

УДК: 347.7 : 656.612

МЕСТО АВАНСА ВО ФРАХТОВЫХ ДОГОВОРАХ В СССР В 1920-1930-Х ГГ.

Благодатная Е. Ю.

Крымский федеральный университет им. В. И. Вернадского

В статье указывается, что аванс во фрахтовых договорах в советской торговой практике в 1920 – 1930-х гг. стал общеупотребляемой нормой строго прописываемой в коносаментгах, не смотря на то, что на законодательном уровне он не получил специального закрепления (имеются в виду нормативные акты посвященные договорам перевозки вообще и Кодекс Торгового Мореплавания СССР 1929 г. в частности). Будучи составной частью договора фрахта аванс был оставлен законодателем для свободного использования (или не использования) заинтересованными сторонами в зависимости от различных условий сделки и реальной необходимости. Стоит, очевидно, также указать и на то, что аванс чаще всего был необходим судовладельцу для проведения необходимой подготовки судна и экипажа к рейсу, служил определенной гарантией дальнейшего проведения в жизнь заключенного договора. Размер аванса в изучаемый период, как видно из найденных документов, колебался от 1/5 до 1/3 всей суммы фрахта.

Ключевые слова: фрахт, аванс, договор морской перевозки, СССР, нормативный акт.

Фрахтовые договора в мировой практике торгового мореплавания играют основополагающую роль. Это обусловлено тем, что в таком договоре прописаны основные условия и обязательства заключающих его сторон.

Как известно, в законодательстве ряда стран договор фрахтования судна на рейс определяется как договор, при котором фрахтовщик предоставляет все судно или его часть для использования его фрахтователем с целью совершения одного или нескольких последовательных рейсов для перевозки грузов (voyage charter-party). Как указывает И. В. Лукшин «Самостоятельное правовое регулирование договоров морской перевозки груза и фрахтования предусмотрено в морском праве Англии, США и других стран англо-американской системы права; а также в Италии, Нидерландах, Швейцарии, Либерии и в ряде африканских стран. В законодательстве некоторых стран имеются и другие особенности: в них предусматривается, что если груз перевозится на трамповом судне, то правоотношения участников морской перевозки могут регулироваться двумя договорами – договором фрахтования и договором перевозки груза. При этом отношения фрахтовщика (судовладельца) и фрахтователя регулируются договором фрахтования (чартером), а отношения перевозчика с получателем груза – условиями договора морской перевозки, которые предусмотрены в коносаменте» [1].

Советская договорная теория и практика была основана изначально на таких нормативных актах как декрет СНК от 30 мая 1921 г. «о морском транспорте», а также «О порядке перевозки иностранными судами пассажиров и грузов в морских сообщениях РСФСР» от 27 сентября 1922 г. [2, с. 1381]. Признавая за сторонами

договора перевозки право вступать в договорные отношения в упомянутых нормативных актах не было дано им определение, равно как и не упоминался договор фрахта. Однако мировая, да и дореволюционная практика уже прочно укоренилась и потому, даже будучи еще не закрепленной законодательно использовалась и в СССР. Однако непрописанность многих положений делала ее весьма рискованной с коммерческой точки зрения и потому целиком возлагали возможный риск на заинтересованные стороны. Включение же договор фрахта положений о внесении части фрахта в виде аванса также определялось не законодательно, а по усмотрению сторон договора.

Так, к примеру, согласно пункта 7 фрахтового договора, заключенному 8 марта 1924 г. между Государственным Черноморско-Азовским Пароходством («Госторгфлот») и Главным Артиллерийским Управлением (ГАУ), порядок платежей устанавливался такой: «по вступлении настоящего договора в законную силу (ст. 11) ГАУ выдает в Москве Госторгфлоту аванс в размере 25% стоимости фрахта, т.е. 57.000 червонных рублей...» [3, л. 1-1 об., 4].

Как видим, стороны сами определили в данном случае размер аванса в 25%. Также поступали и другие заключающие договор перевозки стороны. В частности, в июне 1925 г. между Нижне-Днепровским госпароходством и заведующим Херсонской агентурой Укрвнешгосторга был подписан договор о том, что пароходство своими баржами и буксирами с 15 июля 1925 г. по 15 ноября 1925 г. перевезет 2 мил. пудов зерновых и масленичных культур от различных пристаней в Херсон и Николаев. По данному документу: «13. Расчет фрахта по сему договору производится следующим порядком: при подписании сего договора Госторг уплачивает Госпароходству 20% от суммы фрахта из расчета тарифа на 150 км. в размере _____ каковая сумма погашается путем удержания Госторгом по 20% с суммы причитающегося Госпароходству фрахта. Причем авансовую сумму Госторг вносит правлению Госпароходства, остальные 80% фрахта Госторг уплачивает Госпароходству через пристани назначения груза по каждому дубликату и судну в отдельности до выгрузки груза» [4, л. 106-107 об.].

