

необходимый тоннаж полностью покрывался как на Лондонском рынке, так и непосредственно у судовладельцев. Тем не менее все грузы, идущие из портов Черного моря в порты Ближнего Востока, требовалось в первую очередь предлагать Госторгфлоту. В силу этого Одесская контора настоятельно просила о всех грузах, предлагаемых на Ближний Восток, сообщать ей, дабы мы снесли в первую очередь с Правлением Госторгфлота и лишь затем, в случае отсутствия у него тоннажа, вести переговоры с «Ситмаром».

Также Доброфлот предлагал свой тоннаж под груз картофеля в Константинополь, указывая при этом, что Госторгфлот уже занят перевозкой цемента в Салоники, другие порты Ближнего Востока, а также в Ленинград, исходя из чего привлекать иностранный тоннаж в эту деятельности не рекомендовалось.

В завершении из Одессы сообщили: «100 т цемента в Трапезунд Вы можете принять по фрахту 8 турецких лир за тонну для парохода Ситмара, погрузкой в течение ноября. По п/х “Троцкий” – мы только что Вам телеграфировали, чтобы никаких грузов для него не брать, т. к. Шипс Аркос ведет переговоры относительно дачи ему полного груза зерна, направлением в Гибралтар фор ордарс. Просим выгрузить его как можно скорее в Одессу» [6, л. 44].

В деле регуляции фрахта в этот период много проблем добавляли концессионные соглашения между правительством СССР и отдельными иностранными компаниями, получавшими эксклюзивные права на свою деятельность. Доказательством тому служит протокол совещания заинтересованных сторон при Управлении Уполномоченного НКВТ СССР в ЗСФСР, состоявшегося 27 октября 1924 г. Целью этого совещания было урегулирование вопроса о порядке фрахтования тоннажа под марганец, монопольное право продажи и вывоза которого было предоставлено консорциуму «Флессинг и компания».

На нем представитель Доброфлота заявил, что его организация неоднократно обращалась с указанием на то, что представитель ЧЭМО за границей г. Флессинг перебивает у Доброфлота тоннаж и предлагает его ЧЭМО по более высоким ставкам, чем Доброфлот. Безусловно, что была недопустимой ситуация, когда Доброфлот и Флессинг одновременно ищут на заграничном рынке по требованию ЧЭМО тоннаж под марганец, чем искусственно подымались фрахты.

Председатель о-ва ЧЭМО Вашадзе вынужден был напомнить, что монопольное право продажи и вывоза марганца предоставлено г. Флессингу, договор с которым по постановлению высших органов продлен без указания срока. Пока действовал этот договор, ЧЭМО могло лишь от случая к случаю пользоваться услугами Доброфлота. К тому же все продажи о-ва были уже покрыты тоннажем. Вашадзе указал, что ЧЭМО, занимающее 3 место в СССР по вывозу, должно иметь своего представителя в Лондонском фрахтовом бюро, но этот вопрос не поднимался ввиду переговоров с американцами о полной концессии на чиатурский марганец.

В свою очередь, представитель закавказского отделения Доброфлота Томчани вынужден был указать, что в связи с прекращением хлебного экспорта обеспечение флота перевозками приобрело важное значение, на Черное море были переброшены пароходы с Балтийского, и они стояли без работы. Доброфлот предлагал ЧЭМО тоннаж ниже Лондонских лимитов, но бывали случаи, когда Флессинг перехватывал на Лондонском рынке те пароходы, с которыми мы договаривались для ЧЭМО, и подымал фрахты. Так, в сентябре мы предлагали по 3 д. 75 ц. 3.90 и

10–10.10, а Флессинг фрахтовал для ЧЭМО по 3.90 4.10 и шиллингов 13. Имея свободный советский тоннаж, Доброфлот мог покрыть до 75 % потребности ЧЭМО.

В результате совещания решили, учитывая с существование договора с Флессингом и принимая во внимание, что окончательное разрешение вопроса о фрахтовании тоннажа под марганец зависит от исхода переговоров о концессии, временно до разрешения вопроса о концессии для новых фрахтователей установить следующие положения: во-первых, Доброфлот предлагался под чиатурский марганец, а о-во ЧЭМО принимало свободный советский тоннаж; во-вторых, Доброфлот отказывался от фрахтования тоннажа для этой цели на Лондонской или иной заграничной бирже; в-третьих, советский тоннаж, отвечающий требованиям ЧЭМО, предлагался на базе чартера ЧЭМО со скидкой не менее 5% с фрахта [6, л. 46].

Можно также указать на то, что в 1923–1924 гг. обсуждался вопрос об установлении регулярных рейсов с Ближним Востоком (Одесса – Константинополь; Одесса – Александрия), однако без дотаций Госторгфлот не мог взять решение этой проблемы на себя полностью, хотя и готов был принять часть риска по организации таких рейсов (1/4), но остальное нужно было получить в форме дотации, а это на 1 рейс 2128 ф. ст. (до 1924 г. государство эти рейсы дотировало) [5, л. 46–47].

