

УДК 347.644

**РЕГУЛИРОВАНИЕ СТАТУСА И ВОПРОСОВ ЭКСПЛУАТАЦИИ
ТЕРРИТОРИЙ МОРСКИХ ТОРГОВЫХ ПОРТОВ ВО ВТОРОЙ ПОЛОВИНЕ
1920-Х – НАЧАЛЕ 1930-Х ГГ.**

Любинецкий А. Н.

Крымский федеральный университет им. В. И. Вернадского

В статье указано, что базовое «Положение о землях, предоставленных транспорту» было принято ЦИК и СНК СССР лишь 28 августа 1925 г. Следующим шагом стало издание 9 февраля 1927 г. СТО СССР положения об управлении морскими торговыми портами. Однако в целом это постановление еще недостаточно полно и четко определило объем прав порта как хозяйственной организации. Оно не содержало никаких указаний в отношении гражданской правосубъектности портов, не раскрывались их права и обязанности как владельцев имущества.

Тем не менее на его основе было принято постановление ЦИК и СНК СССР от 8 июня 1927 г. «О сдаче в долгосрочную аренду земельных участков территории морских торговых портов для возведения на них строений, сооружений и механических приспособлений», а также приказ НКПС от 18 ноября 1927 г. «О сдаче в долгосрочную аренду земельных участков территории морских торговых портов для возведения на них строений, сооружений и механических приспособлений». К этому приказу прилагался и текст типового договора. Однако введенные в этот период нормативные акты, регулирующие вопросы статуса и использования земель транспорта вообще и морских торговых портов в частности, не могли удовлетворять конкретным нуждам отрасли и требовали доработки и совершенствования. В условиях активной политики индустриализации и наращивания экспортно-импортных операций такое решение требовало скорейшей реализации.

Ключевые слова: морской транспорт, морской торговый порт, имущество, эксплуатация, правовой статус, территория.

«Положение о землях, предоставленных транспорту» было принято ЦИК и СНК СССР лишь 28 августа 1925 г. Данный документ состоял из таких разделов: общие положения; состав земель, предоставленных транспорту; отвод, изъятие, регистрация и инвентаризация земель, предоставленных транспорту; порядок пользования землями, предоставленными транспорту.

Положением предусматривалось, что землями, предоставленными транспорту, признаются перечисленные в его ст. ст. 4–7 земли, находящиеся в исключительном ведении комиссариата путей сообщения (далее – НКПС) для целей железнодорожных, водных (морских и речных) путей сообщения, а также шоссейных и грунтовых дорог общесоюзного и стратегического значения.

Указанные земли в состав государственных и городских земельных имуществ не входили и состояли в постоянном пользовании и непосредственном управлении НКПС (п. 1).

При этом земли, предоставленные Ленинградскому и Кронштадтскому портам, признавались землями, предоставленными транспорту. Однако в отношении этих

земель права и обязанности НКПС осуществлялись комиссариатом внешней торговли, при чем сохраняло свою силу Постановление СНК РСФСР от 14 июня 1923 г. о границах Петроградского и Кронштадтского портов и о порядке эксплуатации водных и земельных пространств и строений в границах этих портов, которое могло быть изменено только особым постановлением СНК СССР.

В соответствии с задачами, возложенными на НКПС, указанные в ст. 1 земли обслуживали: а) техническо-эксплуатационные; б) коммерческо-эксплуатационные; в) жилищно-строительные; г) хозяйственные нужды транспорта, связанные с содержанием, развитием и усовершенствованием путей сообщения (п. 2).

По миновании надобности в этих землях для указанных в ст. 2 специальных целей эти земли могли поступать: вне городов – в состав государственных земельных имуществ, а внутри городской черты – в состав земельных имуществ соответствующего городского совета.

Вопросы об изъятии из ведения транспорта земель, в которых миновала надобность, разрешались по соглашению НКПС или его местных органов с комиссариатами внутренних дел и комиссариатами земледелия подлежащих республик или их местными органами (п. 3).

Что касается состава земель, предоставленных транспорту, то из них к землям железнодорожного транспорта были отнесены земли, занятые железнодорожными путями, с резервами и кавальерами, территориально связанными с путями станционными и путевыми сооружениями, складочными помещениями и площадями под склад грузов, мастерскими, депо, паровозными и вагонными сараями, служебными и жилыми помещениями с участками, их обслуживающими, а равно другими сооружениями, имеющими специальное назначение по обслуживанию железнодорожного транспорта (п. 4).

Соответственно из предоставленных транспорту земель к землям морского транспорта были отнесены земли, занятые морскими торговыми портами, со всеми находящимися на них техническими, гражданскими и гидротехническими сооружениями, площадями, набережными, пристанями и другими сооружениями, имеющими специальное назначение по обслуживанию морского транспорта (п. 5).

Из предоставленных транспорту земель к землям речного транспорта относились земли под искусственными сооружениями водного (речного и озерного) транспорта: гаванями, затонами, каналами, шлюзами, дамбами, плотинами и др. гидротехническими сооружениями с необходимыми для них земельными резервами, земли под постоянными мастерскими, верфями, доками, а также пристанские территории, обслуживающие нужды судоходства, находящегося в непосредственном ведении НКПС (п. 6).