Лишь 28 мая 1926 г. ЦИК и СНК СССР приняли «положение о морской перевозке». В пункте 3 данного документа было дано определение фрахтовщика и фрахтователя (отправителя), а также основные положения собственно фрахта. Пункт 11 положения, кроме прочего, гласил, что «ж) размер фрахта и другие причитающиеся фрахтовщику платежи или указание, что фрахт должен быть уплачен, согласно цертепартии;». В пункте 31 оговаривались возможности отказа фрахтователя, зафрахтовавшего все судно, от договора с уплатой определенных сумм. В пункте 35 предусматривалась возможность прекращения договора морской перевозки «без отказа сторон и без обязанности одной стороны вознаградить другую, если после заключения договора и до отхода судна из места погрузки вследствие какой-либо случайности» [5].

Тем не менее, возможности авансирования фрахта, как и дальнейших правовых последствий этого шага в Положении не было установлено. Очевидно, законодатель оставил эту возможность за сторонами договора.

В ст. 82 принятого в 1929 г. Кодексе Торгового мореплавания, подчеркивалось, что в коносаменте обязательно следует обозначать «з) фрахт и другие причитающиеся перевозчику платежи либо указание, что фрахт должен быть

уплачен, согласно условиям, изложенным в цертепартии или в другом документе, либо указание, что фрахт полностью уплачен» [6]. По большому счету выходит, что и в КТМ вопрос о размере и обязательности аванса при фрахте, сроках его внесения и гарантий возврата конкретно не было указано, снова-таки оставляя этот вопрос на усмотрение заключающих договор сторон.

Показательным примером, к чему это могло привести является сложившаяся к началу 1930 г. ситуация между Совторгфлотом и АО Экспортхлеб. Так, в частности фрахтовый подотдел Совторгфлота в своем письме от 15 марта 1930 г. писал правлению Экспортхлеб о том, что предложение Экспортхлеба о особенностях заключаемых фрахтов было получено. Однако, местное Агентство Совторгфлота было предупреждено о том, что от усвоенного в последнее время некоторыми арматорами порядка расчетов путем предварительного депонирования в Лондоне приблизительной суммы, какая Совторгфлоту по пароходу может причитаться в покрытие платежей за стивидорные, винчманов и диспач, он впредь будет отказываться, а по окончании погрузки парохода будет требовать расчета либо наличными деньгами в английской валюте, либо путем зачета всех причитающихся ему сумм, как аванс, выданный в счет фрахта, с обычной отметкой на коносаментях и со взысканием обычной страховой премии предусмотренной чартером.

Фрахтовый подотдел предостерегал Экспортхлеб в неправильности его позиции в отношении Совторгфлота и других судовладельцев. Указывалось, что арматоры будут возражать, так как требования Экспортхлеба противоречили условиям чартера. А именно, «нигде в чартере нет указания на то, что капитан обязан поучить в порту погрузки часть причитающегося за провоз груза фрахта в виде аванса, но согласно п. 18 чартера мы обязаны, по требованию капитана выдать ему по высшему дневному курсу наличными деньгами для обычных судовых расходов сумму, не превышающую 1/3 фрахта, в качестве аванса, подлежащего начету в 2% для покрытия страховки и других расходов по авансу.

Что касается стивидорных, за винчанов и диспач, то в чартере говорится только, что арматор должен эти суммы нам уплатить, но так как в чартере не обусловлено, каким образом должна выполняться уплата этих сумм, то подразумевается, что они должны уплачиваться наличными деньгами.

На практике мы же установили, что за исключением тех весьма редких случаев, когда у капитанов имеется наличная англовалюта для расчетов с нами, причитающаяся нам в совокупности сумма по всем платежам считается выданным авансом в счет фрахта, на который и насчитывается %.

Таким образом наличными деньгами, как вы и сами говорите, *овер* имеет право платить нам то, что нам причитается, при этом условии мы не имеем основания насчитывать 2%».

При этом фрахтовый подотдел задавался вопросом «Но внесение денег в Лондоне депозитом еще до прибытия парохода в порт погрузки не равнозначает ли уплате причитающихся нам сумм наличными деньгами?». Поэтому подотдел полагал, что если Экспортхлеб через фрахтовую контору будет настаивать на проведении проектируемого мероприятия, то те фрахтовые фирмы, которые по своему финансовому положению в состоянии депонировать за счет Совторгфлота или Совфрахта крупные суммы для расчетов будут впредь снабжать своих капитанов наличными деньгами для расчетов в портах погрузки. От этого не только

никто ничего не выиграл бы, но, скорее, все стороны проиграют, так как полученную портовыми конторами валюту приходилось пересылать в Москву, что стоило денег, из Москвы финорганы должны были пересылать валюту за границу, что опять стоило денег, при расчете же депозитами причитающиеся суммы уже находились за границей, где они фактически и должны находиться, чтобы правительством могло распоряжаться своими денежными расчетными фондами.

