

УДК 34:656.073"20"

ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ НОРМ И СТАВОК НА ПОГРУЗОЧНО-РАЗГРУЗОЧНЫЕ РАБОТЫ В ПОРТАХ В 20–30 ГГ. XX В.

Клименко Е. П.

Крымский федеральный университет им. В. И. Вернадского

Настоящее исследование представляет собой обзор установленных отечественным законодательством норм погрузочно-разгрузочных работ, а также ставок на их осуществление в начале XX в. Автор приводит детальное определение понятия норм погрузки и выгрузки, а также их классификацию. Изучены чартерные нормы погрузки и выгрузки. Кроме того, в статье анализируются принятые нормативно-правовые акты, содержащие порядок нормирования погрузочно-разгрузочных операций. В указанных документах преобладало желание законодателя повысить нормы по погрузке-разгрузке, что часто приводило к колоссальным трудностям как для рабочих грузчиков, так и для работодателя. Вместе с тем в работе рассмотрены применяемые ставки для погрузки-разгрузки в отдельных портах, для отдельных организаций, а также разного рода товаров. Последствия, которые вызвали установление низких ставок на работы для грузчиков, также охарактеризованы.

Ключевые слова: погрузочно-разгрузочные работы, грузчик, нормы погрузки, нормы разгрузки, ставки, порт.

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 их организации зависит не только их производительность, но и безопасность [1]. Формально процесс погрузки состоит из двух стадий: 1) подача груза с берега на борт парохода; 2) укладка груза в трюм парохода [2].

Нормы погрузки и выгрузки определяют количество груза, которое должно быть погружено на судно или выгружено из него в течение определенного промежутка времени (часа или суток). В зависимости от того, какая единица времени положена в основу норм, различают судно-часовые и судно-суточные нормы погрузки и выгрузки.

Значение норм погрузки и выгрузки весьма велико. Как отмечает В. Г. Бакаев, они представляют собой «важнейший рычаг в деле увеличения интенсивности перегрузочных работ в портах и повышения провозной способности флота». К этому можно добавить, что названные нормы являются одной из важнейших величин, учитываемых при планировании работы морского транспорта, обеспечивают точность и реальность этого планирования и от их соблюдения в значительной мере зависит выполнение плана перевозок [3, с. 185–186].

Норма погрузки и выгрузки составляет один из существенных элементов себестоимости рейса. Обычно судовладельцы говорят, что прибыль парохода – время его пребывания в море. Это значит, чем меньше пароход стоит в портах, чем больше он находится в плавании, тем положительнее эффект рейса, ибо увеличивается его оборачиваемость. Следовательно, чем выше норма погрузки-выгрузки, тем дешевле фрахтовая ставка [2, с. 26].

Существуют следующие основные виды норм погрузки и выгрузки.

1. Нормы погрузки и выгрузки сухогрузов. Эти нормы подразделяются на общие и специальные.

Для применения общих судо-часовых норм все морские порты и торговые пункты разбиты на шесть групп (в зависимости от их технической оснащённости), а каждый из перевозимых морем сухогрузов отнесен к одной из семи категорий (в зависимости от трудоемкости его погрузки или выгрузки). Для разных категорий грузов в портах одной и той же группы установлены различные нормы погрузки и выгрузки. Кроме того, эти нормы меняются в зависимости от группы судна, которое грузится или разгружается [3, с. 187–188].

Таким образом, при переработке одного и того же груза в портах одной группы общие нормы совпадут. Например, общая судо-часовая норма погрузки круглого леса в Ленинграде и Одессе окажется одинаковой, хотя для Ленинградского порта, для которого лес является одним из типичных грузов, такая норма будет заниженной. Чтобы не допустить подобного положения и учесть особенности переработки отдельных грузов в различных портах, наряду с общими нормами установлены специальные нормы погрузки и выгрузки.

К специальным нормам относятся, прежде всего, специальные судо-часовые нормы погрузки и выгрузки сухогрузов.