В то же время итальянская компания «Лойд Триестино», пользуясь гарантиями своего правительства не только от убытков, но и обеспеченная субсидированной прибылью, установила срочную линию из Черноморских портов СССР на Ближний Восток. При этом хозяйственные органы СССР были заинтересованы только в экспорте, что правда в основном грузы шли из Новороссийска, а обратный путь суда шли пустые, что весьма удорожало фрахты [5, л. 48–52].

Лишь 2 декабря 1924 г. Анло-русскому добровольному флоту Лимитед из Одессы было сообщено об открытии Доброфлотом линии Одесса – Марсель двумя пароходами. По вопросу о том, какие практикуются фрахты, Доброфлот указал, что «Пакэ» взимала за грузы руды Поти – Марсель 50 франков за тонну, за зерно фрахт уплачивался в зависимости от состояния фрахтового рынка, и эти фрахты составляли приблизительно 12 за тонну, за клепку Доброфлот платил около 18/- за тонну; генеральный же груз следовало калькулировать в среднем 25/- за тонну [6, л. 121].

В 1925 г. фирма «Libera Friestina» предложила Совторгфлоту установление регулярной линии Черное море – Америка. Правление СТФ заинтересовалось этим предложением, так как само вело предварительную работу в этом направлении с несколькими фирмами [7, л. 26]. В то же время известно, что между фирмой «Libera Friestina» в Триесте и Одесской фрахтовой конторой установились дружеские отношения. Указанная компания, владеющая десятками океанских пароходов, дала фрахтовой конторе полномочия на фрахтование судов под зерно, некоторые из которых были акцептированы Лондонской фрахтовой конторой СТФ, а в последнее время СТФ был зафрахтован пароход компании «Савойя» под груз в Америку.

«Libera Friestina» организовала регулярную линию между портами Ближнего Востока и Нью-Йорком и имела намерение продлить эту линию до Одессы или других портов Черного моря по направлению в Северную Америку, ставя на эту линию первоклассные пароходы с регулярным отходом не реже 1 раза в месяц. Однако организация этой линии судами СТФ, как и американскими, была

невозможна из-за отсутствия торгового договора между странами, при этом поток машин и хлопка из США в СССР возрастал [7, л. 27].

В тоже время следует указать, что организация сообщений с Ближним Востоком и в 1925 г. в СССР не ладилась и предложение американской фирмы было весьма полезным. Так в 1925 г. Совторгфлот вынужден был оправдываться перед НКРКИ (секция внешней торговли НКРКИ СССР), кроме прочего, за высокие фрахты, указывая, что те регулируются «по себестоимости и в соответствии с конкурентными фрахтами иностранных компаний». Кроме традиционных оговорок на отсутствии субсидий от государства, правлением Совторгфлота было намечено создание собственной агентуры в портах Ближнего Востока, в первую очередь предполагалось учреждение агентства для портов Греции в Афинах. При этом роль агентства в Константинополе существенно снижалась [8, л. 7].

Следует отметить, что ослабление Константинопольского агентства было в этот период одним из направлений работы Одесской фрахтовой конторы. Так, правление СТФ писало в Черноморско-Азовскую главную контору Совторгфлота 12 мая 1926 г. о том, что из писем Константинопольского главагентства видно, что существуют трения между Одесской фрахтовой конторой и Главаягентством по вопросу, как должна распределяться брокерская комиссия с фрахтования, и жалоб Константинопольского Главаягентства на то, что Одесская фрахтовая контора ни разу не обратилась к нему для зафрахтования тоннажа в Константинополе, и что при отъезде товарища Фельдбаума в Пирей фрахтовая контора не утвердила его соглашение с Главаягентством о методах работы в Константинополе и в Пирее и о распределении между ними комиссии.

В результате этого 19-го февраля Одесским фрахтовым бюро было приятно постановление о ликвидации Константинопольского агентства Одесской фрахтовой конторы и проведено через Транспортное управление Наркомторга. В этой борьбе правление СТФ поддержало агентство в Константинополе, указывая на правильность его мнения в вопросе о том, что Пирей не является монопольным центром фрахтования тоннажа на Ближнем Востоке и что в некоторых случаях в Константинополе возможно более удобно было производить отдельные фрахты [9, л. 40].

Не идя на прямой конфликт с правлением СТФ, Черноморско-Азовская главная контора и фрахтовая контора отказались понимать, о каких «трениях между ней и Главным агентством Константинополе идет речь, поскольку Фрахтконтора никакой работы с Главаягентством СТФ в Константинополе в последнее время не производит». Далее указывалось, что «Константинополь, как фрахтовый рынок, по сообщению фрахтовой конторы, совершенно потерял значение. Турецкий тоннаж совершенно не фрахтуется, а те греческие пароходы, которые прежде фрахтовали в Константинополе, в настоящее время ввиду массового переезда из Константинополя в Пирей всех греческих арматоров и брокеров фрахтуются исключительно в Пирее, где фрахтовая контора имеет своего агента». Ну а в завершение центру было сообщено о том, что «Главаягентство СТФ в К-ле произвело некоторые фрахты для нефтесиндиката с обходом существующего законоположения о фрахтовании иностранного тоннажа, о чем фрахтовая контора сделала донесение по своей линии Транспортному управлению НКВ и ВТ» [9, л. 43].