Что касается отвода, изъятия, регистрации и инвентаризации земель, предоставленных транспорту, то все земли как в черте городских поселений, так и вне этой черты, которые находятся в фактическом заведывании НКПС, считались закрепленными за этим комиссариатом (п. 9).

Оформление прав НКПС на земли как закрепленные за ним Положением, так и те, что должны были быть закреплены впоследствии, а равно регистрацию этих земель следовало производить в порядке, установленном земельными кодексами со-

юзных республик и особыми узаконениями союзных республик о земельных распоряжках внутри городской черты (п. 10).

Границы территории морских торговых портов, определенные до издания Положения в порядке, предусмотренном положением о ЦКПД, и утвержденные в установленном порядке, считались закрепленными за НКПС.

Всякое установление новых или изменение существующих границ морских торговых портов следовало вносить на утверждение СТО (п. 11).

При этом заявленные до издания данного Положения протесты против постановления ЦКПД по установлению границ подлежали разрешению на общем основании.

Отвод для нужд транспорта новых земель следовало далее производить по представлению НКПС в порядке, устанавливаемом законодательством СССР и союзных республик, а в особо важных случаях по постановлению и в порядке, указываемом СТО.

Решение разногласий между НКПС и подлежащими органами союзной республики по отводу земель возлагалось на СТО.

Фактическое занятие земель на основании соглашения НКПС с комиссариатами земледелия и внутренних дел соответствующей республики следовало производить в сроки и в порядке, указанные в соответствующем соглашении, а в случае отсутствия такого соглашения – в сроки и в порядке, указанные в Постановлении СТО (п. 12).

Точно так же необходимость изъятия земель из ведения НКПС или же установления каких-либо ограничений прав НКПС на закрепленные за ним земли в пользу других государственных учреждений и государственных предприятий могла определяться лишь постановлениями СТО (п. 13).

Кроме того, все земли, предоставленные транспорту, подлежали точному учету с записью их в особые инвентарные книги, которые велись по форме и в порядке, установленным НКПС по соглашению с комиссариатом финансов СССР (п. 14).

Порядок пользования землями, предоставленными транспорту, устанавливался следующий.

Земли, предоставленные транспорту, могли использоваться подлежащими органами транспорта либо непосредственно в целях, указанных в ст. 2 этого Положения, либо путем предоставления участков земли на договорных началах: а) для устройства подъездных путей, трубопроводов, проездов и других подобных сооружений; б) под склады грузов и устройство складочных помещений; в) для удовлетворения жилищно-строительных, хозяйственных и культурных нужд рабочих и служащих транспорта; г) для обслуживания нужд пассажирского движения и подсобных предприятий транспорта; д) для связанных с транспортом административных нужд ведомств (п. 15).

При этом устанавливалось, что земли предоставленные транспорту, находящиеся в пользовании комиссариата почт и телеграфов и комиссариата по военным и морским делам, земли, занятые таможенными учреждениями, а также занятые нефтескладами, нефтепроводами и др. оборудованием нефтяного хозяйства, Нефтесиндиката СССР и нефтяных трестов, а равно элеваторами, состоящими в ве-

дении государственных органов СССР и союзных республик, а также земли, занятые городскими сооружениями коммунальных предприятий общего пользования, освобождались от взимания арендной платы, но эти государственные учреждения и предприятия должны были уплачивать НКПС его ежегодные расходы по оборудованию и обслуживанию занимаемых ими земель согласно специальным соглашениям (прим. 1).

Порядок же использования входящих в состав земель, предоставленных транспорту, береговой полосы общего пользования должен был определяться особым законом (прим. 2).

Разработку основ исчисления арендной платы за земли, предоставляемые НКПС, возлагалась на него же и должны были утверждаться СТО (п. 16).

Вопросы общегородского благоустройства, связанные с землями, предоставленными транспорту в пределах городской черты, следовало согласовывать НКПС или его местными органами с соответствующими исполнительными комитетами (п. 17).

В завершении Положения указывалось, что оно не распространяется на земли, находящиеся под железнодорожными путями, не состоящими в общем пользовании, принадлежащими другим физическим и юридическим лицам и не проходящими по землям, предоставленным транспорту (п. 18) [1].

Данное положение, безусловно, не могло урегулировать все вопросы, возникающие в деле эксплуатации и оформления прав собственности на территорию органов транспорта вообще и морских торговых портов в частности. Однако оно послужило основой для дальнейшего нормотворчества в этом направлении.

Так, к примеру, как видно из рассмотренного Положения, органам НКПС предоставлялось право самостоятельно разрабатывать ставки сборов и аренды, хотя и с утверждением СТО (п. 16). Этот пункт весьма активно использовался на местах. В частности, на 64-м заседании ЦКПД 16 декабря 1926 г., кроме прочего, было решено арендную плату за землю, находящуюся под складами на территории Мариупольского торгового порта, взимать в размере 50 % ставок, предусмотренных «таксой плат за услуги, оказываемые в портах СССР» [2, л. 21–22 об.].