2. Нормы налива и слива наливных грузов. Размер этих норм зависит от рода груза, порта, в котором производятся грузовые работы, и способа, которым они ведутся. Среди этих норм есть как нормы, установленные для целых групп судов, так и нормы, установленные для отдельных судов или типов судов. Размер этих норм зависит также от того, в какое время года (летом или зимой) производятся грузовые работы с наливными грузами.

Если для погрузки или выгрузки данного груза в данном порту установлены специальные нормы, то этим самым исключается применение к погрузке или выгрузке этого груза общих норм.

На практике встречаются случаи, когда порты или грузовладельцы, ссылаясь на те или иные трудности (отсутствие необходимых механизмов, рабочей силы, непригодность причалов и т. п.), требуют применения вместо специальных норм общих норм. Как правило, такие претензии неосновательны. За ними обычно скрываются неумение как следует организовать грузовые работы, отсутствие должной заботы о рациональной эксплуатации морского транспорта.

Так как специальные нормы представляют собой исключение из общих судо-часовых норм, они, как всякое исключение из правила, могут применяться только тогда, когда имеются налицо все условия, на которые они рассчитаны, и применение их по аналогии недопустимо [3, с. 188–189].

При фрахтованиях в советское время применялись следующие чартерные нормы погрузки.

Зернопродукты. Для всякого зерна не легче ячменя, вывозимого из Черноморско-Азовских портов – 1200 тонн в день. Для портов с элеваторами (Николаев, Новороссийск и Херсон) эта норма могла быть еще дополнительно увеличена.

Для жмыхов норма составляла 500 тонн в день.

При фрахтовании из Ленинграда норма погрузки составляла 1000 тонн в день.

Уголь из Черноморско-Азовских портов – 800 тонн в день. Норма эта являлась минимальной и могла быть повышена при заключении фрахтовых сделок.

Руда. У Черноморско-Азовских портов – 1500 тонн в день.

Лес – пиломатериалы по Белому морю (Архангельск и Онега). Дильсы¹ и баттенсы² – 45 стандартов на люко-день.

Бордсы³ ниже одного дюйма – 30 стандартов на люко-день.

Другие товары – 32 стандарта на люко-день.

Для Мезени и Печоры, равно и для карельских портов: дильсы и баттенсы – 24 стандарта на люко-день.

Бордсы ниже одного дюйма – 14 стандартов на люко-день.

Другие грузы – 18 стандартов на люко-день.

Пилотовары по Ленинграду. Дильсы и баттенсы – 45 стандартов на люко-день.

Бордсы – 30 стандартов на люко-день.

Эти нормы действовали в течение всей навигации до 1 ноября. С этого срока нормы уменьшались на 20 %.

Пропсы.⁴ Белое море – 45 аксов на люко-день. Ленинград – 40 аксов на люко-день.

Балансы.⁵ Белое море – 50 аксов на люко-день.

Ленинград – 50 аксов на люко-день.

Нефтепродукты. На погрузку и выгрузку обычно оговаривалось 192 ч. для танкера среднего размера.

Генгрузы. Исходя из дедвейтной грузоподъемности парохода обычно оговаривалось 450–500 тонн в день [2, с. 28–29].

Когда же речь идет о нормах выгрузки, надо различать два момента: выгрузку парохода, приходящего с грузом в порты СССР, и выгрузку судов, которые с отечественными грузами идут в иностранные порты. Нормы выгрузки в наших портах не являлись стабильными, в каждом отдельном случае эти нормы приходилось в момент трактиции судна специально оговаривать. Они были почти идентичны с нормами погрузки в наших портах.

По общему положению, существующему в мировой практике, нормы выгрузки всегда оговариваются в соответствии с обычаями порта.

Практика советских чартеров в отношении норм выгрузки такова.

Зерно. Разгрузка оговаривалась в соответствии с обычаями порта выгрузки. Только для некоторых небольших английских портов (Слиго, Галвей, Тралвей, Бристоль) зерновой чартер Зернокон предусматривал фиксированные нормы от 400 до 600 тонн в день.

Уголь. Для итальянских портов – 600–500 тонн в день. За более быструю выгрузку получатели груза получали с пароходоладельца диспач.

