

**УДК 94**

**СТАНОВЛЕНИЕ ПРАВОВОГО УРЕГУЛИРОВАНИЯ ВОПРОСОВ  
АРЕНДЫ И ЭКСПЛУАТАЦИИ ТЕРРИТОРИЙ МОРСКИХ ПОРТОВ В СССР  
В 1920-Х ГГ.**

*Любинецкий А. Н.*

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

В статье указано, что с окончанием основных этапов гражданской войны и началом НЭП возникла насущная потребность в урегулировании гражданских правоотношений. На этом этапе важнейшим нормативно-правовым актом стал декрет «Об основных частных имущественных правах, признаваемых РСФСР, охраняемых ее законами и защищаемых судами РСФСР» от 22 мая 1922 г. На основе данного декрета в морских портах страны стали активно развиваться гражданские правоотношения, выразившиеся в первую очередь в заключении различных договоров аренды на имущество портов. Как видно из представленного в статье материала, гражданско-правовые отношения на территории морских торговых портов в первой половине 1920-х гг. развивались довольно активно, однако их нормальное развитие тормозило отсутствие четко нормированной правовой основы.

**Ключевые слова:** морской порт, аренда, складские помещения, территория, СССР, хозяйствующие организации.

С окончанием основных этапов гражданской войны и началом НЭП возникла насущная потребность в урегулировании гражданских правоотношений. На этом этапе важнейшим нормативно-правовым актом стал декрет «Об основных частных имущественных правах, признаваемых РСФСР, охраняемых ее законами и защищаемых судами РСФСР» от 22 мая 1922 г.

Данный документ предоставил всем гражданам, неограниченным в установленном законом порядке в своей правоспособности, право на территории РСФСР и союзных и договорных с нею советских республик организовывать промышленные и торговые предприятия и заниматься дозволенными профессиями и промыслами, с соблюдением всех постановлений, регулирующих промышленную и торговую деятельность и охраняющих применение труда.

Также граждане получили право заключения всякого рода не запрещенных законом договоров, в том числе договоров имущественного найма, купли–продажи, мены, займа, ссуды, подряда, поручительства, страхования товарищества (простого, полного, на вере, акционерного), векселя, всякого рода банковских кредитных сделок, которые получают законную силу и пользуются судебной защитой с соблюдением следующих общих положений. «Всякого рода не запрещенные законом договоры, заключенные: 1) правительственными органами и лицами в пределах предоставленного им законом права; 2) дееспособными гражданами и 3) признаваемыми законом юридическими лицами в пределах, указанных их уставами – считаются обязательными для заключивших договор сторон и дают им право на судебную защиту вытекающих из договора требований» [1, с. 173–176].

Следующим важным шагом стало постановление «О введении в действие Гражданского кодекса РСФСР, принятое на IV сессии 31 октября 1922 года». Статья 22 ГК гласила, что «национализированные и муниципализированные предприятия, их оборудование, железные дороги и их подвижной состав, национализированные суда, а равно национализированные и муниципализированные строения являются изъятными из частного оборота и не могут быть отчуждаемы и закладываемы теми органами, в ведении коих они состоят, а также обращаемы на удовлетворение кредиторов. Национализированные и муниципализированные предприятия, строения и суда могут сдаваться в аренду в установленном законом порядке» [2].

Таким образом, в условиях развертывания НЭП основной формой эксплуатации портовой территории в начале 1920-х гг. становилась ее аренда различными предприятиями, частными лицами, фирмами. Исходя из этого, необходимо рассмотреть найденные нами соответствующие договоры с целью выявления особенностей данного процесса.

Здесь, очевидно, следует указать, что этот процесс, согласно документам, начался еще в 1920 г. Так, к примеру, подписанный начальником и комиссаром Николаевского морского порта Баглаем и начальником эксплуатационной части управления порта Миттольтом 8 февраля 1921 г. акт был составлен на основании отношения Эксплуатационного отдела управления морского транспорта Черного моря от 12.11.1920 за № 160/2/3170 о передаче Управлением Николаевского морского порта во временное пользование «Раусводу» одного складочного помещения.

Условия передачи в аренду были такими. Во-первых, бетонное здание (б. Авраамовой) площадью 85 кв. сажен, крытое цементной черепицей, с каменным полом, находящееся на моле каботажной гавани, предоставлялось «Раусводу» для хранения горючих материалов для нужд Водного Транспорта.