Также следует помнить и том, что на основании вводного закона к положению о землях, предоставленных транспорту (С.З. СССР 1925 г, ст. 477), с изданием этого положения было распространено с 1 октября 1925 г. на земли, отведенные для водного (морского и речного) транспорта, а также для шоссейных и грунтовых дорог общесоюзного и стратегического значения, постановление ЦИК и СНК СССР от 12.11.1923 «О взимании ренты с земель городских и предоставленных транспорт» [14]; этот последний закон отменен с 1 октября 1926 г. постановлением ЦИК и СНК СССР от 30 апреля 1927 г. (С. З. СССР 1927 г. № 22 ст. 244), которым, равным образом, отменены нижеследующие законы, на основании которых с 1 октября 1925 г. по 1 октября 1926 г. производилось взимание ренты с земель городских и предоставленных транспорту: «Правила взимания ренты с земель городских и предоставленных транспорту», утв. СНК СССР 9 мая 1924 г. (Вестник ЦИК, СНК и СТО СССР 1924 г., дополнение, ст. 270, и С.З. СССР 1925 г. «О введении в действие положения о землях, предоставленных транспорту» (С.З. СССР 1925 г. № 65 ст. 477), пост. ЦИК и СНК СССР от 18.09.1925 «О размерах ставок ренты с земель городских

и предоставленных транспорту» (С. 3. СССР 1925 г. № 67 ст. 500) и пост. ЦИК и СНК от 21 мая 1926 г. «О размерах ставок ренты с земель, отведенных для водного транспорта, а равно для шоссейных и грунтовых дорог общесоюзного и стратегического значения» (С.3. СССР 1926 г. № 36 ст. 269). В развитие означенных законов были изданы следующие административные распоряжения, которыми регулировался вопрос о порядке взимания с 1 октября 1925 г. по 1 октября 1926 г. «О ставках дополнительной ренты для земельных участков ж/д. и водного транспорта на 1925–1926 бюджетный год» (приказ НКПС от 21 июля 1926 г. код. 8749 бр. 471) и «Инструкция о порядке взимания ренты с земель, предоставленных морскому транспорту» (приказ НКПС от 6 ноября 1926 г. код. 9027, бр. 502).

Следующим шагом в урегулировании вопросов, связанных с гражданско-правовыми отношениями, владением и эксплуатацией портовых территорий стало принятие 9 февраля 1927 г. СТО СССР положения об управлении морскими торговыми портами. В данном документе четко прописывалось, что «в ведении управления морского торгового порта были включены портовые воды и территория в границах, утвержденных в установленном порядке» (п. 2). Предусматривалось, что «к торговому порту могли приписываться другие торговые порты и погрузочные пункты, не имеющие самостоятельного управления» (п. 3).

Во главе управления морского торгового порта стоял начальник порта, назначаемый НКПС (п. 5). Он объявлялся непосредственным руководителем всей деятельности порта и распорядителем разрешенных управлению порта кредитов (п. 6). Начальник порта, кроме прочего, имел право «заключать от имени порта всякого рода договоры в порядке и в пределах, предусмотренных действующими на этот предмет узаконениями и распоряжениями НКПС» [3; 4, л. 51–52].

Однако в целом постановление СТО от 9 февраля 1927 г. еще недостаточно полно и четко определило объем прав порта как хозяйственной организации. Оно не содержало никаких указаний в отношении гражданской правосубъектности портов, не раскрывалось их прав и обязанностей как владельцев вверенного им имущества. Сопоставление этого постановления с утвержденным в том же году положением о государственных промышленных трестах позволяет сделать вывод о том, что хотя порт того времени и можно признать самостоятельной хозяйственной организацией, однако его гражданская правосубъектность еще не получила столь же полного развития, какое к тому времени имели государственные промышленные тресты [5], являвшиеся уже типичными юридическими лицами, самостоятельно участвовавшими в хозяйственных отношениях. Подобный вывод получает подтверждение и при обращении к другим нормативным актам того времени, определившим правовое положение морских торговых портов.

Только после уточнения всех необходимых вопросов организации и управления торговых портов, было принято постановление ЦИК и СНК СССР от 8 июня 1927 г. «О сдаче в долгосрочную аренду земельных участков территории морских торговых портов для возведения на них строений, сооружений и механических приспособлений».

Им, в частности, предусматривалось, НКПС имел право сдавать в аренду государственным учреждениям и предприятиям, акционерным обществам (паевым то-

вариществам) с преобладающим участием государственного и кооперативного капитала и кооперативным организациям на срок не свыше 60 лет земельные участки территории морских торговых портов для возведения на них строений, сооружений и механических приспособлений, связанных с целями транспортирования и хранения грузов (п. 1).

Строения, сооружения и механические приспособления разрешалось возводить и перестраивать арендаторам только по проектам, согласованным с подлежащими органами НКВТ и под их контролем (п. 2).

Безусловно, что передача арендатором прав и обязанностей, установленных для него договором, полностью или частично, или же обременение возведенных арендатором строений, сооружений или механических приспособлений залогом, допускалась не иначе, как с согласия НКВТ (п. 3).

Предусматривалось, что по истечении срока аренды все возведенные арендатором строения, сооружения и механические приспособления передавались безвозмездно НКВТ (п. 4).