Для американских портов – 800 тонн в день. Чартер также предусматривал диспач в пользу получателя груза.

¹ Доски определенного размера, предназначенные для экспорта.

² Пиломатериал, 20,3 см и менее ширины, 10,2 см и менее толщины при длине от 1,5 до 9,2 м.

³ Доски толщиной 3,8 см при ширине от 10,2 см и выше.

⁴ Круглый лес длиной от 51/2 до 9 фут. и диаметром от 21/2 до 7 дм.

⁵ Круглый лес длиной от 4 до 11 ф. и диаметром от 4 до 11 дм.

Для континентальных портов (Сев. Франция, Голландия, Бельгия) – 1000 тонн в день, с условием уплаты диспача получателю груза.

Руда. Для итальянских и континентальных портов – 700 тонн в день. Для североамериканских портов – 1500 тонн в день.

Лес. Пиломатериалы. Как общее правило, чартер предусматривал выгрузку в соответствии с обычаями порта. Исключение составляли лишь такие порты, как Бре-мен, Папенбург, Леер и другие немецкие порты, а также датские порты и порты Северной Африки (Касабланка и Рабат), для которых норма выгрузки фиксировалась в чартере.

Пропсы. Чартер предусматривал фиксированную норму выгрузки, которая всегда была ниже фактической нормы. За более быструю выгрузку получатель груза получал диспач, за исключением английских портов, где диспач не предусматривался; в среднем фиксированная норма выгрузки составляла 125 аксов в день.

Балансы. Нормы выгрузки твердо фиксировались и колебались от 175 до 250 аксов в день. Эта норма была значительно ниже фактической нормы выгрузки. Большая часть запродажных контрактов предусматривала диспач в пользу покупателя (Вангельдер, Карл Тиль и др.) [2, с. 29–31].

Установленные нормы погрузочных и разгрузочных работ на самом деле не всегда соблюдались. Это было связано прежде всего с отсутствием должного руководства погрузочными работами со стороны порта; во-вторых, нехваткой достаточной рабочей силы для осуществления необходимых работ; в-третьих, дефицитом необходимого механического инструментария для разгрузки отдельных групп товаров.

Остановимся на правовом регулировании норм погрузки-разгрузки в отдельно взятом порту в рассматриваемый период.

Так, например, в Евпаторийском порту нагрузка происходила вручную, т. к. никаких механических приспособлений не имелось. Одновременно могло быть погружено груза вручную не более 60.000 пудов в сутки при самой интенсивной и умелой распределенной работе. Нормы суточной погрузки на люк парохода и на пароход устанавливались от 5 до 8 тыс. пудов [4, с. 15].

Обязательные постановления, действовавшие в порту г. Евпатории, которые были утверждены Портовым Совещанием 24 апреля 1922 г., содержат целую главу, одиннадцатую, посвященную регулированию вопроса о нормах нагрузки в складочных помещениях, расположенных в границах порта.

Итак, в постановлениях обозначено, что для складочных помещений, расположенных на участках, принадлежащих или находящихся в административном ведении Народного комиссариата путей сообщения (НКПС) и эксплуатируемых распоряжением местных портовых учреждений данного ведомства, нормы допускаемых нагрузок принадлежат установлению по соглашению начальника порта с начальником портовых работ. Оповещение заинтересованных лиц об этих нормах и наблюдение за исполнением норм лежит на представителях портового управления, а наблюдение за соответствием норм современному состоянию сооружения – на сотрудниках управления порта, по указанию начальника работ (п. 105).

Для складочных помещений, возводимых общественными или частными учреждениями и лицами на участках, принадлежащих или находящихся в административном ведении НКПС, порядок установления норм допускаемых нагрузок и

наблюдение за исполнением таковых, должны устанавливаться в договоре на отвод данного участка территории (п. 106).

В отношении складочных помещений на участках казенной территории, принадлежащих иным ведомствам, равно как складочных помещений, возводимых этими ведомствами на участках принадлежащих НКПС, установление норм допускаемых нагрузок и надзор за правильностью их применения должны быть предоставлены на усмотрение соответствующих ведомств [4, с. 38–39].