Во-вторых, применение склада для иных целей нежели те, которые указаны выше, как и передача «Раусводом» помещения другим советским учреждениям без ведома и письменного разрешения Управления порта не допускалась.

В-третьих, плата за пользование складом устанавливалась в 4 рубля за кв. саж. пола в сутки, считая с 4 января 1921 г., согласно приказу начальника управления морского порта от 1 января за № 12 пар. 1.

Платеж следуемых денег следовало производить за каждый истекший месяц в кассу Управления Порта на предмет сдачи в местный Расчетно-Кассовый подотдел для зачисления за счет Главвода в Одесском Губфинотделе.

При этом «Раусвод» обязывался освободить склад по первому требованию управления порта и не позже 2-х недель со дня получения уведомления от управления порта о необходимости данного склада для нужд самого порта и сдать его обратно в том же исправном состоянии в каком находилось помещение в момент занятия его «Русводом» [3, л. 1].

Как видим, особых условий данный договор не содержал, за исключением вопросов изменения назначения, субаренды и сроков прекращения договора.

Очевидно, испытывая нужду и в последующих подобных договорах, 1 июля 1922 г. руководство Николаевского порта произвело осмотр территории порта на предмет сдачи в аренду (150, л. 9). В результате этого была составлена «Ведомость площадей складов, пакгаузов и участков для открытого хранения на территории Николаевского Торгового порта». В нее вошли: каботажный отдел (соляная мель-

ница «И. Иоффе»); склад быв. «Вишневого»; склад «Бронтана»; склад «Когана»; склад бывшего «СМТНС», а в 1922 г. Линучастка; пакгауз Сиродкомгуба, пакгауз Линучастка; склад «Гутмтейна» сан. Линучасток; склад «Когана», пакгауз «Губтопа». Всего – 10. Было еще помещение «Федорова», но его снесли.

На западной стороне заграничного отдела находились склады руды бывшего международного о-ва (780 кв. саж.); склады железа Внешторга (1020 кв. саж.); склады Укрystalла (4030 кв. саж.) [3, л. 11].

В результате проведенной инвентаризации стала возможной дальнейшая работа в указанном направлении. Так, 27 июля 1922 г. Николаевский морской торговый порт в лице начальника порта Баглая с одной стороны и Николаевское губернское представительство Екатеринославского агенства центрального правления каменноугольной промышленности Донецкого бассейна (далее – ЦКПК) в лице представителя такового Самсона Александровича Зингмана заключили арендный договор (№ 878). Основную его часть, по нашему мнению, следует привести, так как она стоит несравненно выше по технике исполнения, нежели предыдущие акты подобного характера.

Им, в частности, предусматривалось, что Морпорт сдает ЦКПК в арендное пользование открытое складочное место в г. Николаеве на каботажной гавани, ограниченное деревянным забором, всего общей площадью... кв. саж. со всеми находящимися постройками и службами, за исключением сарая, помеченного на плане Л. В., согласно прилагаемому плану, составляющему неотъемлимую принадлежность договора. Помимо того, ЦКПК предоставлялось право пользования в течение всего срока сего договора возовыми весами Морпорта, а равно и десятичными, в то время когда весы эти не заняты были обслуживанием нужд Морпорта (п. 1).

Передачу складочного места арендатору в полном объеме п. 1 договора следовало произвести не позже 2-х дней по его подписании, причем следовало составить подробный акт о количестве и состоянии передаваемого имущества (п. 2).

Срок аренды определяется на срок в один год со дня передачи склада арендатору, причем передача арендатором склада другому лицу или учреждению не могла быть осуществлена без ведома и согласия Морпорта (п. 3).

Устанавливалось, что договор мог быть прекращен досрочно: а) по взаимному соглашению сторон; б) при ликвидации одного из договаривающихся учреждений; в) по постановлению суда (п. 4).

В течение всего срока аренды ЦКПК обязывался содержать склад и все взятые в аренду постройки в полной исправности и производить за свой счет необходимый текущий ремонт (п. 5).

Безусловно, что за пользование складочным местом ЦКПК обязывался уплачивать порту арендную плату по ставкам, установленным для открытых складочных помещений местным совещанием по портовым делам, указанным в законе порядком; уплачивать за аренду здания, конторки и других построек по ценам, установленным для закрытых складочных помещений (п. 6).