В случаях, когда сданный в целях возведения на нем строений, сооружений или механических приспособлений участок портовой территории требовался для нужд порта в связи с необходимостью его общего планового развития или переустройства, утвержденного в установленном порядке, то НКВТ, с разрешения СТО, получил право расторгнуть заключенный им с арендатором договор, причем в этом случае НКВТ обязан был возместить арендатору действительную стоимость возведенных им строений, сооружений или механических приспособлений к моменту расторжения договора (п. 5).

Предусматривалось также, что если арендатором в течении последних 5 лет до истечения срока договора будут произведены капитальное переустройство либо капитальный ремонт возведенных им строений, сооружений или механических приспособлений с затратой на эти работы капитала в размере не менее 1/3 первоначальной их стоимости, то НКВТ обязан был по истечении срока аренды возместить арендатору неамортизированную часть затрат на переустройство либо ремонт или соответственно продлить срок арендного договора (п. 6).

В завершении указывалось, что взаимоотношения между арендаторами и НКПС во всем том, что не предусмотрено данным постановлением, регулируются арендными договорами, составляемыми применительно к типовому договору. Сам же типовой договор следовало разработать НКПС и утвердить ЦКПД [6].

Говоря об этом постановлении, следует иметь в виду время его издания и тот сравнительно низкий уровень хозяйственного развития морских портов, который в ряде случаев требовал привлечения дополнительных средств посторонних организаций для целей дальнейшего строительства портовых сооружений.

Изложенный порядок касался сдачи участков портовой территории в долгосрочную аренду и не распространялся на случаи краткосрочной аренды отдельных строений и помещений, принадлежащих морским портам. Поэтому морские порты имели право взимать установленную арендную плату за отдельные складские помещения и открытые площадки, арендуемые у них сторонними организациями, практически арендная плата и в этих случаях в основном предназначалась для возмещения

порту лишь его расходов, связанных с эксплуатацией и содержанием таких помещений. Арендная плата взыскивалась в размере 50 коп. в сутки за квадратный метр открытых площадей. Эти ставки не распространялись на складские помещения, арендуемые у портов организациями министерства заготовок СССР для хранения хлебных грузов, а также грузов, входящих в государственные продовольственные или материальные резервы. Особые пониженные ставки устанавливались на аренду складских помещений для хранения овощей организациями потребительской кооперации и ведомств.

Так, к примеру, следует упомянуть постановление СНК «О размере арендных ставок за складские помещения, арендуемые для хранения овощей», которым предписывалось, во-первых, за складские помещения, годные под хранение овощей, арендуемые Всесоюзным объединением «Союзплодоовощи», а также потребительской и сельскохозяйственной кооперацией, установить следующие ставки арендной платы с квадратного метра в месяц:

- а) за прирельсовые склады типа пакгауза, а также за портовые склады – 13 коп.;
- б) за склады, расположенные в городах, за исключением складов прирельсовых и портовых – 11 коп.;
- в) за прочие склады – 9 коп.

Во-вторых, устанавливалось, что расходы по ремонту, кроме капитального, по очистке складочных помещений от посторонних грузов и по освещению складов производятся за счет арендующих организаций (626).

Следует указать, что в дальнейшем, в связи с образованием Народного комиссариата водного транспорта и Всесоюзного центрального управления шоссейных и грунтовых дорог и автомобильного транспорта при СНК СССР, в данный документ были внесены соответствующие изменения. Так, было заменено название наркоматов, а в п. 7, согласно постановления СНК ССР от 28 марта 1932 г. № 457, было указано, что типовой договор устанавливается НКВТ по соглашению с народными комиссариатами внешней торговли, тяжелой, лесной и легкой промышленности и снабжения СССР [7, с. 346–347].

Принятие вышеуказанных нормативных актов, безусловно, дало толчок к упорядочению эксплуатации портовой территории и подтолкнуло к необходимости составления предусмотренного в нем типового договора.

Однако составление такого договора и введение его в действие не могло произойти автоматически, необходимо было время на его разработку и согласование со всеми заинтересованными сторонами. Между тем деятельность хозяйственных организаций и ЦКПД продолжалась. Так, к примеру, 16 июля 1927 г. в Николаеве был заключен договор между Николаевским отделом местного хозяйства (ОСТМЕСТХОЗ) с коллективом грузчиков, организованный Никкомбедом об аренде помещения [8, л. 1].

Основные же решения принимались тем временем ЦКПД. Так, на 71 заседании ЦКПД от 19 июля 1927 г. было решено предложить ЦУМОРу при пересмотре таксы плат за услуги, оказываемые в портах, учесть пожелания как Южного, так и других Областных комитетов по портовым делам [2, л. 6–6 об.]. Кроме того, комитет при-

знал желательным постройку пристани Совторгфлотом в Сухуми на 300000 руб., с тем чтобы оправдать этот расход взиманием платы за ее использование [2, л. 7 об.].

На этом же заседании рассматривалось и ходатайство НКТорга о снижении ставок арендной платы на портовые пакгаузы и амбары, арендуемые основными государственными и кооперативными хлебозаготовителями.