Следует обозначить, что ставки на погрузку-выгрузку в рассматриваемый период устанавливались и отдельными предприятиями. Так, например, «Экспортхлеб», монопольный государственный агент по внешнеторговым операциям с зерном, 5 сентября 1923 г. направил в свою контору в г. Николаеве сведения о размерах ставок на проведение погрузочно-разгрузочных работ.

Устанавливалось, что оплата расходов по приемке зерна с момента его прибытия и по погрузке его на пароход производится по тарифам, установленным рабочими организациями. «В целях уравнивания всех ... в отношении стоимости накладных расходов, падающих на товар, предполагается установить единый коэффициент означенных расходов, выведенный на основании средней стоимости расходов по перевалке зерна и зависящих от того, перегружено ли зерно на пароход прямо с вагона по прибытии его, или же зерно предварительно ... для хранения на склад или в элеватор и затем уже погружено на пароход...» [5, л. 15].

Выгрузка пароходов механическим оборудованием всех видов твердого топлива считалась как выгрузка трехродной (комбинированной) работы по роду грузов.

Погрузка пароходов бакалейными и прочими упакованными товарами с механическим оборудованием считалась трехродной работой по роду грузов.

Штивка⁶ в трюмах барж, берлин, парусных судов и пароходов рассыпных грузов – 0,09 к. Штивка штучномешковых и упакованных грузов считалась штивкой с пуда, плата устанавливалась по роду этих грузов.

Погрузка разнородных грузов на метрических весах считалась основной ставкой двухродной работы, например: «Перекидка со штабеля на весы, с весов в штабель, ярус в вагоны или гужевого транспорт за каждый род работы горизонтальный ход до 10 сажень, а свыше 10 сажень – применялся повышающий коэффициент» [5, л. 22].

Все грузы, находящиеся на чердаках, вторых этажах, а также при погрузке в трюмы барж, берлин, парусных судов вручную, если их погружение производится по спуску коробов или особых приспособлений, плата увеличивается на 80 % по роду грузов.

За все дальнейшие ходы в горизонтальном положении, все равноценные работы норму выработки следовало считать до 10 саж., а свыше 10 саж. – плата увеличивалась против основной ставки от 10 саж. до 35 саж. на 5 % за каждую саж., от 35 саж. и дальше устанавливалась обязательная перевозка грузовым транспортом или по 25 % на каждую сажень.

При всех разнородных погрузках и разгрузках при вертикальном подъеме по сходням и проч. цены на основную ставку увеличивались на каждые 10 сажень на 10 %.

⁶Надлежащая укладка груза в трюме судна с рациональным использованием места.

За поденную работу при 8-часовом рабочем дне при тяжелой работе устанавливалась плата в день 1,20 к., при легкой работе, например: починка мешков и прочее – 1,10 к.; при работах на всяких решетках и других работах – поденная плата устанавливалась в размере поденной ставки в 1,10 к.

За все работы, произведенные в праздничные дни и после 4-х часов по солнцу в будние дни и ночные работы – плата увеличивалась на 50 %.

Все непредвиденные работы в данном тарифе приравнивались к соответствующему их роду грузов и заверялись работодателем. Он же отвечал за техническую сторону работ.

За каждый час простоя рабочих при исполнении нетехнической стороны работодателями оплачивались 26 коп. на каждого рабочего.

Отдельно были предусмотрены тарифы для хлебных грузов.

Выгрузка или погрузка хлебных грузов, зерновых в таре с укладкой в штабель вертикальной высоты 2 арш. или россыпью 2 арш. за вес отдельного места: от 3 до 4 пудов – 0,32 коп.; от 4 до 3 пудов – 0,42 коп.; от 3 и ниже – 0,49 коп.

За «нагребку» и «наборку» в тару хлебных грузов плата увеличивалась на основные ставки на 20 %.

Выгрузка хлебных грузов из барж, берлин, парусных судов ведрами – 0,29 коп.

За заготовку хлебных грузов в тару с «отяжкой» до 3-х сажений – 0,29 коп. [5, л. 22].

