

или разных портах, и тогда выдавалось удостоверение о неполном осмотре, подлежащее постепенному дополнению.

Освидетельствование судов следовало производить портовыми техниками или лицами под наблюдением начальника порта в присутствии судовладельца или лица им уполномоченного, каким мог быть капитан судна или механик. Выдаваемые начальником порта временные удостоверения об осмотре по заполнении всех сведений имели силу для совершения плавания впредь до замены их свидетельствами, выдаваемыми инспекцией ГУТИИП.

Инспекция могла рассматривать доставляемые начальниками портов копии удостоверений лишь в смысле контроля за единством требований в портах и для разбора протестов судовладельцев на освидетельствования, когда такие претензии поступали [6, л. 371–372 об.].

В октябре 1903 г. разработан проект правил осмотра барж, лихтеров и др. плавучих средств, не имеющих двигателей или парусов [7, л. 24–24 об.]. Что до классификационного осмотра, то по желанию владельцев баржи и другие плавучие средства могли осматриваться назначенными для этого лицами ГУТМиП с целью удостоверить сохранность и безопасность перевозки различных грузов на них, для отзыва о состоянии различных устройств и приспособлений и «вообще, с целью выяснить техническую сторону того или другого вопроса о наилучшей их эксплуатации» (п. 13) [7, л. 35].

Приказом ГУТМиП от 5 сентября 1903 г. постепенная классификация торговых судов возложена на старшего инспектора торгового мореплавания и судов, а в торговых портах – на местные комиссии [8, л. 212–213], а законом от 31 октября 1909 г. «Об изменении и дополнении действующего постановления о морской торговле» (32674) были приняты и правила освидетельствования судов [9, с. 902–904].

С началом революционных событий 1917 г. система органов, занимавшихся этими вопросами, стала резко меняться, а первые годы советской власти характеризуются разработкой и принятием, скорее, чрезвычайного законодательства в этом вопросе, нежели осознанным созданием логической единой системы. Так, как известно, 3 апреля 1919 г. было опубликовано постановление народного комиссара труда «О передаче надзора по технике безопасности судов в ведение народного комиссариата труда». Им предлагалось, что находящиеся в составе главного управления водного транспорта (Главвода) а) отдел по испытанию паровых котлов на судах и б) учреждение портовых техников переходят с момента опубликования этого постановления со всем имуществом, делами, приборами и инструментами в отдел социального обеспечения и охраны труда комиссариата труда, образуя в его составе «Инспекцию судостроительства».

Личный состав отдела по испытанию паровых котлов на судах и учреждения портовых техников как в центре, так и на местах, переходил в ведение комиссариата труда в мере действительной надобности названного личного состава для успешной работы в «Инспекции судостроительства». Взаимоотношения между «Инспекцией судостроительства» комиссариата труда и центральными и местными органами Главвода предлагалось установить особой инструкцией, изданной комиссариатом труда по соглашению с Главводом. Главвод также обязывался сдать архивы, дела, имущество, приборы и инструменты отдела по испытанию паровых котлов на судах

и учреждения портовых техников в двухнедельный срок со дня опубликования постановления в комиссариат труда [10, с. 284–285].

Что же касается измерения вместимости торговых судов, то данному вопросу было посвящено принятое специальным декретом положение от 16 мая 1921 г. Согласно данному документу, измерение вместимости судов торгового флота РСФСР следовало производить по системе Мурсома (Morsom).

Многие из этих нормативных актов были изданы во исполнение, развитие и изменение более ранних, к примеру, декрета СНК от 22 сентября 1919 г. «О приписке морских судов к порту» [10, с. 660].

Тенденция к дальнейшей коррекции вопросов, связанных с припиской и регистрацией судов, сохранилась и в декрете СНК РСФСР от 20 мая 1921 г. «О приписке морских судов к порту и о внесении их в судовой реестр».