Как видно из представленного материала, советские государственные фрахтовые органы работали весьма неслаженно, зачастую конфликтуя между собой, чем, безусловно, наносили ущерб делу. Следует отметить и то, что происходило все это после того, как в мае 1925 г. Совторгфлот с целью привлечения грузоперевозок на суда Совторгфлота, а также учитывая возможность усиления конкуренции со стороны частновладельческого тоннажа, по примеру 1924 г. указал всем мораргентам идти на снижение существующих фрахтовых сделок [10, л. 3–4].

В то же время в августе 1925 г. стало известно, что правление Экспортхлеба заключило договор с фирмой УАТС-УАТС на перевозку хлебопродуктов из портов Черного Азовского морей на пароходах указанной фирмы [11, л. 138]. Правление просило принять все возможные меры для тщательного и аккуратного обслуживания судов фирмы [10, л. 5]. Причины того, чтобы заключить договор именно с иностранной компанией, скорее всего, были банальны для советской морской торговли этого периода: 1) отсутствие специализированных судов; 2) сложности с эксплуатацией советских судов за границей, связанные с политической и экономической конъюнктурой. Исходя из этого, в порты Англии, Франции, Германии, Испании и т. д. предпочтительно фрахтовались и отправлялись с советским грузом суда иностранных компаний. Внутри же страны вполне можно было положиться и на отечественного перевозчика.

Так, в июне 1925 г. в г. Херсоне между Нижнеднепровским госпароходством и заведующим Херсонской агентурой Укрвнешгосторга был заключен 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 масличных культур от различных пристаней в Херсон и Николаев. Согласно 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» [11, л. 106–107 об.].

Однако при работе с иностранными компаниями возникли другие сложности при заключении и выполнении фрахтовых договоров. Так, циркуляром СТФ от 10 февраля 1925 г. было предложено агентствам на местах переводимые на сдаточные заграничные агентства фрахты и сборы на экспортные грузы перечислять из червонных рублей в английские фунты стерлингов по 9 руб. 45 коп. за фунт стерлинга и в коносаментх и манифестах после суммы переведенных платежей в рублях показывать эквивалент в фунтах стерлингов. И это происходило при том, что, согласно Положению о портовых сборах от 20 мая 1921 г., все установленные сборы с судов, ходящих под иностранным флагом, взимались в иностранной валюте [12, с. 478–479].

Но этой меры оказалось недостаточно. На практике при выдаче грузов в заграничных портах было выявлено, что некоторые грузополучатели даже в конце 1926 г. отказывались уплачивать следующие с них суммы в английской валюте, настаивая на получении с них платежей червонными рублями на указанную в коносаменте сумму. Между тем обслуживание судов СТФ за границей требовало

иностранной валюты, преимущественно английской, а потому получение фрахтов червонными рублями ставило заграничные агентства СССР в затруднительное положение из-за отсутствия иностранной валюты.

Ввиду этого по распоряжению правления СТФ (10.08.1926) и в развитие его же циркуляра от 16.08.1926 [13, л. 47] предлагалось, во-первых, все фрахты и сборы за экспортные грузы, отправленные агентствами в заграничные порты на судах СТФ или с зафрахтованных СТФ судов, обслуживать и исчислять в коносаментх обязательно в английских фунтах стерлингов, определяя тарифные ставки из расчета 9 руб. 45 коп. за один фунт стерлингов, совершенно не указывая в коносаментх расчета в червонных рублях.

Во-вторых, обусловление и исчисление таким образом сумм фрахтов и сборов по коносаментам ни в коем случае при отправлении грузов не получать, а обязательно полностью переводить таковые для взыскания в заграничных портах при выдаче грузов [13, л. 46].

В 1926 г. ситуация в деле организации фрахта иностранных судов сохранялась все еще непростой, многие государственные организации стремились самостоятельно, в обход СТФ и его контор, решать эти вопросы. Так, к примеру, заграничная часть Черноморско-Азовской конторы 2 августа 1926 г. вынуждена была сообщить в Москву то, что Севкавгосторг поступил неправильно, обратившись к Девантийской линии с предложением принять на себя перевозку 17000 т. цемента в Константинополь, Смирну, Пирей, минуя СТФ, в то время как для этих целей уже были зафрахтованы пароходы «Черномроец» и «Новороссийск» (263, л. 55). Кроме того, Одесская фрахтовая контора отказывала во фрахтовании иностранного тоннажа под перевозку цемента.

В ответ на это 21 сентября 1926 г. Совторгфлот ответил своей Черноморско-Азовской конторе, что «правление вновь подтверждает безусловную необходимость сосредоточения всех фрахтов как экспортных, так и импортных в заграничных агентствах Совторгфлота, что предлагается Вам принять к неуклонному исполнению» [9, л. 64].