На самом же деле данные ставки были заниженными и не удовлетворяли рабочих. Вследствие этого грузчиков катастрофически не хватало, что приводило к нарушению сроков доставки, а также в ряде случаев к порче перевозимых товаров. 4 сентября 1924 г. даже было созвано совещание по вопросу о мероприятиях по ликвидации остроты безработицы среди грузчиков.

Кроме того, не хватало вспомогательного персонала. Люди отказывались становиться весовщиками из-за низкой оплаты работы. Николаевская контора Экспортхлеба 12 ноября 1923 г. направила обращение к Союзу Местного Транспорта о том, что в порту стоит 10 пароходов под загрузку, наличного количества весовщиков для своевременной их загрузки не хватает, всего их нужно 100 чел. Необходимо было срочно принять меры [5, л. 133].

В ноябре 1923 г. было направлено обращение в Экспортхлеб, Окрисполком и Доброфлот о том, что из-за острой нехватки подбивщиц срывается нагрузка на иностранные пароходы зерна: «Мало того, что их было мало, так они еще уходили в 5 вечера» [5, л. 134].

Были также случаи, когда грузчикам отказывали в выплате за простой на том основании, что им и так заплатили за этот рабочий день.

Решения относительно применяемых тарифов также принимались на заседаниях Центрального Комитета по портовым делам (ЦКПД).

На 69 заседании ЦКПД 10 мая 1927 г. был утвержден разработанный управлением Одесского торгового порта и одобренный Одесским совещанием и Южным Комитетом по портовым делам тариф на работу угольных кранов и конвейеров Одесского порта. Ставки были установлены следующие: 1) 36 коп. с тонны за перевалку зерновых продуктов конвейерами, 2) 36 коп. с тонны за перевалку угольными кранами сыпных грузов и 3) 43 коп. с тонны за перевалку теми же кранами штучных грузов [6, л. 11–14].

На 72 заседании, 30 августа 1927 г. ЦКПД принял решение об установлении тарифа на переработку зерна через мехамбары в Севастопольском порту (0,66 коп. с пуда): «Установленные Новороссийским совещанием по портовым делам нормы погрузки-выгрузки утвердить... установить плату за пользование у пристани Геленджикского порта вагонетками – 3 р. 50 коп. в месяц, и за пользование рельсовыми путями по 29 коп. за 1 погруженный метр в месяц» [6, л. 5].

На 73 заседании ЦКПД 4 октября 1927 г. принято решение о повышении норм выгрузки генеральных судов в Батумском порту – в мешках весом в 6–7 пудов или другой соответствующей упаковке до 100 тонн на люк в 8-часовой рабочий день [6, л. 2 об.].

Весомое значение для определения норм погрузочно-разгрузочных работ имели решения производственной конференции грузчиков 1930 г.

На совещании задачи ставились непростые: повысить производительность труда грузчиков и уменьшить себестоимость работ. В свою очередь, это должно было происходить за счет: а) уплотнения рабочего дня грузчиков, б) правильной организации и рационализации погрузочно-разгрузочных работ, в) инвентаризации и механизации их, г) прямого поднятия производительности труда грузчиков.

В то же время с момента перезаключения коллективных договоров на месте по отдельным портам следовало приступить к пересмотру существующих в данное время норм выработки и сдельных расценок работы. Указывалось, что нормы должны вырабатываться для целых законченных операций (вагон-пакгауз, вагон-строп, строп-трюм парохода и т. д.) в зависимости от рода упаковки и груза, стремясь тем самым к возможному сокращению числа поименованных групп грузов, сокращения номенклатуры.

На конференции рекомендовалось, что нормы выработки должны разрабатываться в отдельности для каждого пункта производства работ с учетом: а) проведения организационных и технических мероприятий, влияющих на увеличение выработки; б) необходимости корректирования устарелых и явно ошибочных норм; в) проведенных рационализаторских мероприятий, способствующих улучшению процессов работы; г) данных хронометражных наблюдений и технического нормирования работ (статистические данные за прошлое время); д) включения в норму всех моментов, осложняющих работу (подъем, дальность носки, укладки в высоту и т. п.), не выделяя их отдельно [7, л. 71].

