

УДК 340.15

**ПРОБЛЕМА ПРАВОВОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ИММУНИТЕТА
СОВЕТСКИХ ГОСУДАРСТВЕННЫХ ТОРГОВЫХ СУДОВ В 1930-Е ГОДЫ**

Кошкин А. С.

Крымский федеральный университет им. В.И. Вернадского

В статье проанализированы теоретический и практический аспекты необходимости правового закрепления иммунитета советских торговых судов.

Проанализированы историко-правовые материалы, позволяющие отметить позицию Народного комиссариата иностранных дел и морского ведомства в 1930-е годы, во-первых, относительно защиты иммунитета торговых судов СССР за рубежом, и, во-вторых, о связанных с этим задачах, по созданию нового Кодекса торгового мореплавания.

Ключевые слова: Торговое судоходство, Кодекс торгового мореплавания, иммунитет, ЦУМОРфлот, буржуазные страны.

Вопрос о неприкосновенности государственных торговых судов в 1930-е годы не только служил предметом освещения и обсуждения в советской и иностранной международно-правовой литературе, но и привлекал к себе внимание непосредственно во внешнеполитической и внешнеторговой деятельности Советского государства.

Это положение особенно проявлялось в связи с увеличением объема международных перевозок на советских морских судах и неоднократными попытками буржуазных судебных органов наложить арест на эти суда в порядке предварительного обеспечения исковых требований.

Как известно, государственные морские торговые суда составляли исключительную собственность Советского социалистического государства, которое выступало единым и единственным субъектом права собственности на эти суда. Государственные морские пароходства владели, пользовались и распоряжались этими судами на праве оперативного управления.

В Постановлении СНК СССР ОТ 9 декабря 1934 г. говорилось именно о собственности на государственные морские суда Союза ССР, а не пароходств. О собственности на государственные суда также указывалось в ст. 176 Кодекса торгового мореплавания, ст. 22 ГК РСФСР и ст. 21 и ст. 22 Основ гражданского законодательства СССР и Союзных республик [1, с. 347].

В Положении 1926 г. об отчуждении государственного имущества отмечалось, что государственные суда, как и заводы и фабрики, изъяты из оборота [2].

В силу изложенного арест советских государственных судов не допускался, хотя иски к пароходствам были допустимы, но с наложением ареста лишь на имущество самого пароходства [3, л. 3].

В письме Главного транспортного управления от 7 февраля 1935 года «Об арестах советских судов за границей» указывалось, что необходимо резко протестовать против арестов и дать соответствующие инструкции капитанам [4, л. 8].

В связи с этим в Заключении ЦУМОРа от 8 мая 1936 г. капитанам рекомендовалось:

а) заявлять письменный протест суду против попытки применить арест в отношении судна, одновременно следовало предъявить копию судового свидетельства;

б) заявить аналогичный протест необходимо, если было вынесено решение суда, и оно приводится в исполнение;

в) ставить в известность посла или консула, причем сразу же после того, как произошел тот или иной факт, который мог, по мнению капитана, повлечь за собой требования стороны об аресте судна;

г) учитывать, что хотя и нет единообразия в иностранной практике, сразу желаемые результаты не наступят, их следует добиваться.

Имея в виду то обстоятельство, что во многих буржуазных странах отрицательно относятся к иммунитету, следует рекомендовать капитанам во избежание задержки судов принимать меры к выдаче гарантий в случаях:

а) когда капитаны поставлены перед фактом наложения ареста, который они не надеются устранить путем обжалования в течение срока нахождения судна в иностранном порту;

б) когда имеется основательное опасение, что суд при данных обстоятельствах допустит меру обеспечения в виде ареста судна, а претензия истца имеет серьезные основания;

в) когда выдача гарантии может послужить поводом для соглашения о передаче судебного или арбитражного разбирательства в СССР.

В первом случае нужно сделать оговорку в тексте гарантии или в особом письме, что гарантия выдается в устранение ареста, подчеркнув при этом, что наша точка зрения по вопросу иммунитета неизменна. Также важно, что выдача гарантии не должна исключать продолжения процесса по жалобе на наложение ареста. При удовлетворении жалобы приведенная выше оговорка дает основания для отзыва гарантии.

Кроме того, необходимо иметь в виду, что судебная мера обеспечения может быть оспариваема и по существу на основании отсутствия достоверности иска [4, л. 12].

В упомянутом заключении ЦУМОРа приведены рекомендации относительно присоединения СССР к Конвенции об ограничении ответственности от 25 августа 1924 года. В заключении говорилось о целесообразности присоединения, поскольку это дало бы некоторые гарантии единообразного применения правовых норм, регулирующих последствия аварий, к советским судам со стороны иностранных судебных органов.