Концентрация фрахтов в агентствах СТФ оказалась сложным делом ввиду невыработанности отношений между всеми заинтересованными сторонами. Так, в этот период заграничная фрахтовая часть писала в правление СТФ о том, что несколько ранее правление предложило ей договариваться с Одесской фрахтовой конторой, не рассчитывая добиться лучших условий при переговорах с Трансупром в Москве. Таким образом, остался прежний порядок отношений п/х Ситмар и Паке, согласно которому Экспортхлеб в Москве телеграфировал непосредственно заграничной фрахтовой части все свои заявки на перцельный тоннаж, а уже она заключала договор с Одесской Фрахтконторой.

При этом было условлено, что эта контора получала 2 %, причем пароходам Ситмара постоянная комиссия заграничной фрахтовой части была 2 ½ %, а 2 % для Одесской фрахтовой конторы Ситмар платил дополнительно.

От Паке заграничная фрахтовая часть получала 5 %, из которых 3 % оставались в его пользу, а 2 % – в пользу одесской фрахтовой конторы. Так это было до последнего времени и с Триестинским Ллойдом, от которого получали 5 % и возвращали 2 % Одесской фрахтовой конторе.

Ввиду отсутствия у СТФ договора с Триестинским Ллойдом в последнее время Экспортхлеб начал сноситься с Одесской фрахтовой конторой непосредственно, и заграничная фрахтовая часть СТФ оставалась в стороне. Из этого делался вывод о необходимости срочного заключения договора с Триестинским Ллойдом.

Ну и в завершение письма заграничная фрахтовая часть указала на то, что Ситмар и Паке на основании концессионного договора имели право аквизировать грузы для своих пароходов непосредственно, и это право передавалось ей, т. е. СТФ, как агенту этих обществ. Не выступая на внешних фрахтовых рынках, СТФ монополии фрахтования не нарушал, но считал, что за ним должно быть оставлено безусловное право самостоятельной аквизиции грузов для пароходов иностранных регулярных линий и пароходов плавающих под советским флагом. Это право, кроме прочего, предусматривалось инструкцией о порядке фрахтования иностранного тоннажа [9, л. 137].

Безусловно, наряду с указанными трудностями, были и достижения в работе СТФ по организации фрахтов в этот период. Так, главное агентство СТФ во Франции 2 августа 1926 г. сообщило главной Черноморско-Азовской конторе СТФ и правлению СТФ о том, что правление СТФ в лице члена правления А. Я. Юрова с одной стороны и Итальянское акционерное пароходное о-ва «Ллойд-Триестино» в Триесте в лице его уполномоченного в СССР итальянского подданного Баловича с другой заключили договор о сотрудничестве.

В нем, кроме прочего, оговаривались и вопросы, связанные с фрахтом. В частности, указывалось, что фрахты на экспортные из портов СССР грузы устанавливались Черноморско-Азовской главной конторой СТФ на срок не менее 3-х месяцев по согласованию «Ллойд-Триестино» и утверждались Одесским фрахтовым бюро. При этом, если другие пароходные о-ва предлагали более выгодные ставки, СТФ имел право в интересах конкуренции делать соответствующее понижение ставок со всех экспортных грузов с последующим уведомлением «Ллойд-Триестино». Тем не менее без действительной надобности указанных снижений СТФ производить не мог (п. 5).

Фрахтование трамповых пароходов «Ллойд-Триестино» под экспортные грузы, если это фрахтование проходило через Одесскую фрахтовую контору Наркомторга, производилось исключительно Черноморско-Азовской конторой СТФ как представителем «Ллойд-Триестино» (п. 6).

Кроме того, «Ллойд-Триестино» взяло на себя обязательство уплачивать СТФ: а) со всех импортных в порты СССР грузов 2,5 % с суммы вырученного «Ллойд-Триестино» фрахта; б) на отправляемые из портов СССР на пароходах «Ллойд-Триестино» грузы как массовые, так и генеральные, 5 % с суммы вырученного «Ллойд-Триестино» фрахта; в) за отправляемые из портов СССР на трамповых переходах «Ллойд-Триестино» грузы – 5 % с суммы вырученного «Ллойд-Триестино» фрахта, причем в эти 5% включалась и комиссия Одесской фрахтовой конторы, когда фрахтование было произведено через эту фрахтконтору; г) за выполнение всех агентских функций – прием и отпуск пароходов в портах СССР – агентурное вознаграждение в сумме 15 гиней за каждый пароход по первому порту. За прием же и отпуск пароходов того же рейса в последующих портах – 5 гиней по каждому порту (п. 12) [9, л. 103–108].

Как сообщала контора СТФ во Франции правлению, по этому договору удалось договориться с компанией «Лloyd-Триестино» об отчислении в пользу СТФ 10 % рефакции с грузов Торгпредства и Хозорганов в порты СССР для перевозки через СТФ и помимо него. Также удалось добиться от этой фирмы снижения фрахтов из Венеции до Одессы – Новороссийска – Батума на разницу железнодорожной перевозки из промышленных центров Италии – Ломбардии Пьемонта и Венетте, в связи с чем новые фрахты «Лloyd-Триестино» не должны были превышать (включая перевалочные расходы) стоимости перевозки грузов СТФ на пароходах о-ва «Ситмар» через Геную.

