

УДК 34:656.073"20"

ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ПОГРУЗОЧНО-РАЗГРУЗОЧНЫХ РАБОТ (1920–1930 ГГ.)

Клименко Е. П.

Крымский федеральный университет им. В. И. Вернадского

Настоящее исследование посвящено вопросу правового регулирования организации процесса погрузочно-разгрузочных работ в период с 1920 по 1930 гг. С помощью исторического метода автор на примере собранной нормативно-правовой базы обозначает какие основные вопросы были охвачены законодателем в рассматриваемый период в сфере погрузочно-разгрузочных работ. Кроме того, данная работа направлена на освещение вопросов охраны труда лиц, занятых на погрузочных работах. Изучены такие отдельные аспекты, как рабочее время, внутренний распорядок, санитарные и медицинские требования, а также специальные правила для погрузочно-разгрузочных работ на транспорте и др. Проанализированы особенности ответственности лиц, которые курируют процесс погрузочных работ, а также администрации путей, пристани, порта и капитана. Заслуживающим внимание в работе является вопрос о правовом регулировании погрузочных работ с отдельными видами товара, например, со взрывчатыми и легковоспламеняющимися веществами.

Ключевые слова: погрузочно-разгрузочные работы, грузчик, простой судна, перевозка грузов.

Создание Таможенного Союза при Евразийском экономическом союзе (далее – ЕАЭС) способствовало развитию торговых отношений между Россией, Киргизией, Казахстаном, Беларусью и Арменией. Для осуществления международной торговли немаловажное значение имеет перевозка товаров воздушным, наземным и другим видом транспорта. С этим процессом тесно связан процесс погрузочно-разгрузочных работ, который начинается и заканчивает перевозку. С погрузкой и разгрузкой транспортных средств связан один из самых острых вопросов их эксплуатации – вопрос о простоях вагонов или судов. Простои судов срывают выполнение планов перевозок, увеличивают себестоимость последних, приводят к нарушению сроков давности, влекут в ряде случаев порчу перевозимых грузов. Наряду с неуклонно проведенными мероприятиями по развитию советских портов, улучшению их оснащенности перегрузочными механизмами большую роль в ликвидации простоев судов было призвано сыграть именно право, и, в частности, морское право. Нормы морского права устанавливают ответственность лиц, производящих грузовые работы, за задержку судов под погрузкой и выгрузкой сверх положенного времени. С другой стороны, эти нормы предоставляют отправителям и получателям в случае досрочного окончания ими погрузки и выгрузки право на получение от перевозчика определенного вознаграждения [1, с. 172].

Для лучшего обзора нашей работы следует выяснить что же собственно понимается под понятием «погрузочно-разгрузочные работы». Российская энциклопедия по охране труда под ред. В. К. Варова разъясняет, что «погрузочно-разгрузочные

работы – это совокупность операций перемещения груза, изменения его положения в пространстве, не вызывающих при этом изменений физических свойств и качества груза. От уровня организации таких работ зависит не только их производительность, но и безопасность» [2].

Межгосударственный стандарт 2011 г. «Общие требования по обеспечению сохранности при производстве погрузочно-разгрузочных и маневровых работ» дает следующее определение. «Работы погрузочно-разгрузочные – операции, связанные с осуществлением погрузки и выгрузки груза, в том числе с размещением, креплением, уплотнением, выравниванием, рыхлением, разогревом груза, очисткой вагонов, включая наружную поверхность, после погрузки и выгрузки, приведению вагонов в транспортное положение» [3].

Терминологический словарь по строительству на 12 языках, составленный Всесоюзным научно-исследовательским институтом информации по строительству и архитектуре Госстроя СССР дает краткое определение: «Работы погрузочно-разгрузочные – это работы по погрузке, разгрузке и складированию материалов, конструкций и изделий» [4].

Исходя из этого, следует уточнить, что погрузочно-разгрузочные работы несмотря на первоначально кажущуюся простоту исполнения всегда представляет собой процесс, осуществляемый с целью трансформации места нахождения товара, но без изменения его свойств. Как и многие процессы, происходящие с участием физических лиц или их под руководством, данная работа всецело охватывается правовыми нормами.

