

*УДК 94*

## УСТАНОВЛЕНИЕ ГРАНИЦ МОРСКИХ ТОРГОВЫХ ПОРТОВ И ИХ СТАТУС В СССР В 1920–1930-Х ГГ.

*Любинецкий А. Н.*

*Крымский федеральный университет им. В. И. Вернадского*

В статье указано, что установление и корректировка границ морских торговых портов СССР в изучаемый период происходило на основе как общесоюзного законодательства (постановления ЦИК и СНК СССР, СТО), так и приказов НКПС. В процессе установления границ морских торговых портов важное значение сыграла деятельность центрального и южного комитетов по портовым делам, которые представляли все заинтересованные в этом вопросе стороны. Следует признать недостаточное внимание к установлению водных границ портов, что в отдельных случаях создавало помехи для нормального судоходства и эксплуатации водных путей.

**Ключевые слова:** порты, границы, центральный комитет, южный комитет, постановление, народный комиссариат путей сообщения.

При рассмотрении процедуры установления границ морских торговых портов в СССР в 1920–1930-х гг. следует иметь в виду, что, с одной стороны, доставшиеся советскому государству порты на момент установления советской власти имели свои четко очерченные границы. С другой же стороны, коренное изменение форм собственности, а также использования и эксплуатации не только земли вообще, но и специальных земель, в том числе и занятых транспортом, потребовало определенного времени в связи с необходимостью выработки соответствующих правовых механизмов и норм. Также следует помнить о том, что основные морские торговые порты Российской империи находились в руках государства, а потому национализации в новых условиях не требовали, в отличие от частных пристаней.

Процесс установления границ морских торговых портов в 1920-х гг. возглавлял и курировал НКПС, в основном с помощью Центрального Комитета по Портовым Делах (далее – ЦКПД). Более детально правовые основы их деятельности, права и обязанности рассмотрены в публикации Коваля А. В. «Организация и деятельность комитетов по портовым делам в Черноморско-Азовском регионе» [1, с. 44–57]. Следует указать, что ЦКПД, будучи общегосударственным органом, состоящим из представителей различных ведомств, в разном составе действовал с 1922 по 1927 гг., занимаясь вместе с областными комитетами в том числе и установлением границ торговых портов.

Приведем следующие примеры. Так, на заседании ЦКПД от 18 декабря 1925 г. были одобрены границы Генического приписного пункта (приписанного к Керченскому порту) в описании Керченского совещания и Южного комитета по портовым делам. Кроме того, на этом же заседании были одобрены приписные к Херсонскому

торговому порту пункты: Скадовск и Хорлы в границах херсонского совещания по портовым делам [2, л. 5–6 об.].

Согласно протоколу заседания ЦКПД от 18 февраля 1926 г. были одобрены границы приписанного к Новороссийскому порту пункта Геленджик в описании, установленном Новороссийским Портовым Совещанием и Юго-восточным Краевым комитетом по портовым делам, но при условии: 1) отнесения устройства проезда вдоль набережной и содержания его на кредиты, отпускаемые по смете Новороссийского порта; 2) исключение требования Черноморской плановой комиссии об устройстве моста через ручей, не вошедшего в границы Геленджикского приписного пункта [2, л. 10–11 об.].

На заседании ЦКПД 8 января 1926 г. были одобрены границы приписанных к Бердянскому порту пунктов Царедворевки и Ногайска в описании, установленном Бердянским Совещанием и Южным Окружным комитетом по портовым делам [2, л. 9–9 об.].

7 мая 1926 г. одобрены границы приписанного к Ростовскому торговому порту Азовского торгового порта в описании, составленном Ростовским Совещанием Юго-восточного краевого комитета по портовым делам [2, л. 20–21 об.].

На заседании ЦКПД 23 октября 1926 г. из границ Севастопольского торгового порта были исключены «таможенный спуск, от таможенных ворот до въезда в город» [2, л. 26–27].

На последнем своем заседании, состоявшемся 4 октября 1927 г., одобренные постановлениями ЦКПД от 7 мая и 13 июня 1926 г. и от 20 января 1927 г. границы портов и приписных пунктов Азова, Петропавловской, Сухуми, Очемчири, Гудауты, Гагры, Нового Афона, Балаклавы и Новороссийска (в отношении включения в портовую территорию дополнительно отведенного участка) были утверждены в порядке постановления ЦИК и СНК СССР от 6 апреля 1927 г. «Об установлении и изменении сухопутных границ морских торговых портов (Собр.Зак.СССР-27 г. № 22 ст. 243) [3, л. 2].