В результате ЦКПД решил, учитывая необходимость выполнения директивы правительства о снижении накладных расходов на проходящие через порты зерно и зернопродукты, признать необходимым: 1) установить как для основных, так и для местных заготовителей зернопродуктов унифицированную ставку за сдаваемые в портах в аренду складские помещения в 27 коп. за кв. метр в месяц; 2) означенную меру ввести в действие с 1 мая текущего года, не распространяя ее, однако, на все заключенные до 1 апреля 1927 г. договоры с хлебозаготовителями, каковые сохраняли свою силу до истечения по ним сроков аренды; 3) предложить Наркомторгу предоставить в ЦУМОР список хлебозаготовителей для дачи соответствующих указаний портам [2, л. 8–10 об.].

Согласно же протоколу 73 (последнего заседания) ЦКПД, состоявшегося 4 октября 1927 г., на нем как раз и рассматривался «Типовой договор сдачи в долгосрочную аренду земельных участков портовой территории для возведения на них строений, сооружений и механических приспособлений». ЦУМОРу было предложено в недельный срок согласовать разработанный им проект в Комиссии из представителей ЦУМОРа, ВСНХ, Наркомторга, Сваторгфлота, Экспортхлеба и Акционерного общества «Транспорт», предоставив согласованный проект на утверждение центра [2, л. 1 об.].

Также был рассмотрен вопрос о сдаче в аренду участка Новороссийского порта и о аренде этого порта участка территории у Коммунхоза. Разработанный же ЦУМОРОм и специально образованной при нем межведомственной комиссией проект табеля предельных ставок арендной платы за земельные участки морского транспорта, предоставляемых НКПС в пользование госпредприятий, действующих на началах коммерческого (хозяйственного) расчета ЦКПД был одобрен и направлен на утверждение в СТО [2, л. 3].

Результатом проведенной работы стал приказ НКПС от 18 ноября 1927 г. «О сдаче в долгосрочную аренду земельных участков территории морских торговых портов для возведения на них строений, сооружений и механических приспособлений». К этому приказу прилагался и текст типового договора. Приказом также предусматривалось, что заключаемые управлениями морских торговых портов арендные договоры могли, в зависимости от особенностей договорных отношений в каждом отдельном случае, содержать отступления от текста объявляемого при этом типового договора при условии соответствия заключаемых договоров постановлению ЦИК и СНК СССР от 8 июля 1927 г. «О сдаче в долгосрочную аренду земельных участков территории Морских торговых портов для возведения на них строений, сооружений и механических приспособлений», а также нормам Гражданских Кодексов соответствующих республик [9, л. 16].

Собственно типовой договор содержал такие основные пункты: 1) стороны договора; 2) участок земли, его расположение, величина; 3) срок действия договора;

4) время передачи участка сторонами; 5) условия возможных сломов, переносов строений или устройств; 6) производимые арендатором работы на арендуемом участке и формы их контроля; 7) сроки этих работ; 8) особенности разрешения возможных изменений в построенном или размещенном; 9) размер арендной платы; 10) порядок ее внесения; 11) возможная пеня при несвоевременной оплате; 12) обязательная передача имущества на арендованном участке арендодателю в нормальном состоянии по истечении срока аренды; 13) ремонт и исправления всего имущества арендатором под контролем порта; 14) арендатор обязывался вести учет ежегодной амортизации оборудования и строений; 15) в случае необходимости новых построек и введения новых устройств следовало заключать новый договор; 16) если в течение последних 5 лет до истечения срока аренды арендатор производил капитальный ремонт своего имущества, то порт должен был возмещать по истечении срока аренды неамортизированную часть затрат; 17) если в следствии форс-мажора имущество погибло, то арендатор мог отказаться от дальнейшей аренды; 18) условия застрахования имущества арендатора; 19) при предоставлении портом дополнительных сооружений или приспособлений – по отдельному договору; 20) охрана имущества арендатора лежит на нем; 21) санитарные и прочие требования к арендатору; 22) право надзора порта за сооружениями и приспособлениями арендатора; 23) обеспечение арендатором его имущества противопожарными средствами; 24) арендатор обязывался сообщать порту о всех происшествиях с имуществом; 25) передача арендатором своих обязанностей и прочие действия, непредусмотренные договором – с разрешения порта; 26–27) неустойка порту за несвоевременное сооружение строений и приспособлений; 28) если строения и сооружения не совпадали с планами, порт мог приостановить их дальнейшее устройство; 29) санкции на арендатора при несдаче порту всех сооружений и приспособлений в надлежащем состоянии; 30) арендатор сам платил все налоги; 31) если арендатор не исполняет какой-либо пункт из договора, порт это мог делать за него, но с уплатой впоследствии за это; 32) порт, при необходимости, мог изъять у арендатора его территорию и строения с уплатой их стоимости до срока окончания аренды; 33) арендатор получал преимущественное право на заключение нового договора аренды по истечении текущего; 34) все споры, которые могут возникнуть по исполнению договора, подлежат рассмотрению в суде города; 35) все расходы по исполнению договора возлагались на счет арендатора; 37) подлинник договора следовало хранить в порту, а арендатору выдавалась лишь его копия [9, л. 17–22].