Устанавливалось, что нормы выработки и сдельные расценки разрабатываются администрацией порта и не менее чем за 7 дней до рассмотрения их в расценочно-конфликтной комиссии (РКК) вручаются Местному или Портовому управлению для предварительной проработки и одновременно вывешиваются на видных местах для ознакомления с ними рабочих. По истечении указанного 7-дневного срока нормы выработки и сдельные расценки рассматривались и утверждались РКК, вступая в силу со дня их утверждения в РКК или в конфликтном органе. Утвержденные РКК нормы выработки и сдельные расценки закреплялись на срок 1 год.

При этом досрочный пересмотр нормы выработки и сдельных расценок, в течение срока их действия, допускались в случаях: а) изменения технического оборудования или изменения организационных методов производства работ, влияющих на производительность труда грузчиков и б) в случае обнаружения союзом или администрацией явной ошибочности установленной нормы. Кроме того, во всех рейдо-

вых портах и на каботаже, за исключением Сухумского, Таганрогского и Евпаторийского портов, вводилась месячная оплата труда грузчиков с установлением премии за выполнение нормы выработки на люк, за своевременный отпуск судов по расписанию, за бережное отношение с грузами и плавучими средствами.

Размер тарифных ставок закреплялся на уровне 1929 г. с увеличением на вышеуказанном основании на 9 % с момента заключения договора. Для грузчиков рейдовых портов и каботаже установили месячный отчет рабочего времени с тем, что в правилах внутреннего распорядка или в графиках устанавливалось расписание начала и конца работ грузчика в пределах общей продолжительности 192 раб. ч. в месяц. Это делалось для того, чтобы грузчикам обеспечить нормальный ежедневный отдых, а также и еженедельный, на основании постановления СНК СССР от 24 сентября 1929 г. и последующих постановлений и распоряжений правительственных органов. На прочих работах действовал 8-часовой рабочий день в соответствии с КЗОТ [7, л. 72].

Исходя из новых условий, Совторгфлот стал закреплять новые расценки на погрузочно-разгрузочные работы и новый подход в заключение коллективных договоров. Так, к примеру, согласно протоколу совещания по вопросу перезаключения колдоговора с Совторгфлотом на погрузочно-разгрузочные работы от 3 мая 1930 г. нормы и оплаты, установленные по Севастополю, были приняты за основу по Ялтинскому порту. А именно: 1) за выгрузку с парохода на мол склад или обратно с проносом до 25 саженей установили норму выработки 5108 кг и оплату за тонну – 1 р. 26 коп.; навалка на подводки в процессе работы в пароходе отдельно не оплачивалась; 2) на парусно-моторные суда – те же расценки; 3) навалка или свалка с подвод – 46 коп. за 1 тонну; 4) работа угля или бункеровка – 1 р. 35 коп. за тонну. Перевеска в процессе работ оплачивалась 50 %, или 23 к. за тонну. Сверх установленных 25 саженей проноса была установлена оплата за новый этап из расчета 6 р. 22 к. за 1000 и за первые 10 саженей переноса; за последующий каждый сажень 4 % за 30 саженей. В эти ставки входили различного рода тарно-упаковочные грузы до полу-тонны, за исключением катно-бочковых, независимо от веса.

Остальные грузы тяжеловесные и громоздкие, к примеру, рояль или пианино, оплачивались по соглашению. «Наборка» рассыпных грузов, за исключением угля, уплачивалась 6 р. 22 коп. с парохода или парусно-моторных судов и 90 % со складов [7, л. 59].

Начиная с 30-х гг. XX в. становится заметнее тенденция к повышению норм погрузки-разгрузки. Приведем примеры.

14 апреля 1931 г. было принято Постановление Совета труда и обороны (СТО) № 147 «О морском транспорте». В нем было дано указание НКВТ по согласованию с Народным комиссариатом внешней торговли ввести в навигацию 1931 г. непрерывный рабочий день на погрузочно-разгрузочных работах в целях сокращения непроизводительных стоянок судов и улучшения их оборачиваемости.