Рассматриваемый нами период представляет интерес для изучения в связи с тем, что именно в это время на погрузочных работах были задействованы грузчики, а не механические приспособления, что было уже позже. Правовая регламентация режима труда и отдыха, оплаты труда, и даже погрузочного инвентаря подтверждает немаловажное значение, которое уделялось организации процесса погрузки и разгрузки товаров.

Прежде всего, вопросов погрузки товаров коснулся Декрет СНК РСФСР от 12 ноября 1920 г. «О порядке приема, хранения и отпуска импортных и экспортных товаров» [5, с. 719].

Во втором отделе, в части Б «Прием товаров, привозимых морем» указывается, что суда, приходящие из-за границы, направляются для выгрузки непосредственно в порт, где имеется таможня, или товары из этих судов перегружаются в перевозочные для доставки в таможню.

Выгрузка судов производится в той части порта, которая находится в ведении таможни, по грузовым росписям, которые составляются таможенным надзором на товары, назначенные в данный порт, и включают в себе 1) перечень коносаментов, 2) число мест по каждому коносаменту прописью, их знаки (марки), номера и род упаковки и 3) торговое наименование товаров. Для окончательной проверки выгруженных товаров устанавливается трехнедельный срок со дня окончания выгрузки из данного судна всех товаров [5, с. 723–726].

Более конкретные разъяснения по вопросу организации процесса погрузки и разгрузки были даны в Декрете СНК «Об организации погрузки и разгрузки вагонов

и судов» от 17.02.1921 г. Декрет обязал администрацию железных дорог и районных контор водного транспорта сообщать надлежащим Транспортно-материальным отделам (далее – Трамотам): а) данные о грузообороте тех пунктов, на которых погрузочно-выгрузочные операции ими производятся, и б) сведения об ожидающемся в каждом следующем месяце отправления грузов, прибытия, перегрузке или перевозке в тех же пунктах.

В каждом пункте, в котором Трамот должен был производить погрузочно-разгрузочные операции и осуществлять вывоз грузов он должен был иметь ответственное лицо, которое имело мандат на право руководства работами и на ведение с администрацией путей сообщения различных дел по всем вопросам, связанным с погрузочными операциями.

Принятый в 1921 г. Декрет возложил обязанность на администрацию пристаней сообщать о предстоящей нагрузке, перегрузке и выгрузке грузов уполномоченному Трамота вручением ему под расписку особого наряда на производство указанных операций, в котором указывает количество подлежащих нагрузке, перегрузке и выгрузке судов, места производства этих операций, рода грузов и приблизительный вес их.

Вполне справедливой является оговорка о том, что нагрузка, перегрузка и выгрузка грузов на пристанях должна выполняться Трамотами без нарушения установленных на то сроков и производится вовремя, согласно с действующими правилами и инструкциями, причем законные требования железнодорожных и водных агентов, наблюдающих за погрузочными операциями, должны выполняться служащими и рабочими Трамота беспрепятственно.

Администрация станций или пристани должна была вывесить объявление или составить алфавитный реестр о грузах, прибывших в пункт назначения и послать копию Трамоту. Он в свою очередь должен был немедленно связаться с владельцем груза на предмет получения распоряжения в строго определенный срок о месте вывоза груза или о другом его назначении.

В свою очередь, Окружные комитеты по перевозкам устанавливали сроки для получения ответов от получателей по уведомлении и прибытии грузов, а также очередность вывоза грузов со станций и пристаней в склады получателей и общего пользования, и сообщали для сведения эксплуатационному управлению комиссариата путей сообщения или эксплуатационному речному управлению. За нарушение правил грозил трибунал [6, с. 148–151].

Ввиду достаточной сложности проведения погрузочных работ в порту, существовал особый порядок их проведения. Он регламентировался Обязательными постановлениями, действовавшими в порту (были утверждены Портовым Совещанием 24 апреля 1922 г.).

Это достаточно подробный документ, который регулирует такие вопросы, как меры предосторожности при перевозке на судах и при производстве грузовых операций со взрывчатыми и легковоспламеняющимися веществами, расположение погрузочных баркасов, ответственность портовых рабочих, требования к носильщикам для переноса пассажирского багажа и др.

Пятый раздел постановлений посвящен вопросу о выгрузке, нагрузке, передвижении и хранении товаров. Так, на капитана судна, получившего разрешение стать к пристани, возлагалась обязанность прилагать все старания к тому, чтобы, как можно скорее, принять или выгрузить груз, давая этим возможность воспользоваться пристанью другим судам.