В счет причитающихся за аренду платежей, согласно предыдущему пункту, ЦКПК при подписании договора вносил в кассу Морпорта, в виде аванса, 50.000 руб. в денежных знаках выпуска 1922 г. Причем эта сумма, по требованию Морпорта, должна была быть немедленно пополнена арендатором в случае, если причитающиеся за аренду платежи превысили этот аванс. Расчет за аренду следовало про-

изводить ежемесячно, по истечении календарного месяца, путем списания причитающейся за истекший месяц суммы со сказанного выше аванса. В случае, если аванс не был израсходован полностью на покрытие арендной платы ко времени истечения срока договора, то остаток его выдавался ЦПКП по совершении окончательного расчета (п. 7).

Морпорт оставил за собой право надзора за состоянием сдаваемого в аренду имущества, а потому арендатор обязывался допускать представителей Морпорта в арендуемые помещения для их осмотра (п. 8).

В случае неисполнения одной из сторон условий данного договора потерпевшая сторона получила право: 1) требовать возмещения убытков, причиненных действиями контрагента; 2) требовать расторжения договора в судебном порядке (п. 9).

Ко дню прекращения договора арендатор обязывался сдать Морпорту арендуемое имущество в полной исправности, во всем согласно акту передачи этого имущества от Порты ЦПКП при начале аренды; а в случае обнаружения приемной комиссией каких-либо повреждений или недостатков против указанного акта арендатор обязывался возместить все происшедшие от этого для Морпорта убытки (п. 10).

Особо оговаривалось, что все споры по этому договору должны рассматриваться в судебных учреждениях г. Николаева (п. 11). Сам договор составлялся в двух экземплярах и должен был быть отправлен на утверждение в «Центр» [3, л. 12–12 об.].

Однако учитывая фактическое отсутствие общегосударственной базы нормативного урегулирования вопросов, связанных с арендной деятельностью на территории морских портов, в их работе достаточно часто возникали различные инциденты.

Так, еще в 1921 г. морской порт Николаева передал в аренду Опродкомгубу склад бывшего Международного общества для хранения керосина и цилиндрического масла, причем охрана указанных грузов и ответственность за них была полностью отнесена к обязанностям Опродкомгуба. Однако арендатор, несмотря на неоднократные напоминания порта об уплате за пользование складом наличными деньгами или натурой, все же причитающиеся с него платежи не внес. Исходя из этого, по распоряжению порта было задержано в складе 250 бидонов керосина, при чем были отобраны ключи от склада, что, конечно, нисколько не снимало с Опродкомгуба обязанностей по охране груза, тем более что на дверях склада по-прежнему оставались пломбы Опродкомгуба [3, л. 14–16].

Многие текущие вопросы жизнедеятельности портов в этот период решались непосредственно на местах. Так, к примеру, на совещании по портовым делам в заседании 26 и 27 августа 1922 г. были утверждены и вошли в законную силу следующие ставки сборов местного значения:

I. а) за аренду жилых помещений; б) за аренду участков портовой территории под установку на них переносных, для торговли, деревянных будок; в) за пользование рыбаками береговой полосы на портовой территории для ремонта судов и также для складки, очистки, промывки и сушки рыбных снастей; г) за очистку судов от мусора, угольной гари, сажи и отбросов; д) за пользование паровым краном совместно с другими погрузочными приспособлениями; за пользование стрелой Темпереля; е) за пользование перегрузочными зерновыми ямами; ж) за пользование Дековилевским перегрузателем; з) за козлы, за ящики; и) за пользование только погрузочным инвентарем, указанным в литерях В, Г, Д, Е и Ж (без кранов и стрел) насчитывается только за их ремонт; к) за доставку погрузочных приспособлений

(например кранов) оплачивалось дополнительно по соглашению; л) за пользование различными приспособлениями (вышеперечисленными, особенно ленточными механизмами) устанавливалась дифференцированная плата в зависимости от груза, отдельно за зерно, соль, хлеб, руду.

II. За пользование причальными приспособлениями: сходнями большими, средними, малыми (дифференцированно).

III. За пользование плавучими средствами: при буксировке пароходом «Есенин» одна цена, пароходом «Стрела» – другая. За перестановку в пределах порта (вне зависимости от расстояния и продолжительности работы) суда, находящиеся под парами, когда не требуется работы буксира; и иная цена, когда нужна работа буксира.

IV. Для пользования складочными помещениями – отдельно цена для государственных и отдельно для других предприятий. За пользование открытыми площадями также раздельно цена; за пользование огражденными участками; «кроме того, в случае значительного спроса, на такие участки должна допускаться сдача их с торгов».