До заключения этого договора «Ситмар» был монополистом по сообщению с Черным морем и держал фрахты высокими, теперь же, по мнению парижской конторы, можно было работать над их снижением. Контора отмечала: «Мы можем реализовать предложение “Лloyd-Триестино”, предоставив ему перевозку наших грузов в пределах до половины всех будущих отправок, производимых до сего времени через Геную. При отправках грузов через Венецию мы можем пользоваться срочными пароходами, до Константинополя и даже с перегрузкой в Константинополе может значительно ускорить доставку наших товаров по назначению, чем при отправке на п/х о-ва “Ситмар”». Кроме того, контора просила предоставлять «Лloyd-Триестино» больше грузов чем ранее, около 50 % того, что давали для «Ситмар». Также сообщалось, что «Лloyd-Триестино» дало согласие на регулярные заходы в порты Азовского моря 1 раз в месяц «в случае нашей в том потребности» [9, л. 116–117].

Отчасти разделяя радость от заключения указанного договора, правление СТФ в своем ответном письме от 23 ноября 1926 г. вынуждено было указать главному агенту СТФ во Франции, что Черноморская контора не сможет повлиять на «Лloyd-Триестино» в смысле понижения фрахта и тем оказать давление на «Ситмар». Основной причиной к тому был небольшой товаропоток из Италии, а если это случилось бы, то СТФ был в состоянии посылать собственные суда в порты Северной Италии за импортными грузами [9, л. 120].

Очевидно, следует указать, что в конце 1926 г. между Представительством Госторга СССР и фирмой «Дерутра» (Гамбург) был также подписан договор, которым эта фирма принимала на себя, а Укгосторг передавал ей транспортирование своих грузов в Германии и из пределов Германии в другие страны как по водным, так и по железнодорожным и воздушным путям, а также выполнение всех связанных с транспортировкой работ, в том числе с правом фрахтования пароходов [9, л. 127–127 об.].

Важно отметить и тот факт, что фирмы «Триестинский Ллойд» и «Дерутра» были весьма непростыми партнерами, которые доставляли весьма много беспокойства и хлопот, а иногда и убытков СССР. Так, управляющий Одесской фрахтовой конторы Тихонов еще в апреле 1926 г. писал в Москву «О фактах нечестной конкуренции Триестинского Ллойда, который критически занижал ставки фрахта по направлению на Константинополь» [14, л. 26]. Одновременно Тихонов просил «отбить» у указанной фирмы Сахаротрест с его заказом, которому предлагалась ставка 10/-, в то время как иногда Триестинский Ллойд заставлял СТФ братья и по 5/- (за кубометр), как это было с Экспортлесом.

В письме также указывалось, что в Италии было организовано новое пароходство – «Сан-Марко» с правлением в Венеции, учрежденное итальянским министерством путей сообщения и министерством финансов, очевидно, для вытеснения Триестинского Ллойда с рынка. Представитель этого пароходства предлагал, пока неофициально, сотрудничество с Доброфлотом [14, л. 30]. Тихонов предлагал этим давить на Триестинский Ллойд в переговорах о немедленной передаче агентств в портах и закрытии его контор.

Таким образом, появилась реальная возможность работать на конкуренции иностранных пароходных обществ с целью понижения фрахтовых ставок. Исходя из этого, Главное Агентство СТФ во Франции 21 декабря 1926 г. писало правлению СТФ и Черноморско-Азовской конторе «Касат. работы с о-вами Ллоиде Триестино Сервици Маритими», что агентство во Франции обращается с просьбой воздействовать на эти общества, имея в виду, что Черноморско-Азовская контора уже производила большие отгрузки экспортных товаров, в связи с чем она могла произвести давление для понижения фрахтов на время, пока у французской конторы не появится достаточного к-ва перевозок, при котором она могла бы вызвать между ними конкуренцию, а за этим и снижение фрахтов.

Для сведения также сообщалось, что принятые меры Итальянским агентством и Торгпредством в Италии против повышения фрахтов положительных результатов не дали вследствие отсутствия конкуренции и Ситмара в перевозках в порты Черного моря. При этом фрахты Ситмара из портов Италии были минимум в 2 раза ниже. Кроме того, подозрение о завышенных ставках из Батума пало на Совторгфлот, имелись в виду экспортные товары, идущие в порты Италии и Марсель.

Указывалось и то, что «нашим отделением в Ленинграде допускаются очень высокие фрахты при перевозке их экспортных грузов, в то время как фирмы, закупившие товар фоб, получают от пароходных о-в вдвое меньший фрахт для аналогичных перевозок из Ленинграда в Гавр». Также Торгпредство жаловалось на чрезвычайно высокие фрахты из портов Черного моря и обратилось к отделению СТФ в Батуме с просьбой о снижении фрахта, что уже якобы неоднократно производилось фирмами Ситмар и Паке по прибытии пароходов в Марсель как для Торгпредства, так и для частных отправителей.

