на правовую регламентацию планирования и организацию фрахта морского иностранного тоннажа. Правовыми и организационными вопросами фрахтования иностранных судов занимались такие органы СЭВ как Постоянная Комиссия по вопросам транспорта и Бюро координации фрахтования судов. Монополия фрахтования, представляющая собой часть государственной монополии внешней торговли, и ее формы развивались и совершенствовались в дальнейшем по мере расширения международных экономических связей Советского Союза и стран - участниц СЭВ, что привело к принятию Соглашения об унификации отдельных правовых норм, применяемых в морском торговом судоходстве, значительно поменявшем вектор правового регулирования фрахтования иностранного тоннажа.

Список литературы

1. Труды комиссии торгового мореплавания и морского права / под ред. Э. Ф. Розенталя. – М. : Внешторгиздат, 1934. – 434 с.
2. Кодекс торгового мореплавания СССР 1929 года. // Сбор. закон. СССР. – 1931 г. – № 44. – Ст. 312.
3. Материалы Международной арбитражной комиссии. – М. Внешторгиздат, 1936. – 541 с.
4. Основные документы СЭВ. – М. : Секретариат СЭВ., 1960. – 525 с.

5. Протоколы заседаний Совета. – М. : Секретариат СЭВ., 1967. – 700 с.
6. Кодекс торгового мореплавания СССР 1968 года. // Ведомости Верховного Совета СССР. – 1968. – N 39. – Ст. 351.
7. О деятельности Бюро координации фрахтования судов. Бюллетень экономической информации СЭВ № 1 (22). – М. : Секретариат СЭВ., 1966. – 555 с.
8. Совещание представителей фрахтовых и судовладельческих организаций стран-членов СЭВ // Справочник «Международные экономические и научно-технические организации социалистических стран». – М. : Экономика, 1970. 825 с.
9. Протоколы заседаний Совета. – М. : Секретариат СЭВ., 1985. – 750 с.

Koshkin A. S. Legal basis for the organization of chartering of foreign vessels within the framework of the Council for Economic Assistance in the Post-War Period / Koshkin A. S. // Scientific notes of V. I. Vernadsky crimean federal university. Juridical science. – 2019. – T. 4 (72). № 4. – P. 435-439.

The article analyzes the role of sea transport in the transport network of socialist countries. The main features of the international cooperation of the Soviet countries in the freight market are investigated. The role of the Council for Mutual Economic Assistance (CMEA) and its direct participation in the organization of the freight activities of the socialist countries is noted. The main goal of the work is to analyze the legal framework governing the international freight activity of the CMEA member countries in the indicated period. To achieve this goal, we analyzed the main international legal acts regulating freight activities, as well as local CMEA acts, bilateral and multilateral agreements.

Keywords: Chartering, foreign vessels, Merchant Shipping Code, Council for Mutual Economic Assistance (CMEA), agreement, commercial shipping, foreign economic relations.

Spisok literatury`

1. Trudy` komissii torgovogo moreplavaniya i morskogo prava / pod red. E`. F. Rozentalya. – М. : Vneshtorgizdat, 1934. – 434 s.
2. Kodeks torgovogo moreplavaniya SSSR 1929 goda. // Sbor. zakon. SSSR. – 1931 g. – № 44. – St. 312.
3. Materialy` Mezhdunarodnoj arbitrazhnoj komissii. – М. : Vneshtorgizdat, 1936. – 541 s.
4. Osnovny`e dokumenty` SE`V. – М. : Sekretariat SE`V., 1960. – 525 s.
5. Protokoly` zasedanij Soveta. – М. : Sekretariat SE`V., 1967. – 700 s.
6. Kodeks torgovogo moreplavaniya SSSR 1968 goda. // Vedomosti Verxovnogo Soveta SSSR. – 1968. – N 39. – St. 351.
7. O deyatel`nosti Byuro koordinacii fraxtovaniya sudov. Byulleten` e`konomicheskij informacii SE`V № 1 (22). – М. : Sekretariat SE`V., 1966. – 555 s.
8. Soveshhanie predstavitelej fraxtovy`x i sudovladel`cheskix organizacij stran-chlenov SE`V // Spravochnik «Mezhdunarodny`e e`konomicheskie i nauchno-texnicheskie organizacii socialisticheskix stran». – М. : E`konomika, 1970. 825 s.
9. Protokoly` zasedanij Soveta. – М. : Sekretariat SE`V., 1985. – 750 s.