Стремясь использовать этот опыт, по тем временам весьма прогрессивный, для осуществления надзора за состоянием и классификацией судов, плавающих под русским торговым флагом, 24 марта 1923 г. СТО РСФСР принял постановление «Об отчетности по перевозкам и работе флота на внутренних водных путях сообщения и о регистрации частновладельческих судов». Им на НКПС возлагалось производство регистрации всех частновладельческих судов (п. 2).

Наиболее же важным шагом в этом направлении стало издание 20 июня 1923 г. декрета ВЦИК и СНК РСФСР от «Об учреждении российского регистра» [11].

2 октября 1923 г. Совет труда и обороны СССР утвердил «Положение о Российском регистре» [12]. Возвращаясь к регламентации деятельности Российского регистра, следует упомянуть и о том, что в 1924 г. он был переименован в Регистр СССР. В этом же году он начал основную свою деятельность, в частности, по регистрации судов данного государства.

С целью преодоления различных и возможных разночтений, а также кодификации торгового морского законодательства в 1929 г. был принят Кодекс торгового мореплавания. Его глава II называлась «О судне», а п. «Б» был посвящен регулированию вопросов приписки судов к порту и внесению их в судовой реестр [13, л. 109].

В последующие годы деятельность Регистра СССР была налажена настолько, что в 1935 г. произошло его признание международными классификационными обществами.

В завершение работы следует также указать, что в этом направлении Россия лишь использовала общемировой опыт. Как известно, развитие морского судоходства вызвало необходимость оценки связанного с ним риска и снижения его до минимума. Одним из средств достижения этой цели была признана разработка технических нормативов, которым должно соответствовать судно, его механизмы, оборудование, и контроль за их выполнением в процессе проектирования, постройки и эксплуатации судна. Поэтому в XVIII–XIX вв. во многих морских державах мира стали появляться классификационные общества (организации), которые стали разрабатывать свои собственные правила классификации морских судов и ввели систему непрерывного контроля за их соблюдением на классифицированных судах. Наибольший авторитет и известность среди них получили Регистр судоходства Ллойда – LR (Англия), Бюро Веритас – BV (Франция), Норвежский Веритас – DNV (Норвегия), Германский Ллойд – GL

(Германия), Американское бюро судоходства – ABS (США), Итальянский морской регистр – RINA (Италия) [14].

В современном мире вопросы классификации судов и безопасности судоходства регулируются также и нормами международного права [15].

Список литературы

1. Полное собрание законов Российской империи. Собрание второе. Т. V. Отделение первое. 1830. – СПб., 1831. – 594 с.
2. Полное собрание законов Российской империи. Собрание второе. Т. XXXIII. Отделение первое. 1858. – СПб., 1860. – 802 с.
3. Полное собрание законов Российской империи. Собрание второе. Т. XL. Отделение первое. 1865. – СПб., 1867. – 991 с.
4. Полное собрание законов Российской империи. Собрание третье. Т. XXII. 1902 г. Отделение первое. – СПб, 1904. – 1030 с.
5. Полное собрание законов Российской империи. Собрание третье. Т. XXIII. 1903 г. Отделение первое. – СПб, 1905. – 1167 с.
6. Государственный архив Республики Крым (ГАРК), ф. 158, оп. 1, д. 2. Протоколы заседаний комитета по портовым делам. Копии. 1901 г. 302 л.
7. Там же, ф. 158, оп. 1, д. 4 а. Цирюляры и приказы Главного управления торгового мореплавания и портов о содержании железнодорожных путей и зданий на территории порта, с составлением описания портов, о перемещении по службе служащих порта. 30.12.1903–31.12.1904 г. 372 л.
8. Там же, ф. 158, оп. 1, д. 4 б. Предписания и распоряжения Главного управления торгового мореплавания и портов о правилах оценки повреждения судов, сроках стоянки судов для погрузки и выгрузки, по личному составу. 17.01.1903–31.12.1903 г. 286 л.
9. Полное собрание законов Российской империи. Собрание третье. Т. XXIX. 1909 г. Отделение первое. – СПб, 1912. – 1006 с.
10. Собрание узаконений и распоряжений правительства за 1919 г. – М., 1943. – 886 с.
11. Собр. Узак., 1923, N 57, ст. 562.
12. Вестник ЦИК, СНК и СТО, 1923, N 7, ст. 218 и Собр. Зак. СССР, 1924, N 25, ст. 218.
13. ГАРК, ф. Р-1599, оп. 1, д. 110. Протоколы совещаний работников управления Крымским районом Совторгфлота Черного моря, Феодосийского, Севастопольского, Евпаторийского, Сочинского торговых портов и переписка с управлением Крымским районом Совторгфлота Черного моря, Управлением советским торговым флотом Черноморского бассейна по хозяйству порта. Ведомости на плавсредства порта. 8.05.1930–27.12.1930 г. 499 л.
14. Классификация морских судов и плавучих сооружений // USEA INFO. – URL: http://usea.info/?Klassifikaciya_sudov (дата обращения: 22.03.2016).
15. Андреева А. Е. Историко-правовые аспекты классификации объектов портового контроля безопасности международного мореплавания // Международное публичное и частное право. – 2010. – № 4.