Мотивируя тем, что установление фрахтов экспортных товаров из портов Черного моря производилось ими согласно фрахтам, назначенным Совторгфлотом, общества Ситмар и Пакэ заявляли, что в портах отправления снижения они производить не могли и могли его произвести при наличии их на то желания только в портах назначения. В данном случае о-во Ситмар, видимо, снижение произвести не желало и ответило Торгпредству, что оно не будет возражать против снижения только в том случае, если Батумское отделение СТФ согласится на понижение установленного фрахта.

Из этого примера контора во Франции сделала вывод, что вся тяжесть и ответственность за высокие фрахты на экспортные товары из портов СССР Торгпредством возлагается на СТФ, в связи с чем создавалось весьма неблагоприятное положение. На основании подобных примеров Торгпредством и Хозорганами делались выводы, что СТФ не защищал интересов своей клиентуры и

назначал для них фрахты вдвое выше, чем фрахты, которых добивались частные отправители непосредственно от пароходных обществ [15, л. 1а–2].

Как видно из представленного материала, несмотря на создание первоначальной нормативно-правовой базы, направленной на урегулирование вопросов, связанных с морскими перевозками, арендой и фрахтом морских торговых судов, а также о правах и обязанностях различных государственных организаций, вытекающих из упомянутых законодательных актов, реальная ситуация в развитии организации фрахтового дела в СССР в середине 1920-х гг. была весьма сложной. Несмотря на централизацию фрахтового дела и создание центрального фрахтового совещания, деятельность, к примеру, Совторгфлота в этом направлении была относительно самостоятельной. Также большую долю самостоятельности в деле заключения фрахтовых и прочих договоров еще сохраняли Торгпредства и фрахтовые конторы за рубежом.

Список литературы

1. Благодатная Е. Ю. Упорядочение фрахтовой деятельности в СССР в 1925 – начале 1926 гг. // Ученые записки Крымского федерального университета имени В. И. Вернадского. Юридические науки. – 2015. – Т. 1 (67). № 4. – С. 3–14.

2. СУ РСФСР, 1923, № 12, ст. 162.

3. Государственный Архив Николаевской области, ф. Р-945, оп. 1, д. 25. Циркуляры правления Экспортхлеб, план и переписка с правлением Укрэкспортхлеб о заготовке, страховке и переработке зернопродуктов. 14.08–29.12.1923. 71 л.

4. Там же, Р-945, оп. 1, д. 36. Переписка с начальниками Екатерининской и Николаевской железных дорог и портом о предоставлении вагонов, ремонте подъездных путей, создании условий по разгрузке вагонов и загрузке пароходов. 26.06. – 31.12.1923. 223 л.

5. Государственный архив Одесской области, ф. Р-1965, оп. 4, д. 40. Фрахтовые договора и переписка с агенством НКВД, Центральным правлением госторгфлота, о порядке фрагования судов перевозок военных грузов и пассажиров. 17.03.1924–26.11.1924. 57 л.

6. Там же, Р-1965, оп. 4, д. 37. Протоколы совещаний ответственных работников морфрахтконтор и Одесской конторы о снабжении продовольствием иностранных пароходов. 4.06.1924–31.12.1924. 121 л.

7. Там же, Р-1965, оп. 6, д. 20. Переписка с правлением, фрахтовым бюро и другими организациями о фраговании судов заграничного плавания. 1925.

8. Там же, Р-1965, оп. 6, д. 5. Приказы наркомта Внутренней торговли СССР. Выписки из протокола заседания коллегии о деятельности госторгфлота на Ближнем Востоке и переписка с министерством иностранных дел. 1925.

9. Там же, Р-1965, оп. 6, д. 55. Переписка с загранично-фрахтовой частью. 1926.

10. Там же, Р-1965, оп. 6, д. 8. Приказ Гос. Черноморскому пароходству, циркуляры главной конторы и переписка с мурманским моргагенством о перевозках и других вопросах. 1925.

11. Там же, Р-945, оп. 1, д. 56. Постановления СНК УССР, циркуляры и распоряжения «Экспортхлеб». 1.11.1924–13.11.1925. 206 л.

12. Собрание узаконений и распоряжений правительства за 1921 г. – М., 1944. – 1198 с.

13. Государственный архив Одесской области, ф. Р-1965, оп. 6, д. 9. Циркуляры правления и главной конторы агентам Совторгфлота. 1925.

14. Там же, Р-1965, оп. 6, д. 53. Переписка с правлением Совторгфлота по вопросам покупки и продажи судов. 1926.

15. Там же, Р-1965, оп. 6, д. 94. Переписка с заграничной фрахтовой частью об импортных фрахтах. 1927.

Blagodanaya E. Yu. Organization of the chartered business in 1924–1926 // Scientific notes of V. I. Vernadsky Crimean federal university. Juridical science. – 2016. – Т. 1 (67). № 1. – P. 12–23.