Тем не менее основные границы морских торговых портов были установлены еще до издания данного постановления. Так, в частности, ранее всех по решению НКПС 13 мая 1922 г. была установлена граница порта г. Алушты. Границы Евпаторийского порта были установлены Совещанием по портовым делам от 10 августа 1922 г., протокольным постановлением № 7. Намеченные границы были вторично пересмотрены 24 марта 1923 г. совещанием по портовым делам и остались без изменения по сравнению с намеченными границами в 1922 г.

Окончательно границы этого порта были утверждены ЦКПД 24 июля 1923 г. и опубликованы в официальном Отделе Вестника Путей Сообщения № 267 от 23 сентября 1923 г.

Так, в частности, границы территории Евпаторийского Морского Торгового порта, начинаясь у оконечности Карантинного мыса, охватывали прибрежные полосы, проходя вдоль каменного забора у карантинной и Военно-Санитарной станции. От северного угла Военно-Санитарной станции, в конце дороге у карантинной, граница проходила по прямой линии до угла квартала № 111 против Таможенной пристани. Далее граница порта шла вдоль линии зданий кварталов № 110 и 111, а от восточно-

го угла квартала № 110 поворачивала на юго-запад, направляясь по прямой линии к северному углу зданий Управления порта и вдоль последнего здания доходила до морского берега. Отсюда граница порта тянулась по линии уреза воды, до участка, занимаемого пристанью и постройками Госпароходства, откуда, углубляясь внутрь материка до края ул. Революции, охватывала означенный выше участок Госпароходства. От этого последнего участка граница порта тянулась до уреза воды переул-ка Азис, где охватывала прибрежное пространство по линии строений городских кварталов №№ 3, 2 и 1 и далее тянулась по прямой линии уреза воды склада Нефлесиндиката, Пересыпи, Сасык-Сивашских пристаней, откуда тянулась до соле-промыслов Сакских, включая бывшую балашевскую пристань, откуда тянулась по прямой линии, проведенной по румбу 250° Сакских пристаней, под прямым углом с линией, идущей по румбу 350° до мигалки.

Границы участка, отведенного под портостроительство: с востока земля бывшего горного ведомства Министерства торговли и промышленности, от уреза воды с юга на север на протяжении 8,75 саж. Далее граница поворачивала на запад под углом 91 гр. 55 мин. 30 сек. и шла на протяжении 56, 35 саж., далее линия этой границы, образуя угол в 184 гр. 52 мин. 50 сек., шла на протяжении 56, 85 саж., уклоняясь несколько на север, далее, образуя угол в 161 гр. 38 мин., линия границы шла на протяжении 64, 22 саж., уклоняясь к югу, затем, образуя угол в 183 гр. 18 мин. 10 сек., линия границы шла на протяжении 47,42 саж., уклоняясь немного к северу, далее образуя угол в 175 гр. 50 мин., линия границы шла на протяжении 45,15 саж., уклоняясь немного к югу и, наконец, образуя угол в 86 гр. 57 мин. 5 сек., линия границы поворачивала на юг и шла на протяжении 13,40 саж. до уреза морской воды. С севера этот участок граничил с улицей (продолжение Приморской), с запада – городским свободным местом, с юга – морем [4, с. 5].

Границы участков, отведенных под постройку рабочей гавани, имели протяже-ние от бывшей Таможенной пристани до границы участка, находящегося под Вра-чебно-Санитарной станцией по берегу моря, по прямой линии в 82, 7 сажени, а все-го площадей 2.224,23 кв. саж. [4, с. 6].

В 1923 г. были установлены границы таких портов:

– 20 сентября Херсон (Скадовск, Хорлы) решением НКПС, а в последующем решением СТО от 30 апреля 1926 г.;

– Ленинград и Кронштадт – постановлением СНК РСФСР от 14 июня 1923 г.;

– Ялта, Евпатория, Мариуполь – решением НКПС от 20 сентября 1923 г.; грани-цы порта Одесса также были определены НКПС 20 сентября 1923 г. и уточнены 16 февраля 1924 г.;

– Феодосия (Судак) – решение НКПС 28 сентября 1923 г. [5, с. 31–32].