V. За снабжение электрической энергией.

VI. За снабжение порта водой [3, л. 7–8].

Однако в хаосе начала 1920-х гг. установление нормальных взаимоотношений между различными хозяйствующими организациями было скорее исключением. Так, тому же управлению Николаевского Морского торгового порта предлагало «Химсоли» «в срочном порядке уведомить его с какого времени и на каком основании Вами занят под слемольню и склад соли, принадлежащий порту деревянный амбар на моле каботажной гавани, площадью 55 кв. саж.».

Одновременно с этим управление морского порта предлагало данной организации, в случае если у нее была надобность в этом амбаре и в дальнейшем, прислать своего полномочного представителя в управление порта «не позже 24 июля для заключения договора на аренду указанного складочного помещения, в противном случае Вам предлагается немедленно очистить это помещение» [3, л. 63].

Следует указать, что большинство складских помещений и пакгаузов порта занимали такие организации: Госпароходство, Химсоль, Внешторг, Машинотрест, Портовое управление, ЦККП, «Экспорт руда» (г. Харьков) [3, л. 77].

С последней указанной организацией у управления морского порта Николаева также возникало много разногласий в вопросах аренды портовой территории. Так, в частности, общество не соглашалось со способом определения площадей, занимаемых рудой, без присутствия своего представителя.

Более того, «Экспорт руда» указывала, что если плата за пользование площадями устанавливалась помесечно, то обмер должен был бы происходить в присутствии их представителя на каждое первое число. Данная организация вынуждена была возражать по поводу включения в площадь где хранился их груз, площади в 1020 кв. саж., занимаемой железом, к которому она не имела никакого отношения.

Также она отказывалась от распространения приказа за № 1395 от 18.09 1922 на предыдущее время: «Мы считаем указанные в означенном приказе ставки в 80 коп. золотом с квадратной сажени в месяц чрезмерно большими, слишком отягчающими экспорт руды, груза по существу малоценного и невыдерживающего больших накладных расходов». По этому поводу организация готовилась представить отзыв в портовое присутствие для обсуждения и дальнейшего предоставления в центр.

Не желая задерживать уплату арендной платы за занимаемые под руду площади портовой территории, «Экспорт руда», тем не менее, соглашалась внести плату с 1-го июля по действительно занятой ей на каждое первое число по обмеру, исходя из установленной портовым присутствием годовой платы в 3 руб. с кв. саж. т. е. по 3/12 руб. в месяц за квадратную сажень по курсу дня на каждое первое число данного месяца [3, л. 78].

Очевидно, что в попытке нормализовать вопросы аренды портовой территории в торговом порту Николаева был составлен типовой договор на основании приказа НКПС от 18 сентября за № 1398. В нем управление Николаевского морского торгового порта выступало арендодателем, а иная сторона, соответственно, контрагентом, а подписывался договор со стороны порта его начальником.

Согласно документу контрагенту предоставлялся в арендное пользование сроком «с ... по ... за №.. участок... портовой территории, принадлежащей Николаевскому Морскому Торговому Порту в количестве ... кв. саж. находящихся ... в ... отделе порта... для... за плату по ... руб. ... коп. золотом в месяц за каждую квадратную сажень, каковая плата вносится в кассу управления за ... месяц... вперед» (п. 1).

При этом взятый в аренду участок портовой территории мог служить только для конкретного, оговоренного в договоре применения. Использование его для какой-либо другой цели могло быть допущено лишь с разрешения управления порта (п. 2).

В обеспечение исполнения принятых на себя обязательств, контрагент должен был внести при подписании договора залог «в размере ... арендной платы за участок..., т. е. .... руб... коп.». Залог следовало внести в кассу счетной части порта (п. 3).

Арендную плату полагалось вносить вперед, в установленный договором срок. В случае же просрочки какого-либо платежа из залога контрагента перечислялись в доход управления порта как плата, так и штраф в предусмотренном размере. В этом случае залог следовало немедленно пополнить контрагентом в соответствующей сумме. Если в назначенный портовым управлением срок залога не был пополнен, то договор считался нарушенным со стороны контрагента со всеми последствиями (п. 4).

Субаренда фактически была запрещена, так как договором предусматривалось, что контрагент не имеет права передавать настоящий договор ни в целом, ни в части его другому лицу без особого на то разрешения в установленном порядке (п. 5).