Также устанавливались предельные нормы погрузки и выгрузки, что было весьма разумно. Однако, обстоятельства складывались таким образом, что эти правила не всегда выполнялись, что приводило к нарушению порядка и дисциплины среди портовых грузчиков.

В течении дня с судов должно выгружаться или на них нагружаться не менее [7, с. 33]:

Наименование груза	Количество пудов
Антрацит	2.500
Курной уголь насыпью	2.500
Курной уголь в мешках	3.000
Кузнечный уголь	2.500
Камень 2-х пудовый	3.000
Камень 3-х и 4-х пудовый	3.000
Зерно	4.500
Соль	4.500
Дрова	2.500
Бревна	2.500
Мука	5.000

Существовало указание и на то, что производство всяких работ в порту, особенно в ночное время, должно быть обставлено всеми мерами безопасности, т.е. набережные, сходни, трюмы необходимо было хорошо освещать. Ночные и внеурочные работы, могут производиться лишь по особому разрешению таможни и управления порта.

Все приспособления, служащие для производства грузовых работ на судах, должны были находиться в полной исправности; ответственность за исправное состояние приспособлений и за возможные несчастия, ложилась всецело на судовой администрации.

Грузы и материалы, выгруженные на пристанях общего пользования, должны быть вывезены с них в трехдневный срок.

Все товары, грузы и материалы, находящиеся на пристанях, должны быть так сложены, чтобы не препятствовать свободному и безопасному движению.

Во избежание несчастных случаев с людьми во время грузовых и пассажирских операций на рейде и у пристаней, бортовые отверстия пароходов, выпускающих пар и горячую воду, должны быть прикрыты деревянными щитами или матами.

Выгружаемые с судов товары, разрешается складывать на набережных общего пользования лишь против причалов, занимаемых этими судами, оставляя необходимые безопасные проходы и проезды для подвод и не закладывая трапов, тумб и пожарных кранов.

При нагрузке и выгрузке сыпучих материалов и балласта, обязательно подвешивать брезенты под сходни или устраивать другие подходящие приспособления, чтобы не засорять гаваней.

Грузы должны быть сложены на портовой территории с соблюдением всех необходимых предосторожностей в пожарном и других отношениях. Во всех случаях грузы должны укладываться аккуратно и правильно в расстилку или бунты, с соблюдением всех мер предосторожности. Не допускается складывать грузы: на проездных мостовых, дорогах и переездах.

Охрана всяких грузов, находящихся в порту, лежит на обязанности грузополучателей.

Законодатель обращает внимание и на вопрос о мерах предосторожности при перевозке на судах и при производстве грузовых операций со взрывчатыми и легковоспламеняющимися веществами. Прежде всего указывается, что такие операции могут производиться только днем.

При погрузке динамита и проч., ящики с этим грузом должны укладываться на деревянных стеллажах в особом, запертом на ключ помещении, недоступном для входа команды и пассажиров без ведома капитана и удаленных от источников тепла.

Капитаны и шкипера судов, желающие грузить или выгружать в порту взрывчатые или легковоспламеняющиеся вещества, обязаны уведомлять о том немедленно начальника порта. Производство работ по выгрузке и нагрузке динамита при освещении, кроме электрического, воспрещается.

Во время погрузки и выгрузки динамита, на пароходе поднимается сигнальный флаг «Б» Международного свода сигналов.

Взрывчатые и легковоспламеняющиеся вещества, по выгрузке их с судов должны немедленно удаляться от пристани и портовой территории.

Запрещалось держать на судах огонь и курить при выгрузке и нагрузке легковоспламеняющихся и взрывчатых веществ, а равно и на пристанях и портовой территории, во время производства на них грузовых операций с такими веществами [7, с. 43].

Еще одним важным документом, регулирующим процесс разгрузки и погрузки грузов в портах в рассматриваемый период, является Постановление СНК СССР от 20 сентября 1924 г. «О погрузочно-разгрузочных и других работах при таможенных и оплате этих работ».

В нем указывается, что работы по погрузке, разгрузке, приему, подготовке к досмотру, клеймению, выпуску из таможен импортных и экспортных грузов, пассажирского багажа и почтовых посылок, которые контролируются таможенной, выполняются организацией, которая заключила договор с данной таможенной.