Как предусматривалось, данный «типовой договор» не стал единой нормой для всех ведомств, организаций и морских портов. Причиной тому были местные специфические условия и, в том числе, специфика грузов и их хранения. Кроме того, существенное влияние в этом вопросе играла политика государства в отношении экспортно-импортных операций.

Так, как известно, Хлебофуражное управление комиссариата внешней и внутренней торговли СССР в августе 1929 г., через НКПС, обратилось в Управление морских торговых портов Черного и Азовского моря с тем, что, согласно постановления правительства, в текущую кампанию создавались значительные по размерам хлебные резервные фонды, предназначенные для длительного хранения. Своих

складов у Экспортхлеба было мало, в связи с чем просили удовлетворить все заявки Экспортхлеба на аренду складов в портах Черного и Азовского морей. Данный документ был разослан в порты региона с тем, чтобы подумать, какие из складов могут быть сданы в аренду Экспортхлебу без ущерба для работы портов [10, л. 21].

Следует в этом случае также понимать, что аренда складов под зерновые экспортные культуры – явление сезонное, а потому арендовать таковые на длительный срок Экспортхлеб не мог. Исходя из этого новые договоры заключались каждый год под очередную экспортную кампанию. При этом менялись не только договоры аренды, но сами арендуемые склады, условия аренды и хранения грузов.

Так, 20 июня 1930 г. Экспортхлеб требовал от своих портовых контор все выявленные у органов НКПС склады арендовать для выполнения хлебоэкспортных задач. Уже находящиеся в ведении Экспортхлеба склады предлагалось отремонтировать, тем более что лесоматериалы для строительства новых складов центром уже были получены. При этом предлагалось не ждать, пока он придет на места, а начать земляные работы, подготовительные, оформить документы на строительство, договоры с строительными организациями, заняться обеспечением рабочей силой.

Одновременно с высылкой лесоматериалов для постройки складов правление обещало прислать и лесоматериал для бунтов. Конторе порта г. Николаева предлагалось принять меры «к закреплению за Вами необходимой площади под бунты в непосредственной близости к причальной линии...» [11, л. 478–479].

Следует указать, что Экспортхлеб и его конторы на местах заранее арендовали к экспортной компании складские помещения. Так, к примеру, к концу июля 1930 г. многие конторы уже заканчивали работу по бронированию на хлебоэкспортную кампанию 1930–1931 г. складов и следующим шагом было оформление приема этих складов договорами.

При этом правление напоминало, что в течение нескольких лет и до этого времени существовал типовый договор, согласованный между правлением Экспортхлеба и Цумором на аренду всех Цуморовских складов в портах. Этот договор был составлен в соответствии с постановлением СТО. Так, по п. 4 складовладелец обязан был освещать складскую территорию, производить ремонт дорог у склада, а также текущий ремонт и страховать склады за свой счет; по п. 9 – в обязанности Экспортлеса входило обеспечение складов внутренним противопожарным оборудованием, на обязанности складовладельца – обеспечение наружным противопожарным оборудованием и др.

Учитывая, что на период лета 1930 г. все складское хозяйство в портах было уже объединено Совторгфлотом, Экспортлес беспокоился, что при предъявлении ему на подпись этого типового договора с его стороны могут последовать некоторые возражения. В свою очередь правление Экспортлеса считало необходимым настаивать на том, чтобы оформление аренды складов на предстоящую кампанию также было произведено без изменения, по указанному им типовому договору [11, л. 447].

Очевидно, следует указать на то, что постановлением ЦИК и СНК СССР от 13 февраля 1930 г.¹ в системе НКПС были образованы всесоюзные объединения мор-

¹ СЗ СССР, 1930, № 12, ст. 136.

ского и речного транспорта, действовавшие на началах хозяйственного расчета. Всесоюзному объединению морского транспорта были переданы в подчинение морские торговые порты. Все хозяйственное руководство деятельностью портов (так же, как и пароходств) осуществлялась всесоюзным объединением [12, с. 13], являвшимся уставной организацией, т. е. законченным юридическим лицом. Положение морского порта было в то время сходно с положением трестированных предприятий, переведенных на хозяйственный расчет, но не достигших еще той степени имущественной самостоятельности и обособленности, которые свойственны юридическим лицам. Поэтому характерно, что в Постановлении СТО от 14 апреля 1931 г. № 147², которым были образованы 6 управлений морскими бассейнами, прямо указывалось, что морской порт (управление порта – по терминологии Постановления) является хозяйственной единицей «в составе соответствующего бассейна, имеет свой промфинплан и работает на основе хозяйственного расчета».

Возникали сложности и в иных плоскостях эксплуатации портовой территории. Так, к примеру, комиссариат внешней и внутренней торговли 21 сентября 1930 г. вынужден был циркулярно напомнить всем экспортным объединениям, что в периодической печати появилось много сведений о тревожном положении южных портов страны, связанное с загрузкой складов и портовых территорий. Отгрузка экспортных товаров происходила весьма медленно. Некоторые грузы (большими партиями) находились на складах портов по несколько месяцев. Учитывая, что с начала операционного года через эти порты планировалось провезти вдвое больше грузов, чем в 1929–1930 гг., комиссариат требовал, чтобы в порты не завозились грузы для долгосрочного хранения [11, л. 104 об.].