Zmerzly B. Organization survey of merchant ships in Russia in XIX – first half of XX century // Scientific notes of V. I. Vernadsky crimean federal university. Juridical science. – 2016. – Т. 1 (67). № 1. – P. 46–51.

The paper pointed out that one of the most important factors in ensuring the safety of navigation in the XVIII – XIX centuries. become examination and classification of marine trading vessels. To pre-revolutionary regulations in this area were the decrees February 12, 1830 "The additional decision about the commercial shipbuilding and Navigation"; "On the cancellation of the decision on compulsory testimony commercial sea-going vessels" of April 7, 1858 .; on August 23, 1902 "On inspection of vessels navigating on inland waterways". With the creation in 1903 of the Main Department of Merchant Shipping and Ports of the work entrusted to it. Since the end of 1917 the system of bodies dealing with these issues, has become dramatically changed. April 3, 1919 was issued a decree "On transfer of supervision on the safety of vessels under the jurisdiction of the People's Commissariat of Labour." September 22, 1919 adopted a decree of the SNK "On an addition of ships to the port." Most as an important step in this direction was the publication of June 20, 1923 decree of the Central Executive Committee and SNK of the RSFSR "On the establishment of the Russian Reg-

ister". October 2, 1923 Labor and Defense of the USSR Council approved the "Regulations on the Russian Register".

Keywords: inspection, merchant vessels, regulation, Register.

Spisok literatury:

1. Polnoe sobranie zakonov Rossijskoj imperii. Sobranie vtoroe. T. V. Otdelenie pervoe. 1830. – SPb., 1831. – 594 s.
2. Polnoe sobranie zakonov Rossijskoj imperii. Sobranie vtoroe. T. XXVIII. Otdelenie pervoe. 1858. – SPb., 1860. – 802 s.
3. Polnoe sobranie zakonov Rossijskoj imperii. Sobranie vtoroe. T. XL. Otdelenie pervoe. 1865. – SPb., 1867. – 991 s.
4. Polnoe sobranie zakonov Rossijskoj imperii. Sobranie tret'e. T. XXII. 1902 g. Otdelenie 1. – SPb., 1904. – 1030 s.
5. Polnoe sobranie zakonov Rossijskoj imperii. Sobranie tret'e. T. XXIII. 1903 g. Otdelenie 1. – SPb., 1905. – 1167 s.
6. Gosudarstvennyj arhiv Respubliki Krym (GARK), f. 158, op. 1, d. 2. Protokoly zasedanij komiteta po portovym delam. Kopii. 1901 g. 302 l.
7. Tam zhe, f. 158, op. 1, d. 4 a. Cirkuljary i prikazy Glavnogo upravlenija torgovogo moreplavanija i portov o sodержanii zheleznodorozhnyh putej i zdaniy na territorii porta, sostavleniem opisaniya portov, o peremeshhenii po sluzhbe sluzhashhih porta. 30.12.1903–31.12.1904 g. 372 l.
8. Tam zhe, f. 158, op. 1, d. 4 b. Predpisaniya i rasporyazheniya Glavnogo upravlenija torgovogo moreplavanija i portov o pravilah ocenki povrezhdenii sudov, srokah stojanki sudov dlja pogruzki i vygruzki, po lichnomu sostavu. 17.01.1903–31.12.1903 g. 286 l.
9. Polnoe sobranie zakonov Rossijskoj imperii. Sobranie tret'e. T. XXIIH. 1909 g. Otdelenie 1. – SPb., 1912. – 1006 s.
10. Sobranie uzakonenij i rasporyazhenij pravitel'stva za 1919 g. – M., 1943. – 886 s.
11. Sobr. Uzak., 1923, N 57, st. 562.
12. Vestnik CIK, SNK i STO, 1923, N 7, st. 218 i Sobr. Zak. SSSR, 1924, N 25, st. 218.
13. GARK, f. R-1599, op. 1, d. 110. Protokoly soveshhanij rabotnikov upravlenija Krymskim rajonom Sovtorgflota Chernogo morja, Feodosijskogo, Sevastopol'skogo, Evpatorijskogo, Sochinskogo torgovyh portov i perepiska s upravleniem Krymskim rajonom Sovtorgflota Chernogo Morja, Upravleniem sovetskim torgovym flotom Chernomorskogo bassejna po hozjajstvu porta. Vedomosti na plavсредства porta. 8.05.1930–27.12.1930 g. 499 l.
14. Klassifikacija morskikh sudov i plavuchih sooruzhenij // USEA INFO. – URL: http://usea.info/?Klassifikaciya_sudov (data obrashhenija: 22.03.2016).
15. Andreeva A. E. Istoriko-pravovye aspekty klassifikacii obektov portovogo kontrolja bezopasnosti mezhdunarodnogo moreplavanija // Mezhdunarodnoe publichnoe i chastnoe pravo. – 2010. – № 4.

УДК 340.15:347.79

РЕФОРМЫ УПРАВЛЕНИЯ ПОРТАМИ В СССР В 1931–1933 ГГ.

Коваль А. В.

Крымский федеральный университет им. В. И. Вернадского

Статья посвящена изучению эволюции управления портами в Черноморско-Азовском регионе в начале 1930-х гг. Основу проведенной в этот период реформы составили такие нормативные акты как: «Положение о правах и обязанностях начальников морских торговых портов СССР» от 10 апреля 1931 г.; постановление СТО «О морском транспорте» от 14 апреля 1931 г., № 147; 27 января 1932 г. ЦИК и СНК СССР приняли «Положение о Народном комиссариате водного транспорта». Постановлением СНК СССР от 21 ноября 1932 г. в системе Наркомвода образовано 3 самостоятельных объединения, в том числе и главное управление портового хозяйства. В соответствии с приведенным постановлением, в Черноморском бассейне с 1 января 1933 г. порты объявлялись самостоятельными хозрасчетными единицами с непосредственным подчинением ЦУПОРТУ в Москве. Этими решениями ведение морских торговых портов было передано из Народного комиссариата путей сообщения в новый комиссариат – водного транспорта – с созданием в нем специального органа для управления портами.

Ключевые слова: морские торговые порты, организация управления, Черноморско-Азовский регион.