In-process, on the basis of study and analysis of wide complex of the archived sources (correspondence, circulars, agreements etc.) specified, that not looking on creation of primary normatively-legal base sent to the

settlement of questions related to marine transportations, lease and freight of maritime trade courts, and also about rights and duties of different state organizations following from the mentioned legislative acts, the real situation in development of organization of the chartered business in the USSR in the middle of 1920th was very difficult. Not looking on centralizations of the chartered business and creation of the central chartered conference, activity, for example, of the Soviet mercantile fleet in this direction was relatively independent. Also the large stake of independence on business of entering into the chartered and other contracts was yet saved by Торгпредства and chartered offices abroad.

Keywords: freight, Soviet mercantile fleet, chartered bureaus, steamship societies.

Spisok literatury:

1. Blagodatnaya E. Yu. Uporyadochenie frahtovoy deyatel'nosti v SSSR v 1925–nachale 1926 gg. // Uchenye zapiski Krymskogo federal'nogo universiteta imeni V.I. Vernadskogo Yuridicheskie nauki. – 2015. – T. 1 (67). № 4. – S. 3–14.
2. SU RSFSR, 1923, №12, st. 162.
3. Gosudarstvennyy Arhiv Nikolaevskoy oblasti, f. R-945, op. 1, d. 25. Tsirkulyary pravleniya Eksporthleb, plan i perepiska s pravleniem Ukreksportbleb o zagotovke, strahovke i pererabotke zernoproductov. 14.08–29.12.1923. 71 l.
4. Tam zhe, R-945, op. 1, d. 36. Perepiska s nachalnikami Ekaterininskoy i Nikolaevskoy zheleznih dorog i portom o predostavlenii vagonov, remonte podezdnyh putey, sozdaniy usloviy po razgruzke vagonov i zagruzke parohodov. 26.06. – 31.12.1923. 223 l.
5. Gosudarstvennyy Arhiv Odesskoy Oblasti, f. R-1965, op. 4, d. 40. Frahtovye dogovra i perepiska s agenstvom NKID, Tsentralnym pravleniem gostorgflota, o poryadke fraktovaniya sudov perevozok voennyh gruzov i passazhirov. 17.03.1924–26.11.1924. 57 l.
6. Tam zhe, R-1965, op. 4, d. 37. Protokoly soveshchaniy otvetstvennyh rabotnikov morfraktkontor i Odesskoy kontory o snabzhenii prodovolstviem inostrannyh parohodov. 4.06.1924–31.12.1924. 121 l.
7. Tam zhe, R-1965, op. 6, d. 20. Perepiska s pravleniem, fraktovym byuro i drugimi organizatsiyami o fraktovaniy sudov zagranichnogo plavaniya. 1925.
8. Tam zhe, R-1965, op. 6, d. 5. Prikazy narokma Vnutrenney torgovli SSSR. Vypiski iz protokola zasedaniya kollegii o deyatel'nosti gostorgflota na Blizhnem Vostoke i perepiska s ministerstvom inostrannyh del. 1925.
9. Tam zhe, R-1965, op. 6, d. 55. Perepiska s zagranichno-frahtovoy chastyu. 1926.
10. Tam zhe, R-1965, op. 6, d. 8. Prikaz Gos. Chernomorskoy parohodstvu, tsirkulyary glavnoy kontory i perepiska s murmanskim moragenstvom o perevozkah i drugih voprosah. 1925.
11. Tam zhe, R-945, op. 1, d.56. Postanovleniya SNK USSR, tsirkulyary i rasporyazheniya «Eksporthleb». 1.11.1924–13.11.1925. 206 l.
12. Sobranie uzakoneniy i rasporyazheniy pravitelstva za 1921 g. – M., 1944. – 1198 s.
13. Gosudarstvennyy Arhiv Odesskoy Oblasti, f. R-1965, op. 6, d. 9. Tsirkulyary pravleniya i glavnoy kontory agentam Sovtorgflota. 1925.
14. Tam zhe, R-1965, op. 6, d. 53. Perepiska s pravleniem Sovtorgflota po voprosam pokupki i prodazhi sudov. 1926.
15. Tam zhe, R-1965, op. 6, d. 94. Perepiska s zagranichnoy frahtovoy chastyu ob importnyh frahtah. 1927.

УДК 342.724

КАТЕГОРИЯ КОЛЛЕКТИВНЫХ ПРАВ КАК ПРАВ ТРЕТЬЕГО ПОКОЛЕНИЯ В ЗАРУБЕЖНЫХ И РОССИЙСКИХ ИССЛЕДОВАНИЯХ

Гарчева Л. П.