16 февраля 1924 г. за № 313 был издан приказ НКПС РСФСР «О границах пор-тов: Батуми, Сухуми, Новороссийска, Бердянска, Ейска, Ахтарей, Темрюка, Таган-рога, Керчи и водных границах Одесского порта».

Им объявлялись одобренные ЦКПД 13 ноября, 4 декабря и 18 декабря 1923 г. границы морских портов: Батуми, Сухуми, Новороссийска, Бердянска, Ейска, Ахта-рей, Темрюка, Таганрога и Керчи и водные границы Одесского порта.

В частности устанавливалось, что граница Батумского порта, начинаясь на морском берегу у устья реки Барцханы, идет по прямой линии к югу до линии домов Заводской ул., далее граница порта проходит по линии домов той же улицы до столба № 4, обозначающего границу территории, отчужденной под устройство порта, от этого столба к югу до пограничного столба № 7, а затем, поворачивая на запад, проходит по той же линии до столба № 17, от которого, соответственно границе отчуждения, тянется вдоль линии домов до столба № 28. Отступая у последнего столба от линии домов, граница порта шла по линии отчуждения до столба № 29, откуда вновь по линии домов тянется до столба № 36, а далее по прямой линии проходит через столб № 37 до столба № 38, а отсюда к столбу № 39, где поворачивала на юго-запад, огибая территорию домов, принадлежащих Портовому Управлению, и затем возвращается к столбу № 40. Отсюда по линии домов направлялась на северо-запад, пересекала дорогу и упиралась в Здание Батумской Таможни, огибая затем участок Таможни, огороженный каменным забором, направлялась до Оглобженской ул., и поворачивала вдоль здания до угла Святополк-Мирской ул. Отсюда граница порта поворачивала на северо-восток, пересекая железную дорогу, и упиралась в угол навеса, а, перейдя железную дорогу, шла прямо на угол бывших минных казарм; затем по линии фасада казарм, пересекая вновь железнодорожный путь, упиралась в подошву Бурун-Табие, огибая подошву ее, граница останавливалась против юго-западной оконечности ограды маяка, где пересекала дорогу в северо-восточном направлении и проходила вдоль забора маяка до столба № 49, здесь граница поворачивала в северо-западном направлении, дойдя этим направлением до столба № 50, где снова поворачивала на Бурун-Табийский мол и тянулась по нему к северо-востоку до конечной точки. От конечности Бурун-Табийского мола граница порта шла по прямой линии под углом 112 град. 30 до пересечения с меридианом левого берега устья реки Барцханы, а по этому меридиану проходила до самого устья.

Граница Сухумского порта, начинаясь с правого берега реки Сухумки с началом набережной стенки, тянулась вдоль ее полосы шириной в полторы сажени от внутреннего края парапета (устье реки Беследки до первого пешеходного моста семисаженной полосой по обоим берегам было в распоряжении Управления порта). При подходе к корню пассажирской пристани площадь портовой территории расширялась по оси пристани до асфальтовой мостовой на протяжении 14 саж. (по семи саж. в обе стороны от оси пристани). Далее полоса портовой территории шла опять по набережной стенке той же полуторасаженной шириной до конца асфальтовой мостовой близ поворота на Воронцовскую ул., откуда полоса эта уширялась до семи сажен и такой шириной шла к крепости. В крепости за Управлением порта признавалось право возведения разных сигнальных и проч. сооружений гидрографического свойства. За крепостью портовая территория начиналась шириной прибрежной полосы в 35 саж. вглубь от уреза воды и такой шириной шла на протяжении ста саженей, после чего сокращалась до ширины в семь сажен и такой полосой шла по берегу до Сухумского маяка (фабрика Азсоюза оставалась расположенной на территории порта).