В развитие данного циркуляра 27 сентября 1930 г. Экспортхлеб писал своим портовым конторам, ссылаясь на циркуляр Союзнаркомтреста от 21 сентября, «о недопустимости завоза грузов в порты для долговременного хранения, для подработки и сортировки...». Конторам же предлагалось при наличии таких грузов немедленно их отгрузить, а при невозможности отгрузки сообщить о них в центр. Правление Экспортхлеба настаивало на том, чтобы его переваливать так, чтобы они шли с вагонов напрямую на пароходы. В то же время на арендованные склады и элеваторы следовало принимать исключительно экспортные грузы (согласно распоряжению Замнаркомторга от 25 июня 1930 г.) [11, л. 104].

Тем не менее, как показывают найденные документы, необходимые меры по своевременной отгрузке не были везде приняты и проведены. Так, например, специальная комиссия 15–28 октября 1931 г. в порту Николаева осмотрела состояние складов, где хранился хлеб. Ей были сделаны замечания в отношении части складов, оказавшихся для хранения хлеба непригодными «Кроме того, как видно, не принимается никаких мер по борьбе с грызунами. Проведенный анализ зерна показал нерешение проблемы самосогревания зерна и практически отсутствие средств для предупреждения этого во многих складах [13, л. 83–84].

Таким образом, все вышеуказанное приводит к необходимости признания того факта, что введенные в этот период нормативные акты, регулирующие вопросы ста-

² СЗ СССР, 1931, № 22, ст. 185.

туса и использования земель транспорта вообще и морских торговых портов в частности, не могли удовлетворять конкретным нуждам отрасли и требовали доработки и совершенствования. В условиях активной политики индустриализации и наращивания экспортно-импортных операций такое решение требовало скорейшей реализации.

Список литературы:

1. Постановление ЦИК и СНК СССР 28 августа 1925 г. «Положение о землях, предоставленных транспорту». – Собр. Зак. Союза ССР, 1925, № 65, ст. 478, и 1927, № 22, ст. 243.; URL: <http://lawru.info/dok/1925/08/28/n1203464.htm> 621
2. Государственный архив республики Крым (далее – ГАРК), ф. р-1584, оп. 2, д. 225. Протоколы Центрального комитета по портовым делам. 1927 г.
3. Собрание законов и распоряжений рабоче-крестьянского правительства СССР, № 10, 28 февраля, 1927 год.
4. Государственный архив Одесской области, ф. Р-1965, оп. 6, д. 78. Печатные материалы, информационные письма Совета Правления транспорта СССР и бюллетени внутренней информации. 1927.
5. Постановление ВЦИК и СНК от 29 июня 1927 г. об утверждении положения о государственных промышленных трестах. – СЗ СССР, 1927 г., № 39, ст. 392.
6. Постановление ЦИК и СНК СССР от 8 июня 1927 г. «О сдаче в долгосрочную аренду земельных участков территории морских торговых портов для возведения на них строений, сооружений и механических приспособлений». – С. З., 1927 г., № 33, ст. 343.
7. Государственный архив Одесской области, ф. Р-1965, оп. 6, д. 52. Переписка с правлением Совторгфлота об условиях аренды заграничной судов, о возврате судов принадлежащих СССР, о лицах нелегально прибывших в СССР и др. 1926.
8. Государственный архив Николаевской области, ф. Р-503, оп. 1, д.1. Договоры об аренде помещений и акты выполнения погрузочно-разгрузочных работ. 5.04.-25.11.1927 г. 30 л.
9. ГАРК, ф. р-1584, оп. 2, д. 217. Распоряжение НКПС и приказы НКПС. 27.06.1927–12.1927. 62 л.
10. Государственный архив Николаевской области, ф. Р-129, оп. 2, д. 39. Циркуляры НКПС СССР о сдаче в аренду «Экспортхлебу» портовых складов и др. 29.01.1929–21.12.1929 г. 38 л.
11. Там же, ф. Р-945, оп. 1, д. 175. Циркуляры правления Хлебэкспорт и переписка с ним о снабжении погрузочно-разгрузочным инвентарем, оформлении документов на оформляемые грузы, составление информации о наличии грузов и другим вопросам. 27.05.–29.12.1930. 478 л.
12. Правовое регулирование деятельности морских торговых портов СССР. – М.: и-во Морской транспорт, 1957.–160 с.
13. Государственный архив Николаевской области, ф. Р-945, оп. 2, д. 4. Приказ НКВТ СССР и постановление СНК СССР о штрафах за экспорт недоброкачественных товаров, информационные бюллетени «Хлеб и сахар», ежемесячные сведения о оборотах грузов и концентрации их в порта СССР. 27.07.1930-22.12.1931. 451 л.
14. Постановление ЦИК и СНК СССР от 12.11.1923 г. «О взимании ренты с земель городских и предоставленных транспорт». – Вестник ЦИК и СНК и СТО СССР 1923 г. №11 ст. 318.