Крымский федеральный университет им. В. И. Вернадского

В статье проанализированы различные мнения российских и зарубежных ученых по вопросу о сущности и содержанию прав третьего поколения, сказано о неоднозначности подходов исследователей к трактовке понятия «коллективные права», отмечено, что до сих пор нет единого мнения о том, какие права можно считать правами третьего поколения. Автор отмечает, что проблема определения коллективных прав упирается в специфику самого коллективного субъекта, что к этой категории прав относятся лишь права, субъектами которых являются народ и нация, в том числе право на самоопределение, право на устойчивое развитие, на мир, на здоровую окружающую среду, право на совместное использование общего наследия человечества, на информацию, на гуманитарную помощь, т. е. коллективные или групповые права, связанные с понятием солидарности, и их нельзя рассматривать как сумму индивидуальных прав и свобод лиц, которые входят в то или другое сообщество, коллектив.

Ключевые слова: коллективные права, коллективные субъекты, третье поколение прав.

Конструкцию трех поколений прав человека в 70-х годах XX ст. предложил чешский ученый бывший директор департамента прав человека и мира ЮНЕСКО Карел Васак. Он же назвал права третьего поколения солидарными, или коллективными правами.

Выделение третьего поколения прав человека ученые связывают с возрастающей глобализацией, взаимозависимостью стран и народов, что влечет за собой необходимость совместных усилий и действий всего мирового сообщества. Считается, что появление коллективных прав «вызвано глобальными угрозами человечеству: угрозой экологической катастрофы, разрушительных военных конфликтов, экономической деградации целых частей света» [11].

Несмотря на то, что концепции прав третьего поколения уже более столетия, дискуссии вокруг природы этой группы прав не прекращаются. Проблемами прав третьего поколения – коллективными правами – занимаются как зарубежные, так и российские ученые. Значительный вклад в их развитие внесли К. Васак, Берни Г. Уэнстон, Д. Сандерс, Н. Л. Калера, Г. Н. Андреева, Н. В. Варламова, Е. А. Лукашева, А. Г. Осипов, С. И. Глушкова, С. И. Ивентьев и др. Круг научных проблем, затрагиваемых исследователями, чрезвычайно широк. Это вопросы о целесообразности выделения категории коллективных прав, их классификации, методологии определения сущности понятия коллективных прав и другие.

О неоднозначности отношения научного мира к концепции коллективных прав говорит периодически поднимаемый в трудах исследователей вопрос о целесообразности выделения группы коллективных прав. В 2000 году вышла

монография преподавателя Университета Гранады Николаса Лопеса Калеры под названием «Существуют ли коллективные права? Индивидуальность и социальность в теории прав человека», в которой автор подробно анализирует теоретические аспекты проблемы и сложившиеся к настоящему времени различные концепции коллективных прав, уделяя особое внимание теориям В. Кимлика, Й. Раса и М. Хартени [18]. Как отмечает Г. А. Андреева в реферате по данной работе, монография носит полемический характер, «интрига работы состоит в том, что исторически теория прав человека базировалась на индивидуализме, который на первый взгляд исключает коллективные права», но по мнению автора, «специфика нашего времени состоит в том, что в нем индивидуальная человеческая жизнь невозможна вне процессов социализации и множественности коллективных субъектов», а «индивидуальные права не могут существовать без коллективных» [1, с.117].

В 2002 году А. Г. Осипов, в принципе не отрицая существование концепции коллективных прав в целом и групповых прав в частности, пишет: права третьего поколения вряд ли могут считаться правами в строго юридическом значении; «на вопрос, есть ли в юридическом смысле коллективные права или нет коллективных прав, можно дать следующий ответ – скорее нет, чем да», и «утверждения в том духе, что весь мир признает коллективные права, не соответствует действительности» [10].

Сегодня вопрос о том существуют ли коллективные права, уже не поднимается, споры идут вокруг многообразия трактовок понятий «коллективных прав», «коллективных субъектов», содержания прав третьего поколения.

Анализ работ, посвященных правам третьего поколения, показывает, что до сих пор нет единого мнения о том, какие права можно считать правами третьего поколения. Все ученые относят к этой категории прав права, субъектами которых являются народ и нация, в том числе право на самоопределение, право на устойчивое развитие, на мир, на здоровую окружающую среду, право на совместное использование общего наследия человечества, на информацию, на гуманитарную помощь, т. е. коллективные или групповые права, связанные с понятием солидарности. Однако если одни ученые ограничивают третье поколение этим кругом коллективных прав, то другие приобщают к ней все права, которые можно осуществить не только индивидуально, но и коллективно, включая право на забастовки, коллективные петиции, заключение коллективных трудовых договоров, право на объединение в политические партии и общественные организации, заключение брака, а также специальные права, определенной (специальной) группы (инвалидов, детей, женщин, мигрантов, заключенных и т. д.). При этом авторы далеко не всегда объясняют, какие значения они вкладывают в понятие «коллективные права», рассматривают их с точки зрения сущности прав третьего поколения или с точки зрения способов и формы реализации индивидуальных прав.

Так, С. И. Глушкова пишет, что «к коллективным правам можно отнести права народов и права наций, закрепленные в международных и региональных стандартах по правам человека, национальном законодательстве соответствующих стран. Среди них – такие права, как право на мир, солидарность, самоопределение, устойчивое развитие, др.». Далее из прав народов и наций автор выделяет права национальных меньшинств и коренных народов и называет их групповыми правами