Кроме того, НКВТ по согласованию с Народным комиссариатом внешней торговли следовало утвердить и ввести в действие по каждому порту обязательные для клиентуры и портов повышенные нормы погрузочно-выгрузочных работ по отдельным видам грузов [8, л. 2].

Кроме того, был издан Приказ № 1823 9 августа 1934 г. в соответствии с Постановлением СТО от 27 июля этого же года. Этим приказом Наркомводу было пред-

ложено обеспечить сокращение времени погрузки и выгрузки судов в портах минимум на 10 %. В соответствии с этим приказано: 1. повысить действующие ныне нормы погрузки и выгрузки судов в портах на 10 %; 2. начальникам портов принять самые решительные меры к полному изжитию непроизводительных простоев судов в портах, обеспечив одновременно уплотнение работы второй и третьей смены; 3. в ялтинском порту производить грузовые операции в 3 смены; 4. капитанам судов обеспечить полную ликвидацию непроизводительных простоев судов в портах по вине судна; 5. при расчетах с портами сталийное время исчислять исходя из повышения действующих ныне люковых норм погрузки и выгрузки на 10 % [9, л. 33].

В рассматриваемый период также пытались снизить сборы за погрузочно-разгрузочные работы. Об этом указано в Постановлении СНК СССР и ЦК ВКП(б) от 5 мая 1934 г. «О планировании перевозок и улучшении работы водного транспорта».

В разделе III «О смешанных железнодорожно-водных перевозках и о привлечении грузов на воду» предлагалось Народному комиссариату водного транспорта с 15 мая 1934 г. снизить сборы речного и морского транспорта за погрузочно-разгрузочные работы и перевалку грузов, следуемых в смешанном железнодорожно-водном сообщении, на 15–20 % по сравнению с существовавшими.

Также было предложено народным комиссариатам и хозяйственным организациям, производящим погрузочно-разгрузочные работы и перевалку грузов собственными средствами, снизить стоимость этих работ в течение навигации 1934 г. не менее чем на 10 % по сравнению с фактической стоимостью 1933 г. [10].

Увеличение норм выработки приводило к чрезмерному напряжению рабочих из-за большого количества погруженных товаров, вследствие этого была заметна «текучесть» кадров. Кроме того, во исполнение повышенных норм грузчики торопились погрузить большее количество груза, а аккуратное выполнение работы их не интересовало. Например, имеются архивные материалы, подтверждающие, что грузчики допускали рассыпание сухого товара. Россыпь зерна, происходящая при погрузке, вызывала необходимость принять меры, так как бывали случаи, когда около одного люка собирали от 6–8 мешков россыпи, после этого зерно в большинстве случаев становилось негодным для погрузки на пароход. В свою очередь грузчик не являлся ответственным за происходящую россыпь, и вся ответственность ложилась на руководителя погрузочных работ. Особенно была заметна большая россыпь при погрузке зерна с вагонов на пароход (наливка мешков), когда в мешок набиралось зерна до краев.

На основании вышеизложенного следует сделать вывод о том, что в 20–30 гг. XX в. было рекомендовано, чтобы все нормы выработки разрабатывались в отдельности для каждого пункта производства работ, не выделяя их отдельно с учетом различных факторов, влияющих на их осуществление. Однако правлению Совторгфлота пришлось констатировать, что работы по выработке новых норм саботируются на местах портами. Кроме того, в указанное время было обращено внимание на острый вопрос простоев судов. В связи с этим на правительственном уровне было принято решение о повышении норм погрузочно-разгрузочных работ. Однако для успешного осуществления поставленных задач не хватало специалистов, поэтому к работам были привлечены случайные люди, иностранцы, и даже женщины и под-

ростки. Качество проводимых погрузочно-разгрузочных работ оставляло желать лучшего.