В таможенных же с небольшим грузооборотом, где исключается возможность привлечения к исполнению указанных работ постоянно действующей организации, эти работы производятся рабочими, доставляемыми в необходимых случаях грузораспределителями или приглашаемыми специально для этой цели таможенной.

Выбор организации для выполнения работ производится таможенными посредством публичных торгов. К торгам допускаются как государственные и кооператив-

ные организации, так и образованные в порядке особых постановлений Народного Комиссариата Труда коллективы, а равно и частные организации. При равенстве предложенных условий предпочтение отдавалось в первую очередь государственным организациям, а затем кооперативным организациям и коллективам.

С организацией, предложившей на торгах наиболее выгодные условия, таможня заключает на срок не свыше 3 лет договор, представляемый на утверждение Таможенно-тарифного комитета.

В случае несостоявшихся торгов, таможне предоставляется выбор организации для выполнения работ по своему усмотрению, при соблюдении, однако, существующих постановлений и с представлением договора на утверждение Таможенно-тарифного комитета.

К указанным работам при каждой таможне допускается одновременно только одна организация, которой присваивается исключительное право производства работ при данной таможне на срок действия договора.

На тот же срок организация, исполняющая при данной таможне погрузочные работы, лишается права производства при той же таможне экспедиторских операций [8].

Среди различных видов перевозок и организации процесса принятия и сдачи груза для этого, важное значение имеют морские перевозки. Основные их преимущества заключаются в достаточно низкой себестоимости доставки грузов на значительные расстояния. В этой категории затраты остаются одними из наиболее демократичных, ведь для движения морского судна топлива требуется существенно меньше по сравнению с железнодорожным, автомобильным либо авиационным транспортном. Из совокупности нормативно-правовых актов, регулирующих погрузочно-разгрузочные работы в этой сфере, следует указать на Положение о морской перевозке от 28 мая 1926 г.

Документ применялся:

а) к морским перевозкам грузов и пассажиров между портами СССР, из портов СССР за границу и в порты СССР из-за границы;

б) к морским перевозкам между иностранными портами, если обе стороны являлись гражданами или юридическими лицами СССР.

В указанном Положении содержатся нормы, регулирующие договорные отношения в ходе погрузки и разгрузки судов. Прежде всего есть указание на то, что продолжительность срока погрузки определяется соглашением сторон. Сторонам предоставляется входить в соглашение о дополнительном, по окончании срока погрузки, сроке ожидания (простое). В счет срока простоя не засчитываются только те дни, когда погрузка на судно не могла состояться вследствие причин, связанных с фрахтовщиком.

Отдельное внимание уделяется вопросу простоя судов. Важное значение имеет тот факт, что размер вознаграждения за простойные дни определяется нормами, принятыми в соответствующих портах и опубликованными подлежащими биржевыми комитетами; в случае же отсутствия таких норм размер означенного вознаграждения определяется расходами по содержанию судна и экипажа.

Фрахтователь обязан по требованию капитана уплачивать вознаграждение за простойные дни по истечении каждого простойного дня.

Если фрахтователь этого требования не исполнит и не обеспечит его исполнения, то капитан вправе или прервать погрузку с отказом от договора и взысканием фрахта полностью, или же, не прерывая погрузки, сделать отметку на коносаменте о причитающемся ему вознаграждении за простой и требовать этого вознаграждения от получателя груза.

В случае зафрахтования всего судна капитан не вправе отказаться от приема груза, доставленного до окончания срока погрузки или до окончания срока простоя, если стороны условились о простое, хотя бы принятие и укладка груза могли задерживать судно более условленного срока. За каждый лишний день задержания судна фрахтователь обязан вознаградить фрахтовщика как за простойный день и возместить причиненные ему (фрахтовщику) задержанием убытки.

Рассматриваемое нами Положение помимо всего прочего содержит подробные разъяснения того, как следует поступать с грузами, которые были перемещены ошибочно. Это достаточно целесообразно, т.к. из-за большого количества грузов в порту или даже плохого освещения в ночное время не редко случаются ситуации, когда товары были погружены на другое судно.

Итак, прежде всего, регламентируется, что оказавшийся на судне груз, помещенный без ведома капитана, выгружается в любом порту по усмотрению капитана со взысканием в двойном размере фрахта, причитающегося от пункта отправления до пункта выгрузки, и сверх того всех убытков, которые понесет фрахтовщик вследствие помещения означенного груза.