Граница портовой территории Новороссийского порта, начинаясь у берега моря в 10-ти саж. южнее Западного мола у точки А, шла параллельно молу по мощеной части Набережной улицы. Отсюда граница поворачивала вправо под прямым углом и шла параллельно 2 и 3 кварталам, оставляя мощеную часть улицы вне территории порта. После встречи с Вельяминовской ул. поворачивала вдоль последней и тянулась на 8 саж., оставляя конец этой улицы вне пределов порта. Отсюда граница поворачивала вправо и под 45 град. пересекала площадь до встречи с Морской ул. Далее граница тянулась параллельно Морской улице протяжением 57,60 саж., после чего поворачивала влево по правой стороне Раевской улицы и шла по ней на протяжении 10,20 саж., после чего поворачивала вправо и шла до Агентского переулка, где сворачивала влево и шла до направления бровки тротуара. Отсюда граница сворачивала вправо и шла вдоль тротуара, оставляя во владении порта мощеную часть улицы, а левый тротуар и сточную канаву – во владении Коммунального Отдела. Таким же порядком граница пересекала Романовскую и Нефтяную улицы, а затем поворачивала вправо и шла параллельно берегу в 50 саж. от последнего и до встречи с владениями бывшей Владикавказской железной дороги, захватив усадьбу и дом бывшего Российского Общества. После этого граница поворачивала вправо и при встрече с портовым шоссе поворачивала влево и шла параллельно последнему, имея слева бетонный забор, ограничивающий отчуждения железной дороги. Минувя пристань № 3, граница поворачивала влево, огибая усадьбу Рабочей Конторы, пристань, переданную железной дорогой порту при национализации пристанских сооружений. Выйдя затем вторично на портовое шоссе, граница шла вдоль моря таким же порядком до конца усадьбы Русского Общества Пароходства и Торговли. Далее граница поворачивала влево, идя вдоль северо-восточной границы участка бывшего РОПИ. Та до его конца сворачивала вправо, направлялась параллельно железнодорожным путям и охватывала незастроенную площадь, граничащую с казармами порта, издавна принадлежавшую порту и предназначенную для постройки рабочих домов. Возле железнодорожной будки она пересекала Сухумское шоссе и шла вдоль последнего по правой бровке с морской стороны до встречи с владениями цементного завода, затем граница шла по крутому откосу владений цементного завода и, минуя заводские земли, охватывала слева усадьбу портовой центральной метеорологической станции, после чего направлялась к берегу моря к точке «В».

Приблизительно также устанавливались границы портов Бердянского, Ейского, Ахтырского, Темрюкского, Таганрогского, Керченского. Водные же границы Одесского порта, в дополнение к приказу НКПС от 20 сентября 1923 г. № 111470, устанавливались от Березани до Санджейского маяка [5, с. 31–32].

Установленные решением от 16 февраля 1924 г. границы портов Темрюк (Ахтари, Тамань) были изменены решением НКПС от 23 декабря 1924 г.

Кроме того, в 1924 г. НКПС были установлены границы портов Севастополь – 11 июня; Петровск – 22 августа; Поти – 22 августа; Владивосток, Петропавловск на Камчатке – 7 октября; Ейск (Ясенская переправа) – НКПС 11 декабря [5, с. 31–32].

Согласно протоколу № 7 (12) заседания Южного комитета по портовым делам от 14 ноября 1924 г. был рассмотрен вопрос о границах Николаевского торгового порта. В результате обсуждения было решено изменение в описании территориаль-

ной границы Николаевского порта в части, соприкасающейся с заводом «Наваль» и принятой в описании Николаевского Совещания по портовым делам от 15 июля, а именно: идет далее к востоку параллельно берегу до встречи существующей границы завода «Наваль», по этой границе спускается до уреза воды, далее тянется по уреза воды к востоку до западной границы казенной портовой территории.

Что же касается распространения сферы водного влияния Николаевского торгового порта на Очаковский район до стыка с конечным пунктом влияния Одесского порта (Березань), то комитет признал необходимым включить Очаковский район до о. Березань в сферу влияния николаевского порта, поручив ОМОРУ, по согласованию этого вопроса с штабом УВО, предоставить его в центр для окончательного решения [6, л. 36–37].

В 1925 г. были установлены границы портов: Николаев и Анапа – 10 февраля; Архангельск (Онега, Мезень, Куя) – 16 июня; Баку – 20 августа; Мурманск – 9 ноября [5, с. 31–32].

В 1926 г. установлены границы портов: Геническ – 30 апреля; Геленджик – 8 октября [5, с. 31–32]; Николаевск-на-Амуре и Александровск-на-Сахалине – 31 декабря 1926 г.