По нашему мнению, права арендатора ущемлялись тем, что п. 6 договора предусматривал, что управление порта может до истечения срока аренды отобрать арендуемый контрагентом участок портовой территории для нужд порта в интересах развития порта, а также в случае необходимости общего переустройства железнодорожных путей. Контрагент обязывался в таких случаях освободить или уменьшить участок в указанный портовым управлением срок. При этом не устанавливалось какого-либо временного периода для того, чтобы контрагент мог предварительно подготовиться к грядущему освобождению арендуемой территории или ее части.

Более того, договор также требовал, чтобы контрагент приступил к эксплуатации отведенных ему мест портовой территории немедленно по подписании портовым управлением акта об отводе. При неисполнении этого, а также в случаях приостановки операций отведенный участок по договору мог считаться управлением

порта свободным и потому быть сдан другим предпринимателям (п. 7). В данном случае, как и в предыдущем пункте, управление порта явно старалось усилить свои права в ущерб арендатору. Ведь таковой обязан был оплачивать аренду и в том случае, если участок пустовал.

Естественным выглядит положение договора, которым все время пользования участком контрагент обязан был подчиняться действующим в порту правилам об отдаче в аренду участков портовой территории, обязательным по порту постановлениям как изданным, так и тем, которые могли быть изданы, и прилегающую к нему портовую территорию в должной чистоте (п. 8).

Однако в то же время все расходы по заключению такого договора, равно как и уплата всех причитающихся гербовых и иных пошлин, а также всех налогов по сооружениям, находящимся на сданном в аренду участке, относились к обязанности контрагента (п. 9).

Ну и, наконец, предусматривалось, что плата за арендуемый участок могла подлежать изменению «по распоряжениям Центра и контрагент обязан подчиняться всем таковым распоряжениям» (п. 10). Письменный вариант договора предлагалось к хранению при делах управления Николаевского морского торгового порта, а контрагенту предлагалось лишь выдача засвидетельствованной с него копии (п. 11) [3, л. 102–102 об.].

Как видно из представленного выше материала, разработанный в Николаевском морском торговом порту типовой договор на аренду частей его территории и складов ориентировался на интересы управления порта в ущерб интересам арендатора. Последующие события лишь подтверждают, что данная проформа договора не была использована далее как типовая. К тому же за арендой необходимых площадей обращались самые различные ведомства и организации, интересы которых для государства были более важны, нежели интересы порта.

Так, специальным письмом 9 марта 1923 г. центральная хлебоэкспортная база Укрвнешторга обратилась в Междуведомственную комиссию при николаевском УЭКосо по распределению складочных помещений. Данная организация просила о предоставлении ей в арендное пользование, для надобностей государственного хлебного экспорта, нижеследующих складочных помещений в районе Николаевского торгового порта:

Амбар № 2 (б. Фришина), фактически уже и так занятый и ремонтируемый базой Укрвнешторга; корпус амбара без №№ (б. Петроградского международного банка), занимаемый в то время «АРА»; амбары за №№ 119, 121, 123 и 125 по Заводской улице, занимаемые организацией Нансена и 15-й Сивашской Дивизией, амбары за №№ 107, 108, 109 близ порта, числящиеся за Одесторгом, и амбар № 49 по Мельничной улице, числящийся за «Селотехникой».

Принимая во внимание, что все перечисленные выше организации и учреждения использовали занимаемые ими складочные помещения не для целей экспорта, Укрвнешторг, на основании постановлений Украинского Экономсовета от 26 и 30 января 1923 г., а также согласно постановлениям местного Экономсовещания, просил принять меры к срочному освобождению указанных помещений и передаче их в распоряжение базы Укрвнешторга, которая немедленно по передаче ей складов готова была приступить к производству на них необходимого ремонта и начать за-

грузку их прибывающими хлебными грузами, контингент поступления которых на апрель этого года был установлен в количестве свыше 2000000 пудов.

Учитывая значительное развитие хлебо-экспортных операций в последующие месяцы, Укрвнешгосторг оставлял за собой право дальнейших заявок на складочные помещения, а потому находил целесообразным оставление определенного их количества в качестве свободного резерва до выяснения потребностей экспорта в мае [4, л. 9].

В данном случае порт сопротивляться не мог. По результатам письма была создана специальная комиссия по обследованию и распределению складочных помещений города и порта 30 марта 1923 г. (об всех вышеупомянутых складах), а уже 5 апреля 1923 г. состоялась выписка из протокола № 2 заседания комиссии с таким результатом: «Передать все просимые склады, не занимающиеся под экспортные грузы, за исключением № 49, числящегося за “Селотехникой”, который передается пока лишь принципиально» [4, л. 10].