Вместе с тем ЦУМОР предлагал сделать три оговорки:

а) присоединение возможно лишь в том случае, если конвенция будет ратифицирована Англией, Францией и Италией;

б) обеспечение полного вознаграждения по требованиям трудящихся за увечья;

в) иммунитет советских государственных судов [4, л. 18].

В Заключении ЦУМОРа от 26 марта 1926 г, на проект Постановления СНК «О праве задержания судов властью начальника порта», отмечалось следующее:

а) указывалось на то, что ряд содержащихся в проекте норм приведен также в проекте ЦУМОРа «Об управлении портами»;

б) отмечалось, что в проекте нет указания на право задержания судна при повреждении им портовых сооружений;

в) подчеркивалось, что в проекте вовсе не отражен принцип недопустимости обращения взыскания на государственные коммерческие суда [5, л. 26].

Заключение подписали начальник отдела торгового мореплавания и начальник части морского законодательства.

Немаловажно, что в Замечаниях НКВД на проект КТМ, подписанных Литвиновым М.М. от 26 октября 1935 года № 332, на имя Управделами СНК, Наркома водного транспорта, Наркома внешней торговли, в частности говорилось, что между ст. 185 и ст. 240 проекта нет согласованности. Если в ст. 185 говорится, что взыскания на государственные суда нельзя накладывать, то ст. 240 объявляет, что судовладелец отвечает всем своим имуществом. При этом проект не давал понятия судовладельца, которое имелось в действующем на тот момент КТМ. Поэтому ст. 240, как было сказано в замечаниях НКВД, могла быть истолкована как разрешающая обращать взыскание на суда, что было крайне нежелательным.

Далее в Замечаниях говорилось, что в главе XI (ст. 313-316) проекта, посвященной наложению ареста на судно и груз, отсутствуют содержащиеся в действующем КТМ положения:

а) об ответственности за неправильное задержания судна;

б) о воспрещении наложения ареста на судно, не закончившее рейса (ст. 239 и ст. 240) действующего КТМ. В Замечаниях подчеркивалась целесообразность восстановления этих правил.

Следует отметить, что на Страсбургской конференции по речному праву в 1926 году советский делегат подчеркивал позицию государства о невозможности ареста и отчуждения национализированных судов, в отличие от судов частновладельческих.

Ярким примером, также отражающим данную проблему, является практика зарубежных государств.

Так, в письме ЦУМОРфлота 1934 г. № 50314 о правовом положении судов в портах США говорилось, что государственные торговые суда США пользуются режимом отличным от режима частных торговых судов. По закону Public Vessel Act от 1925 г. государственные торговые суда не могут быть объектом иска *in rem*. Они, следовательно, не могут быть и объектом обеспечительного ареста для взыскания.

В письме ЦУМОРа отмечалось, что аналогичное положение установлено в СССР (ст. 37, ст. 176 и ст. 239 КТМ; Ст. 22 ГК РСФСР) [6, л. 567].

В письме предлагалось произвести обмен нотами между СССР и США с целью взаимного признания иммунитета государственных торговых судов.

Естественно, что установление подобного режима не должно было предрешать вопрос о подсудности исков, предъявляемых к предприятиям, эксплуатирующим эти суда, принадлежащие на правах собственности государству. Эта принадлежность судна государству должна была бы устанавливаться документами, удостоверяющими по закону флага право собственности государства на судно.

В письме отмечалось, что заключение такого соглашения между СССР и США явилось бы крупным прецедентом для обращения с другими странами [6, л. 33].

Показательной по данному вопросу является и судебная практика отдельных иностранных государств.

Так, 12 ноября 1935 г. норвежские власти арестовали в Бергене п/х «Буденный» по иску к п/х «Леонид Красин».

Капитан протестовал против ареста, заявляя, что арест п/х «Буденный» никакого отношения по делу п/х «Леонид Красин» не имеет, однако арест все же был наложен.

5 марта 1957 г. МИД СССР заявил протест в связи с арестом советского т/х «Тулома» по решению прокуратура города Бриндизи.

Протест заявлен на том основании, что т/х «Тулома» принадлежит иностранному государству и, в связи с этим пользуется иммунитетом.

В протесте одновременно сообщалось, что по возникшему спору достигнута договоренность об урегулировании претензий между заинтересованными организациями и фирмой «Фрателли Баретта», являющейся владельцем буксира «Ардиментезе», оказавшего помощь «Туломе» [7, с. 24].