Lyubinetskiy A. N. Adjusting of status and questions of exploitation of territories of marine trade ports is in the second half of 1920th - beginning 1930th // Scientific notes of V. I. Vernadsky crimean federal university. Juridical science. – 2018. – Т. 4 (70). № 1. – P. 34–46.

It is indicated in the article, that base "Statute about the earth, given to the transport" it was accepted by Central Executive Committee (CEC) and Advice of Folk Commissars (AFC) of the USSR on only August, 28 1925 edition of February, 9 1927 became the Next step one hundred the USSR of position about a management by marine trade ports. However on the whole this decision yet full not enough and clearly defined the volume of rights for port as to economic organization. It contained no pointing in regard to civil legal personality of ports did not open up their rights and duties as proprietors to them property. Nevertheless, on his basis the decision of CEC and AFC USSR was accepted from June, 8 1927 "About handing over in the long lease of lot lands of territory of marine trade ports for erection on them structures, building and mechanical adapta-

tions", and also order of commissariat of ways of report from November, 18 1927 "About handing over in the long lease of lot lands of territory of marine trade ports for erection on them structures, building and mechanical adaptations". To this order text of model agreement was added. However, the entered in this period normative acts, regulative the questions of status and use of earth of transport in general and marine trade ports in particular, could not satisfy to the certain needs industries and required a revision and perfection. In the conditions of active politics of industrialization and increase of export-import operations such decision required the quickest realization.

Keywords: marine transport, marine trade port, property, exploitation, legal status, territory.

Spisok literaturyi:

1. Postanovlenie TsIK i SNK SSSR 28 avgusta 1925 g. «Polozhenie o zemlyah, predostavlennykh transportu». – *Sobr. Zak. Soyuz SSSR*, 1925, № 65, st. 478, i 1927, № 22, st. 243.; URL: <http://lawru.info/dok/1925/08/28/n1203464.htm> 621
2. Gosudarstvennyy arhiv respubliki Krym (dalee – GARK), f. r-1584, op. 2, d. 225. Protokoly Tsentralnogo komiteta po portovym delam. 1927 g.
3. Sobranie zakonov i rasporyazheniy raboche-krestyanskogo pravitelstva SSSR, № 10, 28 fevralya, 1927 god.
4. Gosudarstvennyy arhiv Odesskoy oblasti, f. R-1965, op. 6, d. 78. Pechatnyye materialy, informatsionnyye pisma Soveta Pravleniya transporta SSSR i byulleteni vnutrenney informatsii. 1927.
5. Postanovlenie VTsIK i SNK ot 29 iyunya 1927 g. ob utverzhdenii polozheniya o gosudarstvennykh promyshlennyykh trestah. – *SZ SSSR*, 1927 g., №39, st. 392.
6. Postanovlenie TsIK i SNK SSSR ot 8 iyunya 1927 g. «O sdache v dolgosrochnuyu arendu zemelnykh uchastkov territorii morskikh torgovykh portov dlya vozvedeniya na nih stroeniy, sooruzheniy i mehanicheskikh prispособleniy». – *S. Z.*, 1927 g., №33, st. 343.
7. Gosudarstvennyy arhiv Odesskoy oblasti, f. R-1965, op. 6, d. 52. Perepiska s pravleniem Sovtorgflota ob usloviyakh arendy zagranitsey sudov, o vozvrate sudov prinadlezhaschikh SSSR, o litsah nelegalno pribyvshih v SSSR i dr. 1926.
8. Gosudarstvennyy arhiv Nikolaevskoy oblasti, f. R-503, op. 1, d.1. Dogovory ob arende pomescheniy i aktyi vyipolneniya pogruzochno-razgruzochnykh rabot. 5.04.–25.11.1927 g. 30 l.
9. GARK, f. r-1584, op. 2, d. 217. Rasporyazhenie NKPS i prikazy NKPS. 27.06.1927–12.1927. 62 l.
10. Gosudarstvennyy arhiv Nikolaevskoy oblasti, f. R-129, op. 2, d. 39. Tsirkulyary NKPS SSSR o sdache v arendu «Eksportlebu» portovykh skladov i dr. 29.01.1929-21.12.1929 g. 38 l.
11. Tam zhe, f. R-945, op. 1, d. 175. Tsirkulyary pravleniya Hlebeksport i perepiska s nim o snabzhenii pogruzochno-razgruzochnyim inventarem, oformlenii dokumentov na oformlyaemye gruzy, sostavlenie informatsii o nalichii gruzov i drugim voprosam. 27.05.-29.12.1930. 478 l.
12. Pravovoe regulirovanie deyatelnosti morskikh torgovykh portov SSSR. – M.: i-vo Morskoy transport, 1957. – 160 s.
13. Gosudarstvennyy arhiv Nikolaevskoy oblasti, f. R-945, op. 2, d. 4. Prikaz NKVT SSSR i postanovlenie SNK SSSR o shtrafah za eksport nedobrokachestvennykh tovarov, informatsionnyye byulleteni «Hleb i sahar», ezhemesyachnyye svedeniya o b oborotah gruzov i kontsentratsii ih v porta SSSR. 27.07.1930-22.12.1931. 451 l.