Руководство порта, не имея достаточной реальной власти, в том числе и в отношении своего имущества, не могло сопротивляться подобному нажиму, а потому вынужденно шло на уступки в ущерб собственным интересам. Так, 25 мая 1923 г. был подписан договор между николаевским уездным отделом коммунального хозяйства и центральной хлебоэкспортной базой Укрвнешгосторга, в результате которого откомхоз сдал по договору в арендное содержание центральной хлебоэкспортной базе Укрвнешгосторга принадлежащие ему хлебные магазины общей площадью 985 кв. саж. с платою по 10 руб. за кв. саж. в год под складочные помещения сроком на 3 года, т. е. с 25 мая 1923 г. по 25 мая 1926 г. (п. 1).

В договоре также были прописаны условия взноса арендной платы (п. 2), запрет на передачу арендуемых помещений другому лицу без письменного разрешения откомхоза (п. 3); обязательство содержать здания в исправности, производя внутренний и внешний ремонт (п. 4); перепланировка, переустройство и оборудование арендуемых помещений разрешалась только с согласия откомхоза (п. 5); арендатор обязывался подчиняться всем изданным и издаваемым постановлениям относительно торговли, санитарных и противопожарных мер, распоряжением о базарных площадях (п. 6); также арендатор обязывался произвести страхование этого имущества в Госстрахе или другом страховом учреждении за свой счет, в случае чего страховые – арендодателю (этот термин, как и арендатор, в тексте договора не используется) (п. 7).

При этом договором предусматривалось, что в случае нарушения какого-либо из пунктов договора арендатором откомхозу предоставлялось право его расторжения с взысканием подлежащих убытков (п. 8). Расходы же по совершению договора традиционно были отнесены на счет арендатора (п. 9) [4, л. 13].

В такой ситуации, когда портовые власти не были полноправными хозяевами на своей территории, неудивительно, что общая организация работы порта находилась на низком уровне. Так, в протоколе № 23 заседания бюро фракции Николаевского порткомвода 19 июня 1923 г. было указано на бесхозяйственность в приобретении автомобилей, а также на то, что отсутствовал какой-либо план в работе и в приобретении материалов. Заключенные договоры являлись ущербом для государства, особенно договор, заключенный с Сельхозом и Помголом. Подбор сотрудников оказал-



ся слабый, а капитан порта как администратор слаб, то же самое было сказано и о финансовой части [5, л. 18].

Близкая ситуация была и в иных морских торговых портах, поэтому приказ ЦУМОР НКПС № 80 от 19 сентября 1923 г. «О недопущении вмешательства каких бы то ни было организаций или ведомств в дела управления портов» был своевременным, но изменить ситуацию в корне без нормирования вопросов управления порта и эксплуатации его имущества существенно улучшить ситуацию не мог [5, л. 64].

В 1924 г. ситуация в порту г. Николаева не улучшилась. Договорные отношения между портом и арендаторами со стороны арендаторов в полной мере не исполнялись, многие арендаторы задолжали порту значительные суммы.

К концу 1924 г. для погашения задолжности порту был предъявлен иск в судебном порядке Доброфлоту, Заготконторе, Укрвнешгосторгу. Готовилась подача иска и Транскому. Вопрос о задолжности Госчапа (за аренду портовой территории, помещений и складов) оставался по разъяснению ЦУМОР открытым [6, л. 15]. Кроме того, порт был завален углем, который оказался непригоден для котлов, особенно для котлов ледоколов.

Подсобные предприятия управления порта («Красные кошары» сельскохозяйственного направления и мельница) были ликвидированы, а вот автомашины Николаевского порта почему-то работали в порту Одессы [6, л. 16].

Новый этап в деятельности морских торговых портов начался с образованием и началом деятельности государственного монополиста по экспорту хлеба. С 15 августа 1923 г. открыло свои действия АО для продажи хлебопродуктов за границу Экспортхлеб. Это общество действовало на основании устава, утвержденного СНК 30 апреля этого же года. Учредителями общества стали НКВТ, Госбанк, Центросоюз, Хлебопродукт, Сельсосоюз и Всекобанк. Правление общества размещалось в Москве на ул. Тверской и площ. Революции, д. 1/21.

Согласно уставу, Экспортхлеб вывозил за границу для продажи различные хлебофуражные и масленичные (растительные) продукты в сыром и обработанном виде как за свой собственный счет, так и по поручению советских экспортеров, причем совершало все действия по хранению, транспортированию и страхованию хлебопродуктов в пределах СССР и за границей, а равно по продаже и выдаче их иностранным покупателям с производством по таким продажам расчетов с владельцами продуктов.