Груз легковоспламеняющийся, взрывчатый или вообще опасный по своей природе, на погрузку которого фрахтовщик (или капитан) не дал бы своего согласия, может быть во всякое время до сдачи его выгружен в любом пункте либо уничтожен или обезврежен без вознаграждения отправителя, который несет при этом ответственность за издержки и убытки, происшедшие непосредственно или косвенно вследствие погрузки такого груза.

Данное право осуществляется лишь в том случае, если груз был сдан под неправильным наименованием, или если при его приемке фрахтовщик (или капитан) не мог путем наружного осмотра удостовериться в свойстве груза.

Фрахт за перевозку такого груза не возвращается, а если он при отправлении судна не был уплачен, взыскивается полностью.

В случае зафрахтования части судна или определенных судовых помещений капитан вправе по истечении сроков для погрузки и простоя отправиться в плавание по своему усмотрению, хотя бы не весь условленный груз был погружен на судно, причем сохраняется право на получение полного фрахта.

В случае неявки получателя груза или отказа получателя от принятия груза груз выгружается и сдается капитаном на хранение в склад или иное надежное место.

Если сданный на хранение груз не будет востребован в течение двух месяцев со дня прихода судна в порт выгрузки и если при этом фрахтователь не уплатит фрахтовщику всех причитающихся по данной перевозке сумм, фрахтовщик вправе продать груз с публичного торга [9].

В продолжение нашего исследования, следует указать на то, что в рассматриваемый период погрузочные работы проводилось непосредственно грузчиками, а механические приспособления использовались редко. В связи с этим возникала очевидная необходимость правового регулирования труда рабочих, графика работы и отдыха, а также вопросов их вознаграждения. Мы находим подтверждение этому в ходе изучения отдельных нормативно-правовых актов, например, Правил об условиях труда грузчиков при погрузочно-разгрузочных работах, СНК СССР, утвержденных НКТ СССР 20 сентября 1931 г. N 254.

Данные правила включают в себя такие группы вопросов, как категории работников, которые не допускаются к погрузочно-разгрузочным работам, руководство работами, переноска грузов, перемещение грузов с помощью простейших или механических приспособлений, подъем грузов, рабочее время, внутренний распорядок, санитарные и медицинские требования, специальные правила для погрузочно-разгрузочных работ на транспорте.

Общее наблюдение за правильной организацией погрузочно-разгрузочных работ возлагается на администрацию предприятия, организующего эти работы, а на транспорте—на дирекцию железной дороги, администрацию речного флота или бассейна Совторгфлота.

В каждом предприятии, организующем погрузочно-разгрузочные работы, а на транспорте - в соответствующих районных управлениях должно быть выделено лицо, занимающееся вопросом безопасности этих работ.

Что же касается работников, которые исполняют указанные работы, то прежде всего, уточняется, что подростки до 16 лет к погрузочно-разгрузочным работам не допускаются. Если сравнить данные правила с современным законодательством, то очевидно, что законодатель стал гуманнее. Согласно Правилам по охране труда при погрузочно-разгрузочных работах и размещении грузов 2014 г., к выполнению работ допускаются работники в возрасте не моложе 18 лет.

Правила 1931 г. устанавливают, что подростки от 16 до 18 лет и женщины допускаются только к следующим работам:

а) к погрузке и разгрузке: 1) навалочных грузов (песок, гравий, глина, зерно, овощи и т.п.); 2) грузов легкого веса (щепной товар, пустая тара, фрукты в мелкой таре и т.п.); 3) штучных грузов (кирпич, асфальт, жмых и т.п.); 4) пиломатериалов (тес, шелевка, подтоварник и т.п.);

б) к работам по тарировке зерновых грузов и овощей;

в) к работам по доставке зерна к норям, трубам и лентам элеваторов и перегружателей.

Лица, сильно истощенные и слабосильные, допускаются к погрузочно-разгрузочным работам только на основании соответствующего заключения врачебно-экспертной комиссии при управлении кадров органа труда.

Лица в нетрезвом состоянии к работам не допускаются.

Подростки от 16 до 18 лет и женщины не допускаются к переноске грузов весом свыше 20 кг, а при переноске грузов вдвоем—свыше 50 кг.