К сказанному добавлялось что уплата советским органам сумм английской валютой практиковалась очень редко, и число пароходов, по которым таким способом рассчитывались, составляло едва 3-4% общего числа пароходов. Расчеты же депозитным путем практиковались лишь в последнее время одной только фирмой: «Ропнеровскую Пароходной компанией, Вест-Гаптрлепуль» [7, л. 50-50 об.].

Между тем, аванс при заключении фрахтовых договоров использовался и в дальнейшем. Так, к примеру, 13 ноября 1931 г. из Николаевской портовой конторы Экспортхлеба писали торговому представительству СССР в Германии (Гамбург) по пароходу «Дуче» «Все расчеты с капитаном по суммам, обусловленным по чартеру к платежу нам закончены здесь и причитающаяся нам в общем сумма в 278 ф. ст. покрыта авансом, отмеченным в коносаментях» [8, л. 17].

В рапорте же Николаевской портовой конторы АО Экспортхлеб о погрузке п/х Дуче – 6055/»202. Мариуполь-Николаев-Фальмут фор ордера, содержалось 19 обязательных граф: пароход прибыл в Николаев; начало стальнойного времени; погрузка начата; погрузка закончена; какой срок полагался по чартеру для погрузки; использовано стальнойного времени; использовано контрстальнойного времени; №№ выписанных коносаментов; кому сданы или высланы коносаменты; когда сданы или высланы документы; *в какие коносаменты вписан аванс в счет фрахта; в какой сумме по каждому коносаменту и сколько всего; за страховку аванса и расходы 2%;¹* количество отпущенных материалов для пайола и сепараций и тары; сумма, причитающаяся и полученная за стивидорные работы; сумма, причитающаяся и полученная за диспач; сумма, причитающаяся и уплаченная за контрсталию; за сверхурочную работу (уплачено капитану 16 р. 84 к.); точное наименование и количество погруженных хлебопродуктов».

С обратной стороны документа значилось: «При сем препровождаем: 1. Манифест груза в 1 экземпляре. 2. Тайм-шит в 2 экземплярах. 3. План погрузки в 1 экз. 4. Копий коносаментов – штук. 5. Акт Контролька № о количестве в 2 экз. 6. Акт Контролька № о качестве в ... экз. 7. Расписка капитана в получении 212 рогож. 1 шт. 8. Росписок капитана в получении – брезентов. 9. Копию счета капитану в 1 экз.» [8, л. 18 – 18 об.].

Данный документ говорит о том, что коносаменты стали в этот период в советской морской практике важнейшим документом, а именно в нем обозначались все условия фрахта, в том числе и размер аванса фрахта.

В последующие годы по отдельным направлениям работы торгового мореплавания аванс фрахта не только закрепился как одна из обязательных норм, но и значительно вырос. Так, к примеру, 2 января 1936 г. Экспортхлеб предложил своим конторам впредь при отгрузках на советских пароходах зерногрузов на

¹ Выделено нами (Е.Ю.)

Англию и Данию, обязательно выставлять аванс фрахта в размере 1/3 всего фрахта. При выдаче инвойса капитанам об инкассации фрахта, аванс фрахта должен следовало вычитать из общей суммы фрахта. Вписываемый в коносаменты аванс фрахта следовало отмечать в присылаемом в Экспортхлеб рапорте. При авизовании же коносаментов, следовало в телеграмме указать как сам аванс фрахта, так и сумму фрахта, подлежащий инкассации за вычетом аванса фрахта [187, л. 234].

Таким образом, аванс во фрахтовых договорах в советской торговой практике в 1920 – 1930-х гг. стал общеупотребляемой нормой строго приписываемой в коносаментах, не смотря на то, что на законодательном уровне он не получил специального закрепления. Будучи составной частью договора фрахта аванс был оставлен законодателем для свободного использования (или не использования) заинтересованными сторонами в зависимости от различных условий сделки и реальной необходимости. Стоит, очевидно, также указать и на то, что аванс чаще всего был необходим судовладельцу для проведения необходимой подготовки судна и экипажа к рейсу, служил определенной гарантией дальнейшего проведения в жизнь заключенного договора. Размер аванса в изучаемый период, как видно из найденных документов, колебался от 1/5 до 1/3 всей суммы фрахта.