В 1927 г. установлены границы порта Ростов-на-Дону (Азов) – 4 июня; Краснодарск – 14 октября; Туапсе (Сочи, Адлер) – 11 декабря; Балаклава – 23 декабря; Сухуми (Очамчыры, Гудауты, Новый Афон, Гагры) – 30 декабря; уточнены границы порта Мурманск – 29 апреля. В этом же 1927 г., решением НКПС от 30 декабря, были уточнены границы порта Новороссийск [5, с. 31–32].

Продолжали уточняться границы морских торговых портов и в последующие годы, хотя уже и не так активно. Так, в частности, 25 сентября 1929 г., в частичную отмену приказа от 16 февраля 1924 г., был издан приказ НКПС РСФСР за № 1093 «Об изменении границ Таганрогского торгового порта».

Им на основании статьи 2 Положения о землях, предоставленных транспорту, по согласованию с Таганрогским Окрисполкомом, были объявлены для сведения и руководства границы территории порта в новом описании. Наиболее же важным, с нашей точки зрения, изменением, было то, что в приказе было предписано: «Водными границами Таганрогского торгового порта считать водное пространство от меридиана плавучего маяка Донских гирл до Безымянной косы включительно» [7].

В данном конкретном случае следует обратить внимание на то, что при определении границ портовой территории в изучаемый период в СССР крайне мало уделялось внимания четкому ограничению границ порта. Это следует признать существенным недостатком и пробелом в законодательстве. В имперский период водные границы порта чаще всего определялись достаточно четко [8, с. 422–430].

Дело собственно в том, что, не определив конкретно водные границы порта, невозможно было установить и юрисдикцию данной территории – порта, его начальника и т. д. Это не способствовало поддержанию в порядке акватории портов, определению расстановки судов, расследованию аварий морских судов и т. д.

Кроме того, вследствие своей обязанности обеспечивать полную безопасность движения судов на портовых акваториях и на подходах к ним, морские порты обла-

дают особыми правами в отношении затонувшего на этих акваториях и путях имущества.

Так, к примеру, приложение IX КТМ СССР 1929 г. «О затонувшем в море имуществе» устанавливало, что в тех случаях, когда затонувшее в пределах портовых вод, на фарватерах или вблизи границ морского порта имущество препятствует судоходству или производству гидротехнических работ, управление подлежащего морского порта имеет право установить определенный срок, необходимый для его подъема [9, с. 158], и назначить владельцу имущества, кроме того, особый срок для заявления о намерении производства подъемных работ. Если владелец имущества не известен, управление порта делает публикацию с предложением владельцу в назначенный срок заявить о своем намерении поднять затонувшее имущество и осуществить сам его подъем. При наличии сведений о флаге затонувшего иностранного судна, помимо публикации о сроках его подъема, порт ставит в известность комиссариат иностранных дел СССР о своих намерениях в отношении этого судна.

При непринятии владельцем затонувшего имущества мер к своевременному его подъему в пределах установленного морским портом срока порт имеет право поднять это имущество самостоятельно либо при необходимости уничтожить его. Все эти меры могли и должны были предприниматься портом и без предварительного назначения владельцу затонувшего имущества сроков на его подъем, если представляется необходимым удалить это имущество немедленно, поскольку оно препятствовало или угрожало безопасному судоходству.

Владелец затонувшего имущества утрачивал свои права на него либо с момента отказа от имущества, либо по истечении срока, данного заявлением о намерении поднять имущество, либо при невыполнении подъемных работ в срок, который был ему для этого назначен.

При рассмотрении норм Приложения IX к КТМ СССР 1929 г. следует иметь в виду, что они могли, по нашему мнению, применяться только в тех случаях, когда речь идет о подъеме имущества, не являющегося государственной социалистической собственностью. Иначе это могло привести к нарушению установленного законом порядка распределения средств и имущества, находящегося в оперативном управлении государственных организаций.

Сказанное не освобождало морские порты от обязанности своевременно осуществлять подъем любого затонувшего имущества, в том числе принадлежащего государственным социалистическим организациям, если это имущество препятствовало нормальному судоходству [9, с. 159].

Таким образом, установление и корректировка границ морских торговых портов СССР в изучаемый период происходили на основе как общесоюзного законодательства (постановления ЦИК и СНК СССР, СТО), так и приказов НКПС. В процессе установления границ морских торговых портов важное значение сыграла деятельность комитетов по портовым делам, которые представляли все заинтересованные в этом вопросе стороны. Существенным недостатком следует признать недостаточное внимание к установлению водных границ портов.