Для перемещения грузов весом от 80 кг до 500 кг (каждое место в отдельности) грузчикам должны предоставляться простейшие приспособления: тачки, таскальные доски, медведки, вагончики, тележки и пр.—в зависимости от величины груза.

Для перемещения грузов весом 500 кг и более (каждое место в отдельности) грузчикам должны предоставляться специальные механические приспособления—лебедки, блоки, домкраты, подъемные краны и др. Отступление от этого правила допускается лишь при случайных грузах.

К работе на механических приспособлениях допускаются только лица, имеющие необходимую подготовку и умеющие обращаться с ними.

В местах, где работы производятся с помощью механических приспособлений, не допускается во время работы присутствие посторонних лиц.

Курение разрешается только во время перерывов в работе и притом на местах, специально для этого отведенных.

Внутри пакгаузов и внутри судовых трюмов курение запрещается [10].

Еще одним документом, регулирующим вопросы охраны труда лиц, занятых на погрузочных работах, является Постановление СНК СССР от 28 мая 1932 г. N 829 «О погрузочно – разгрузочных операциях и связанных с ними работах на транспорте во внеурочное время, в две и три смены, а также внерабочие дни».

Постановлением разрешено проводить погрузочно–разгрузочные операции и связанные с ними работы на транспорте во внеурочное время, в две и три смены, а также в нерабочие дни при необходимости освобождения складочных помещений железнодорожного, водного и местного транспорта, а также для производства нагрузки и выгрузки вагонов и судов в целях предупреждения скопления грузов в пунктах отправления и назначения и простоя подвижного состава.

К указанным работам относятся работы по выкупу грузов, разгрузке и вывозу грузов с территории станций, пристаней и портов, подвозу грузов к станциям, пристаням и портам, погрузке грузов в вагоны или на суда и составлению грузовых документов, а также непосредственно связанная с этими операциями работа на складах соответствующих учреждений и предприятий.

Порядок назначения таких работ возлагается на Народный комиссариат путей сообщения, Народный комиссариат водного транспорта и Цудортранс по принадлежности.

Обязанность производить работы распространяется на государственные и кооперативные предприятия и учреждения и смешанные акционерные общества.

О назначении обязательных работ должно вывешиваться объявление на железнодорожных станциях, пристанях, в портах и в транспортных конторах:

а) в нерабочие дни—за 4 часа до окончания рабочего дня, предшествующего соответствующему нерабочему дню;

б) во внеурочное время—не позднее чем за 4 часа до окончания того же рабочего дня.

Привлечение работников к работам производится с последующим уведомлением инспектора труда [11].

Как мы уже указывали выше, погрузочно-разгрузочные работы связаны с самым неблагоприятным исходом морских перевозок, а именно с вопросом простоев судов,

вагонов и т.д. Важность этого вопроса подтверждается особым правовым закреплением санкций за простой вагонов. Обратимся к Постановлению СНК СССР от 11 октября 1933 г. N 2233 «О штрафах за простой вагонов».

Были установлены следующие размеры штрафов за простой вагонов сверх нормальных сроков под погрузкой и выгрузкой как на путях общего пользования, так и на подъездных путях необщего пользования:

при простое нормальных крытых вагонов и платформ сверх нормы:

- от 1 до 12 час. по 1 руб. за вагоно-час;
- от 13 до 24 час. по 2 руб. за вагоно-час;
- от 25 до 36 час. по 4 руб. за вагоно-час;
- от 37 до 48 час. по 6 руб. за вагоно-час.

Сумма штрафа соответственно повышалась за простой цистерн, изотермических вагонов и вагонов грузоподъемностью свыше 20 тонн – в два раза, за простой большегрузного вагона свыше 40 тонн – в три раза.

Штраф не взимался за простой вагонов, поданных железной дорогой сверх нормы, обусловленной договором с клиентом. Излишек вагонов, образовавшийся в течение суток вследствие неравномерной подачи, для исчисления штрафных сумм зачисляется на следующие сутки.

Данное постановление обязало начальников дорог зачислять суммы, вырученные от штрафов, в доход своей дороги по финансовому плану на следующий квартал, а Народного комиссариата путей сообщения установить контроль за расходованием этих сумм [12].