Список использованных источников и литературы:

1. Лукшин И. В. Особенности договорных правоотношений, регулирующих торговое мореплавание // Транспортное право. – 2006, № 3.
2. Собрание узаконений и распоряжений правительства за 1922 г. – М., 1950. – 1932 с.
3. Государственный архив Одесской области, ф. Р-1965, оп. 4, д. 40. Фрахтовые договора и переписка с агентством НКВД, Центральным правлением Госторгфлота, о порядке фрахтования судов перевозок военных грузов и пассажиров. 17.03.1924-26.11.1924. 57 л.
4. Государственный архив Николаевской области, ф. Р-945, оп. 1, д.56. Постановления СНК УССР, циркуляры и распоряжения «Экспортхлеб». 1.11.1924-13.11.1925. 206 л.
5. work-flov-intiative Исторический порта о Родине. Раздел: Постановления СССР 1917-1992. «Положение о морской перевозке» – URL: <http://wfi.lomasm.ru> (дата обращения: 17.05.2016).
6. Г. А. Костылев. Сборник нормативных актов по морскому транспорту. – М.: Транспорт, 1968. – 448 с.
7. Государственный архив Николаевской области, ф. Р-945, оп. 1, д. 176. Циркуляры правления Хлебэкспорт и переписка с ним о регулировании хлебэкспортных перевозок, отборе проб при выгрузке и отгрузки грузов. 1.01.-1.08.1930. 420 л.
8. Там же, ф. Р-945, оп. 1, д. 823. Пароход «Дуче». 20.11.1931-23.02.1932. 44 л.
9. Там же, ф. Р-945, оп. 1, д. 604. Приказы, распоряжения и циркуляры НКВД СССР. 15.01-5.06.1935. 15 л.

Blagodanaya E. Yu. Place of advance in the chartered agreements in the USSR in 1920-1930th // Scientific notes of V. I. Vernadsky crimean federal university. Juridical science. – 2016. – Т. 1 (67). № 2. – P. 11 – 16.

In the article specified, that advance in the chartered agreements in soviet point-of-sale practice in 1920 – 1930th became a standard norm strictly propisyvaemoy in the bills of lading, not looking on that at legislative level he did not get the special fixing (there are normative acts devoted the agreements of transportation in general and Code of Point-of-sale Seagoing of the USSR 1929 in particular). Being component part of agreement of freight an advance was leave a legislator for the free use (or the not uses) the interested parties depending on the different terms of transaction and real necessity. Stands, obviously, also to specify and on that an advance more frequent than all needed a shipowner for the leadthrough of necessary preparation of ship and crew to the trip, served as the certain guarantee of further leadthrough in life of the celled agreement. Size of advance in a studied period, as be obvious from the found documents, hesitated from 1/5 to 1/3 all sum of freight.

Keywords: freight, advance, contract of affreightment, USSR, normative act.

Spisok ispolzovannykh istochnikov i literatury:

1. Lukshin I. V. Osobennosti dogovornykh pravootnosheniy, reguliruyushchikh torgovoe moreplavanie // *Transportnoe pravo*. – 2006, № 3.
2. *Sobranie zakonov i rasporyazheniy pravitelstva za 1922 g.* – M., 1950. – 1932 s.
3. Gosudarstvennyy arhiv Odesskoy oblasti, f. R-1965, op. 4, d. 40. Frahtovye dogovora i perepiska s agentsvom NKID, Tsentralnym pravleniem Gostorgflota, o poryadke frahtovaniya sudov perevozok voennykh gruzov i passazhirov. 17.03.1924-26.11.1924. 57 l.
4. Gosudarstvennyy arhiv Nikolaevskoy oblasti, f. R-945, op. 1, d.56. Postanovleniya SNK USSR, tsirkulyary i rasporyazheniya «Eksporthleb». 1.11.1924-13.11.1925. 206 l.
5. work-flov-initiative Istoricheskiy porta o Rodine. Razdel: Postanovleniya SSSR 1917-1992. «Polozhenie o morskoy perevozke» – URL: <http://wfi.lomasm.ru> (data obrashcheniya: 17.05.2016).
6. G. A. Kostylev. *Sbornik normativnykh aktov po morskomu transportu*. – M.: Transport, 1968. – 448 s.
7. Gosudarstvennyy arhiv Nikolaevskoy oblasti, f. R-945, op. 1, d. 176. Tsirkulyary pravleniya HlebekSPORT i perepiska s nim o regulirovanii hleboekSPORTnykh perevozok, otbore prob pri vygruzke i otgruzki gruzov. 1.01.-1.08.1930. 420 l.
8. Tam zhe, f. R-945, op. 1, d. 823. Parohod «Duche». 20.11.1931-23.02.1932. 44 l.
9. Tam zhe, f. R-945, op. 1, d. 604. Prikazy, rasporyazheniya i tsirkulyary NKVT SSSR. 15.01-5.06.1935. 15 l.