**Список использованной литературы и источников:**

15. Коваль А. В. Организация и деятельность комитетов по портовым делам в Черноморско-Азовском регионе // Ученые записки Крымского федерального университета имени В.И. Вернадского Юридические науки. – 2015. – Т. 1 (67). № 2. – С. 44–57.
16. Государственный архив Республики Крым, ф. р-1584, оп. 2, д. 149. Переписка с центральным комитетом по портовым делам. 16.12.1925-1.12.1926. 22 л.
17. Там же, ф. р-1584, оп. 2, д. 225. Протоколы Центрального комитета по портовым делам. 1927 г.
18. Отчет о деятельности Евпаторийского Морского Порты за 1922-1923 бюджетный год. – Евпатория, Крымполиграфтрест, 1924. – 47 с.
19. Сборник законов и распоряжений по торговому мореплаванию и портам. НКПС. Центральное управление морским транспортом. – М.: Транспечать, НКПС, 1928. – 380 с.
20. (43, л. 36–37)
21. Об изменении границ таганрогского торгового порта. URL : <http://lawru.info/dok/1929/09/25/n1199810.htm> (дата обращения – 7.12.2017).
22. Змерзлый Б. В. Правовое регулирование торгового судоходства в Черноморско-Азовском регионе в конце XVIII – начале XX в. – Симферополь: ЧП «Предприятие Феникс», 2014. – 512 с.
23. Правовое регулирование деятельности морских торговых портов СССР. – М.: И-во Морской транспорт, 1957. – 160 с.

**Lyubinetzkiy A. N. Establishment of borders of marine trade ports and their status in the USSR in 1920-1930 th** // Scientific notes of V. I. Vernadsky crimean federal university. Juridical science. – 2017. – Т. 2 (68). № 3. – P. 73–80.

In the article are indicated that establishment and adjustment of borders of marine trade ports of the USSR in a studied period took place on the basis of both all-union legislation (decisions of Central Executive Committee and Advice of Folk Commissars of the USSR, Advice of Labour and Defensive) and orders of Folk Commissariat of Ways of Report. In the process of establishment of borders of marine trade ports an important value was played by activity central and south committees on port businesses that presented all in this question parties concerned. It is necessary to confess insufficient attention a substantial defect to establishment of water borders of ports, that on occasion created hindrances for a normal navigation and exploitation of water-ways.

**Keywords:** ports, borders, central committee, south committee, decision, folk commissariat of ways of report.

**Spisok ispolzovannoy literatury i istochnikov:**

1. Koval A. V. Organizatsiya i deyatelnost komitetov po portovym delam v Chernomorsko-Azovskom regione // Uchenye zapiski Kryimskogo federalnogo universiteta imeni V.I. Vernadskogo Yuridicheskie nauki. – 2015. – Т. 1 (67). № 2. – С. 44–57.
2. Gosudarstvennyy arhiv Respubliki Kryim, f. r-1584, op. 2, d. 149. Perepiska s tsestralnyim komitetom po portovym delam. 16.12.1925-1.12.1926. 22 l.
3. Tam zhe, f. r-1584, op. 2, d. 225. Protokoly Tsestralnogo komiteta po portovym delam. 1927 g.
4. Otchet o deyatelnosti Evpatoriyskogo Morskogo Porta za 1922-1923 byudzhetniy god. – Evpatoriya, Kryimpoligraftrest, 1924. – 47 s.
5. Sbornik zakonov i rasporyazheniy po trgovomu moreplavaniyu i portam. NKPS. Tsestralnoe upravlenie morskim transportom. – M.: Transpechat, NKPS, 1928. – 380 s.
6. (43, l. 36–37)
7. Ob izmenenii granits taganrogsckogo trgovogo porta. URL : <http://lawru.info/dok/1929/09/25/n1199810.htm> (data obrascheniya – 7.12.2017).
8. Zmerzlyiy B. V. Pravovoe regulirovanie trgovogo sudohodstva v Chernomorsko-Azovskom regione v kontse XVIII – nachale HH v. – Simferopol: ChP «Predpriyatie Feniks», 2014. – 512 s.
9. Pravovoe regulirovanie deyatelnosti morskikh trgovyih portov SSSR. – M.: i-vo Morskoy transport, 1957. – 160 s.