Подводя итоги настоящего исследования, следует отметить, что правовому регулированию организации процесса погрузочно-разгрузочных работ в СССР в период с 1920 по 1930 гг. уделялось должное внимание, однако некоторые аспекты остались не замеченными. Прежде всего, правовое закрепление получили такие вопросы, как ответственность лиц за погрузочные работы, документальное оформление процесса загрузки и выгрузки судов, рабочее время и время отдыха лиц, занятых на погрузочных работах, выгрузка судов, приходящих из-за границы и др. Что же касается недостатков правового регулирования рассматриваемого процесса, то следует указать, что ввиду рецепции советским правом дореволюционного, многие из важных положений не были законодательно урегулированы, а выступали как правовой обычай.

Список литературы:

1. А. Л. Маковский. Правовое регулирование морских перевозок грузов. Москва: Издательство «Морской транспорт», 1961. – 314 с.
2. Российская энциклопедия по охране труда // Под ред. В. К. Варова, И. А. Воробьева, А. Ф. Зубкова, Н. Ф. Измерова. – М.: НЦ ЭНАС, 2007 [электронный ресурс]. – URL: https://labor_protection.academic.ru/1323 (дата обращения: 02.12.2017).
3. ГОСТ 22235-2010. Межгосударственный стандарт. Вагоны грузовые магистральных железных дорог колеи 1520 мм. Общие требования по обеспечению сохранности при производстве погрузочно-разгрузочных и маневровых работ" (введен в действие Приказом Росстандарта от 12.11.2010 N 420-ст) [электронный ресурс]. – URL: <https://official.academic.ru/20602/...> (дата обращения: 01.12.2017).
4. Терминологический словарь по строительству на 12 языках [электронный ресурс]. – URL: <https://dic.academic.ru/dic.nsf/stroitel/...> (дата обращения: 03.12.2017).
5. Собрание узаконений и распоряжений правительства за 1920 г. – М., 1943. – 818 с.
6. Собрание узаконений и распоряжений правительства за 1921 г. – М., 1944. – с. 1198.
7. Отчет о деятельности Евпаторийского Морского Порто за 1922-1923 бюджетный год. – Евпатория, Крымполиграфтрест, 1924. – 47 с.
8. Совет Народных Комиссаров СССР. Постановление от 20 сентября 1924 года «О погрузочно - разгрузочных и других работах при таможенных и оплате этих работ» [электронный ресурс]. – URL: http://www.libussr.ru/doc_ussr/ussr_2172.htm (дата обращения: 01.12.2017).
9. Центральный Исполнительный Комитет СССР. Совет Народных Комиссаров СССР. Постановление от 28 мая 1926 года. Положение о морской перевозке [электронный ресурс]. – URL: http://www.libussr.ru/doc_ussr/ussr_2918.htm (дата обращения: 05.12.2017).
10. Правила об условиях труда грузчиков при погрузочно-разгрузочных работах (утв. НКТ СССР 20.09.1931 N 254) [электронный ресурс]. – URL: <http://www.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc&base=LAW&n=94030&fld=134&dst=1000000001,0&rnd=0.6640747375634777#081884447035028> (дата обращения: 06.12.2017).
11. Совет Народных Комиссаров СССР. Постановление от 28 мая 1932 г. n 829. О погрузочно - разгрузочных операциях и связанных с ними работах на транспорте во внеурочное время, в две и три смены, а также в нерабочие дни [электронный ресурс]. – URL: http://www.libussr.ru/doc_ussr/ussr_3829.htm (дата обращения: 02.12.2017).
12. Собрание законов и распоряжений Рабоче-Крестьянского Правительства СССР за 1933 г. » № 63 » Постановления Совета народных комиссаров. О штрафах за простой вагонов [электронный ресурс]. – URL: <http://istmat.info/node/37697> (дата обращения: 28.11.2017).

Klimenko K. P. Legal regulation of loading and unloading works (1920 – 1930 gg.) // Scientific notes of V. I. Vernadsky crimean federal university. Juridical science. – 2017. – Т. 3 (69). № 3. – P. 223–233.