Правовое регулирование деятельности транспортной инфраструктуры является одной из важнейших задач любого государства, для России, с ее огромной территорией, эта проблема особо актуальна. Огромную роль в транспортной инфраструктуре играет речной и морской транспорт, самостоятельное место в котором занимают морские порты. Управление деятельностью торговых портов прошло непростые эволюционные этапы, связанные в первую очередь с задачами, стоящими в то или иное время перед ними. Как известно, изучением проблем правового регулирования деятельности торговых портов в России занимались такие исследователи как Сидорченко В. Ф., Виноградов П. П., Кейлин А. Д., Егоров А. Ю., Смоленцев В. Д., Змерзлый Б. В., Горюнов Б. Ф., Шихнев Ф. М., Никеров П. С. и многие другие [1–11]. Тем не менее проблема эволюции правового регулирования деятельности торговых портов в советский период еще только требует своего изучения.

Создание новой структуры управления морским торговым транспортом вообще и торговыми портами Черноморско-Азовского региона в частности в 1930 г. требовало приведения в соответствие с ней нормативной базы, регулировавшей деятельность торговых портов. Очевидно, исходя из этого, 10 апреля 1931 г. за № 143 СТО СССР было принято «Положение о правах и обязанностях начальников морских торговых портов СССР», которое, кстати говоря, действовало до 1972 г. При этом положение об управлении морскими торговыми портами от 9 февраля 1927 г. отменялось.

Новым документом определялось, что начальник морского торгового порта СССР осуществляет административный надзор за соблюдением установленного порядка на территории порта, а также административный надзор за судами,

посещающими порт. Начальник порта назначался НКВТ (п. 1), при этом не него возлагалось:

а) наблюдение за исполнением действующих законов и распоряжений по торговому мореплаванию и портам, принятие мер к предупреждению и пресечению их нарушения и поддержание порядка на территории порта и в портовых водах;

б) регулирование взимания портовых сборов и платы за услуги, оказываемые в портах;

в) выдача судовых документов;

г) расследование аварий и происшествий на морском транспорте;

д) приписка и регистрация судов;

е) выдача разрешений на производство строительных работ на территории и в водах порта (п. 2).

Начальник порта получал право:

а) возбуждать преследование за нарушение законов и распоряжений по торговому мореплаванию и портам;

б) издавать обязательные постановления на основаниях, установленных законом;

в) налагать взыскания за нарушение действующих в порте обязательных постановлений;

г) в случае необходимости принимать меры к предотвращению опасности, грозящей жизни или здоровью людей, портовым сооружениям, судам, грузам и иному имуществу или свободному движению по водам порта, а также к исправлению происшедших повреждений и требовать от стоящих в порте судов, а также находящихся на его территории учреждений, предприятий и лиц немедленного предоставления имеющихся у них для подачи помощи средств, подвижного состава и т. п.;

д) требовать от владельцев приступа в определенный срок к подъему имущества, затонувшего в пределах портовых вод, на фарватерах или вблизи границ порта, если оно представляет препятствие для плавания, а в случае отказа в исполнении этого требования принимать, помимо владельцев, меры к удалению этого имущества;

е) требовать от владельца в определенный срок удаления имущества, находящегося на участках общего пользования, если оно препятствует свободному пользованию этими участками, и в случае неисполнения этого требования удалять это имущество за счет владельца;

ж) сноситься непосредственно с местными исполнительными комитетами и с местными органами всех ведомств (п. 3).

Кроме того, начальнику порта предоставлялось право задерживать суда:

а) впредь до устранения неисправностей, нарушающих правила о судовых документах, состоянии судов, их нагрузке, снабжении и комплектовании;

б) впредь до уплаты:

1) портовых сборов и платы за услуги, оказываемые судам в порту;

2) штрафов за нарушение обязательных постановлений;

3) возмещения за причиненные судами повреждения портовых устройств, сооружений и иного находящегося в порту имущества, а равно обстановки фарватеров;

в) в других случаях, специально указанных в законе (п. 4).

При этом расходы, связанные с задержанием судна (по осмотру, освидетельствованию судна и пр.), возлагались на судовладельца (п. 5). В случае представления соответствующего обеспечения в уплате суммы, причитающейся с судна, последнее подлежит немедленному освобождению от задержания (п. 6).