Отметим, что вышеупомянутые теоретические положения международного права об иммунитете государства вообще, об иммунитете его собственности (включая собственность па морские торговые суда) в частности, а также международно-правовые акты, национальное законодательство и, особенно, судебная практика различных государств по данному вопросу позволяют сделать некоторые выводы об отношении той или иной буржуазной страны к вопросу о предоставлении иммунитета иностранным государственным торговым судам, том числе, разумеется, и торговым судам СССР.

Вместе с тем значительный интерес представляют также материалы исторического порядка, не потерявшие своей актуальности и по сегодняшний день. Причем, их актуальность подтверждается не только интересами защиты неприкосновенности советских торговых судов за рубежом в 1930-е годы, о чем говорилось выше, но и необходимостью переработки кодекса торгового мореплавания СССР, переработка которого в дальнейшем позволила внести существенные изменения в механизм морского торгового судоходства.

Список литературы:

1. Собрание постановлений Правительства Союза Советских Социалистических Республик: издание Управления делами Совета Министров СССР. - Москва: Юрид. лит., 1917-. - 21-25 см. 1936: Отд. 2, № 40. - 1936. - 1083-1674 с.
2. Постановление ЦИК и СНК СССР от 11 июня 1926 года «Об отчуждении государственного имущества». – URL: Об отчуждении государственного имущества от 11 июня 1926 - docs.cntd.ru
3. По вопросу иммунитета советских государственных торговых морских судов в современных условиях. ЦГАНД СПб. Ф. 215. Оп. 1-6. Д. 55, - 40 л.
4. Краткая справка по иммунитету советских государственных торговых судов. ЦГАНД СПб. Ф. 215. Оп. 1-6. Д. 62, - 54 л.
5. Советское торговое судоходство в современных условиях. ЦГАНД СПб. Ф. 215. Оп. 1-6. Д. 57, - 36 л.
6. О некоторых вопросах внешней политики советского государства в современный период. ЦГАНД СПб. Ф. 215. Оп. 1-8. Д. 71,- 87 л.
7. Труды комиссии торгового мореплавания и морского права под ред. Э.Ф. Розенталя // Внешторгиздат, Москва 1964 г., 262 с.

Koshkin A.S. The problem of legal regulation of the immunity of soviet state merchant ships in the 1930 s. // Scientific notes of V. I. Vernadsky crimean federal university. Juridical science. – 2023. – Т. 9 (75). № 1. – P. 430-434.

The article analyzes the theoretical and practical aspects of the need for legal consolidation of the immunity of Soviet merchant courts.

Historical and legal materials are analyzed, allowing to note the position of the People's Commissariat for Foreign Affairs and the Maritime Department in the 1930s, firstly, regarding the protection of the immunity of

merchant ships of the USSR abroad, and, secondly, about the related tasks of creating a new Code of Commercial navigation.

Keywords: Merchant shipping, Merchant Shipping Code, immunity, TSUMORflot, bourgeois countries.

Spisok literaturey:

- 1.Sobranie postanovlenij Pravitel'stva Soyuza Sovetskikh Socialisticheskikh Respublik: izdanie Upravleniya delami Soveta Ministrov SSSR. - Moskva: YUrid. lit., 1917-. - 21-25 sm. 1936: Otd. 2, № 40. - 1936. - 1083-1674 s.
- 2.Postanovlenie CIK i SNK SSSR ot 11 iyunya 1926 goda «Ob otchuzhdenii gosudarstvennogo imushchestva». - URL: Об отчуждении государственного имущества от 11 июня 1926 - docs.cntd.ru
- 3.Po voprosu immuniteta sovetskikh gosudarstvennyh torgovyh morskikh sudov v sovremennykh usloviyah. CGAND SPb. F. 215. Op. 1-6. D. 55, - 40l.
- 4.Kratkaya spravka po immunitetu sovetskikh gosudarstvennyh torgovyh sudov. CGAND SPb. F. 215. Op. 1-6. D. 62, - 54 l.
- 5.Sovetskoe torgovoe sudohodstvo v sovremennykh usloviyah. CGAND SPb. F. 215. Op. 1-6. D. 57, - 36 l.
- 6.O nekotorykh voprosakh vneshnej politiki sovetskogo gosudarstva v sovremennyy period. CGAND SPb. F. 215. Op. 1-8. D. 71,- 87 l.
- 7.Trudy komissii torgovogo moreplavaniya i morskogo prava pod red. E.F. Rozentalya // Vneshtorgizdat, Moskva 1964 g., 262 s.