На момент организации общество уже имело отделения в СССР: в Петрограде, Новороссийске, Феодосии, Мариуполе, Николаеве и Одессе, и за границей – в Копенгагене, Гамбурге, Риге и Ревеле; бюро в Берлине и представительства в Англии (Аркос), Италии, Турции, Швеции, Норвегии, Финляндии [7, л. 19].

В первые же годы своей деятельности Экспортхлеб стал важным участником на рынке аренды портовых помещений и складов. Так, 18 июля 1925 г. Окрисполкому в Николаев от председателя совнаркома УССР Чубаря пришла следующая телеграмма: «В виду наступления хлебоэкспортной кампании и необходимости усилить пропускную способность портов предлагаю оказать полное содействие Экспортхлебу при передаче ему в аренду складских помещений от месткомов в портах, избегая перенесения разногласий в Центр для решения в принудительном порядке». Далее в документе предписывалось добиваться получения необходимых складов сроком на 2 года по цене 55 коп. сажень в месяц [8, л. 59].

Однако не следует думать, что договоры на аренду портовой территории и имущества в этот период заключали лишь коммерческие и государственные организации. Частные лица в период НЭПа также активно выступали на этом рынке, правда, в значительно меньших объемах. В качестве примера можно привести договор, заключенный 1 апреля 1925 г. между начальником порта Керчи и гражданами Чернышевым и Костромицким, о сдаче в аренду 4 саженой портовой территории под будку для продажи съестных припасов и прохладительных напитков. При оплате ежемесячно, считая каждую сажень по 1 р. 80 коп. как инвалидам, им следовало вносить каждый месяц 7 р. 20 коп. [9, л. 13].

Этой же датой заключен такой же договор с Ламброниди на будку по 10 руб. в месяц (60, л. 16), а 1 мая 1925 г. начальник порта Керчи заключил договор с Караманиди на расположение будки также по 10 руб. в месяц [9, л. 27].

Кроме того, следует упомянуть договор Керченского порта с кооперативным союзом рыболовных товариществ на аренду амбара на 2 месяца для обработки рыбы по 100 руб. в месяц. Размеры амбара были таковы: длина 19 м, ширина 7 м. [9 л. 63].

Как видно из представленного выше материала, гражданско-правовые отношения на территории морских торговых портов в первой половине 1920-х гг. развивались довольно активно, однако их нормальное развитие тормозило отсутствие четко нормированной правовой основы.

#### Список литературы:

1. Об основных частных имущественных правах, признаваемых РСФСР, охраняемых ее законами и защищаемых судами РСФСР: Постановление III сессии Всероссийского Центрального Исполнительного Комитета IX созыва : [Декрет ВЦИК от 22 мая 1922 г.] : [Приложение к статье «Основные частные имущественные права, признаваемые РСФСР»].// Правовые условия торгово-промышленной деятельности в Российской Социалистической Федеративной Советской Республике. – Москва; Петроград : Госиздат, 1922. – С. 173–176.
2. О введении в действие Гражданского кодекса РСФСР, принятое на IV сессии 31 октября 1922 года. – Собрание узаконений и распоряжений правительства за 1922 г. – М., 1950 г.
3. Государственный архив Николаевской области, ф. Р-129, оп. 1, д. 116. Дело об аренде портовой территории для складов и пакгаузов. 8.02.1921–30.12.1922. 102 л.
4. Там же, Р-945, оп. 1, д. 36. Переписка с начальниками Екатеринбургской 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. Там же, Р-129, оп. 2, д. 3. Стенограмма директивного доклада т. Дзержинского на фракции пленкома Правлений. Постановления и циркуляры НКПС и ЦК РКП о заработной плате. Приказы по центральному Управлению Морского Транспорта о порядке осведомления печати о положении дел порта и др. Список уволенных сотрудников управления порта. 1923 г.
6. Там же, Р-129, оп. 1, д. 119. Протоколы заседаний технической комиссии. Акты передачи, осмотра и проведенного ремонта судов и шлюпок. 28.03-5.10.1922 г. 189 л.
7. Там же, Р-945, оп. 1, д. 30. Постановления СТО, циркуляры правления Экспортхлеба, список отделений Экспортхлеба за границей, переписка с московским отделением Экспортхлеб об отправке хлебных грузов, заключение договоров, работе Николаевского элеватора. 28.06–29.12.1923. 262 л.
8. Там же, Р-945, оп. 1, д. 56. Постановления СНК УССР, циркуляры и распоряжения «Экспортхлеб». 1.11.1924–13.11.1925. 206 л.
9. Государственный архив республики Крым, ф. р-1584, оп. 2, д. 163. Об аренде портовой территории. 20.01.1925–22.12.1925. 70 л.