This study is devoted to the issue of legal regulation of the process of loading and unloading operations in the period from 1920 to 1930. Using the historical method, the author shows by the example of the collected regulatory framework what the main issues were covered by the legislator in the period under review in the field of loading and unloading operations. In addition, this work is aimed at highlighting the issues of labor protection of persons engaged in loading work. Some aspects such as working hours, internal regulations, sanitary and medical requirements, as well as special rules for loading and unloading operations in transport, etc. were studied. The peculiarities of the responsibility of persons who supervise the process of loading operations, as well as the administration of the ways, pier, port and captain were analyzed. Noteworthy in the work is the question of legal regulation of loading operations with certain types of goods, for example, with explosives and flammable substances.

Keywords: loading-unloading operation, a loader, a simple vessel, freight transportation.

Spisok literaturyi:

1. A. L. Makovskij. *Pravovoe regulirovanie morskikh perevozok грузов*. Moskva: Izdatel'stvo «Morskoy transport», 1961. – 314 s.
2. Rossijskaya ehnciklopediya poohrane truda // Pod red. V. K. Varova, I. A. Vorob'eva, A. F. Zubkova, N. F. Izmerova. – M.: NC EHNAS, 2007 [ehlektronnyj resurs]. – URL: https://labor_protection.academic.ru/1323 (data obrashcheniya: 02.12.2017).
3. GOST 22235-2010. *Mezhgosudarstvennyj standart. Vagony gruzovye magistral'nyh zheleznih dorogkolei 1520 mm. Obshchie trebovaniya po obespecheniyu sohrannosti pri proizvodstve pogruzочно-razgruzочnyh I manevrovyyh rabot* (vveden v dejstvie Priказom Rosstandarta ot 12.11.2010 N 420-st) [ehlektronnyj resurs]. – URL: <https://official.academic.ru/20602/...> (data obrashcheniya: 01.12.2017).
4. Terminologicheskij slovar' postroitel'stvu na 12 yazykah [ehlektronnyj resurs]. – URL: <https://dic.academic.ru/dic.nsf/stroitel/...> (data obrashcheniya: 03.12.2017).
5. *Sobranie zakonov I rasporyazhenij pravitel'stva 1920 g.* – M., 1943. – 818 s.
6. *Sobranie zakonov I rasporyazhenij pravitel'stva 1921 g.* – M., 1944. – s. 1198.
7. *Otchet o deyatelnosti Evpatorijskogo Morskogo Porta za 1922-1923 byudzhetnyj god.* – Evpatoriya, Krympoligrafrest, 1924. – 47 s.
8. *Sovet Narodnyh Komissarov SSSR. Postanovlenie ot 20 sentyabrya 1924 goda «O pogruzочно – razgruzочnyh I drugih rabotah pritamozhnyah I oplate ehlih rabot»* [ehlektronnyj resurs]. – URL: http://www.libussr.ru/doc_ussr/ussr_2172.htm (data obrashcheniya: 01.12.2017).
9. *Central'nyj Ispolnitel'nyj Komitet SSSR. Sovet Narodnyh Komissarov SSSR. Postanovlenie ot 28 maya 1926 goda. Polozhenie o morskoy perevozke* [ehlektronnyj resurs]. – URL: http://www.libussr.ru/doc_ussr/ussr_2918.htm (data obrashcheniya: 05.12.2017).
10. *Pravila obusloviy truda gruzchikov pri pogruzочно-razgruzочnyh rabotah (utv. NKT SSSR 20.09.1931 N 254)* [ehlektronnyj resurs]. – URL: <http://www.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc&base=LAW&n=94030&fld=134&dst=1000000001,0&rnd=0.6640747375634777#0818844447035028> (data obrashcheniya: 06.12.2017).
11. *Sovet Narodnyh Komissarov SSSR. Postanovlenie ot 28 maya 1932 g. n 829. O pogruzочно – razgruzочnyh operacijah I svyazannyh s nimi rabotah na transporte vo vneurochnoe vremya, v dvei tri smeny, a takzhe v nerabochiedni* [ehlektronnyj resurs]. – URL: http://www.libussr.ru/doc_ussr/ussr_3829.htm (data obrashcheniya: 02.12.2017).
12. *Sobranie zakonov I rasporyazhenij Raboche-Krest'yanskogo Pravitel'stva SSSR za 1933 g.» № 63. Postanovleniya Soveta narodnyh komissarov. O shtrafah za prostoj vagonov* [ehlektronnyj resurs]. – URL: <http://istmat.info/node/37697> (data obrashcheniya: 28.11.2017).