**Lyubinetskiy A. N. Becoming of legal settlement of questions of lease and exploitation of territories of marine ports in the USSR in 1920th** // Scientific notes of V. I. Vernadsky crimean federal university. Juridical science. – 2017. – Т. 3 (69). № 4. – Р. –39.

It is indicated in the article, that with completion of the basic stages of civil war and beginning new economic POLICY there was a vital requirement in the settlement of civil legal relationships. On this stage major normatively a legal act a decree became "About the basic private property rights, acknowledged by RSFSR, guarded by her laws and protected by courts RSFSR" from Mays, 22 1922 On the basis of this decree the civil legal relationships expressed first of all in entering into the different contracts of tenancy on property of ports began in marine ports of country actively to develop. As be obvious from the material presented in the article,

civil legal relations on territory of marine trade ports in the first half 1920th developed actively enough, however their normal development braked absence of the clearly rationed legal framework.

**Keywords:** marine port, lease, storage facilities, territory, USSR, managing organizations.

**Spisok literaturyi:**

1. Ob osnovnykh chastnykh imuschestvennykh pravakh, priznavaemykh RSFSR, ohranyaemykh ee zakonami i zaschischaemykh sudami RSFSR: Postanovlenie III sessii Vserossiyskogo Tsentralnogo Ispolnitelnogo Komiteta IX sozyiva : [Dekret VTsIK ot 22 maya 1922 g.] : [Prilozhenie k state "Osnovnyie chastnyie imuschestvennyie prava, priznavaemyie RSFSR"]. // Pravovyye usloviya torgovo-promyshlennoy deyatelnosti v Rossiyskoy Sotsialisticheskoy Federativnoy Sovetskoy Respublike. – Moskva; Petrograd : Gosizdat, 1922. – S. 173–176.
2. O vvedenii v deystvie Grazhdanskogo kodeksa RSFSR, prinyatoe na IV sessii 31 oktyabrya 1922 goda. – Sobranie uzakoneniy i rasporyazheniy pravitelstva za 1922 g. – M., 1950 g.
3. Gosudarstvennyiy arhiv Nikolaevskoy oblasti, f. R-129, op. 1, d. 116. Delo ob arende portovoy territorii dlya skladov i pakgauzov. 8.02.1921–30.12.1922. 102 l.
4. Tam zhe, R-945, op. 1, d. 36. Perepiska s nachalnikami Ekaterininskoy i Nikolaevskoy zheleznih dorog i portom o predostavlenii vagonov, remonte pod'ezdnykh putey, sozdaniyu usloviy po razgruzke vagonov i zagruzke parohodov. 26.06.-31.12.1923. 223 l.
5. Tam zhe, R-129, op. 2, d. 3. Stenogramma direktivnogo doklada t.Dzerzhinskogo na fraktsii plenma Pravleniy. Postanovleniya i tsirkulyari NKPS i TsK RKP o zarabotnoy plate. Prikazy po tsentralnomu Upravleniyu Morskogo Transporta o poryadke osvedomleniya pečati o polozenii del porta i dr. Spisok uvolennykh sotrudnikov upravleniya porta. 1923 g.
6. Tam zhe, R-129, op. 1, d. 119. Protokolyi zasedaniy tehnikeskoy komissii. Aktyi peredachi, osmotra i provedennogo remonta suden i shlyupok. 28.03-5.10.1922 g. 189 l.
7. Tam zhe, R-945, op. 1, d. 30. Postanovleniya STO, tsirkulyari pravleniya Eksporthleba, spisok otdeleniy Eksporthleba zagranitsey, perepiska s moskovskim otdeleniem Eksporthleb ob otpravke hlebnih gruzov, zaklyuchenie dogovorov, rabote Nikolaevskogo elevatora. 28.06–29.12.1923. 262 l.
8. Tam zhe, R-945, op. 1, d.56. Postanovleniya SNK USSR, tsirkulyari i rasporyazheniya «Eksporthleb». 1.11.1924–13.11.1925. 206 l.
9. Gosudarstvennyiy arhiv respubliki Krym, f. r-1584, op. 2, d. 163. Ob arende portovoy territorii. 20.01.1925–22.12.1925. 70 l.