Список литературы:

1. Работы погрузочно-разгрузочные. Российская энциклопедия по охране труда. – М.: НЦ ЭНАС // Под ред. В. К. Варова, И. А. Воробьева, А. Ф. Зубкова, Н. Ф. Измерова, 2007 [Электронный ресурс]. – URL: https://labor_protection.academic.ru/1323/РАБОТЫ_ПОГРУЗОЧНО-РАЗГРУЗОЧНЫЕ (дата обращения: 01.05.2018)
2. Типовые чартеры для фрахтования морских судов и комментарии к ним // под ред. Б. В. Амброжиса. – Внешторгиздат: Москва; Ленинград, 1936. – 274 с.
3. Маковский А. Л. Правовое регулирование морских перевозок грузов / А. Л. Маковский. – М., 1961. – 314 с.
4. Отчет о деятельности Евпаторийского Морского Порто за 1922–1923 бюджетный год. – Евпатория, Крымполиграфтрест, 1924. – 47 с.
5. Государственный архив Николаевской области. Р-945. Оп. 1. Д. 36. Переписка с начальниками Екатерининской 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.
6. Государственный архив Республики Крым (далее – ГАРК). Ф. Р-1584. Оп. 2. Д. 225. Протоколы Центрального комитета по портовым делам. 1927 г.
7. ГААРК. Ф. Р-1619. Оп. 1. Д. 18. Приказы и циркуляры Черноморской главной конторы Совторгфлота. Протокол производственной конференции грузчиков портов Черного и Азовского морей и докладная записка о погрузочно-разгрузочных работах за сентябрь-октябрь 1930 г. 15.09.1929–27.10.1930. 180 л.
8. Государственный архив Николаевской области. Р-945. Оп. 2. Д. 31. Протоколы заседаний бригады по обследованию экспортных организаций Советского торгового флота о подготовленности их к экспортной кампании. 3.06.-10.06.1931 г. 32 л.
9. ГААРК. Р-1599. Оп. 1. Д. 159. Приказы и циркуляры НКВТ и Управления Черноморского пароходства. 23.06.1934-22.12.1934 г. 122 л.
10. С.З. СССР, 1934 г., № 25, ст. 198.

Klimenko K. P. Legal regulation of norms and rates for loading-unloading works in the ports in 20–30-th of the XX c.// Scientific notes of V.I. Vernadsky Crimean federal university. Juridical science. – 2018. – Т. № . – P. 46–56.

The present study represents an overview of the domestic legislation of the norms of loading and unloading, as well as payments for them in the beginning of XX century. The author gives a detailed definition of the norms of loading and unloading, as well as their qualifications. Charter norms of loading and unloading are studied. In addition, the article analyzes the adopted regulatory legal acts containing the procedure for normalization of loading and unloading operations. These documents are dominated by the desire of the legislator to raise the standards for loading and unloading, which often led to enormous difficulties for both working movers and the employer. At the same time, the paper considers the applied rates for loading and unloading in individual ports, for individual organizations, as well as various types of goods. The consequences, which led to the establishment of low rates on work for movers, are also characterized.

Keywords: loading-unloading operation, loader, loading norms, unloading norms, rates, port.

Spisok literatury:

1. Raboty pogruzochno-razgruzochnyie. Rossiyskaya entsiklopediya po ohrane truda. – М.: NTs ENAS // Pod red. V. K. Varova, I. A. Vorobeva, A. F. Zubkova, N. F. Izmerova, 2007 [Elektronnyiy resurs]. – URL: https://labor_protection.academic.ru/1323/RABOTYi_POGRUZOCNO-RAZGRUZOCNYIE (data obrascheniya: 01.05.2018)
2. Tipovyye charteryi dlya frahtovaniya morskikh sudov i kommentarii k nim // pod red. B. V. Ambrozhis. – Vneshtorgizdat: Moskva; Leningrad, 1936. – 274 s.
3. Makovskiy A. L. Pravovoe regulirovanie morskikh perevozok gruzov. – М., 1961. – 314 s.
4. Otchet o deyatelnosti Evpatoriyskogo Morskogo Porta za 1922-1923 byudzhetnyiy god. – Evpatoriya, Krympoligrafrest, 1924. – 47 s.

5. Gosudarstvenniy arhiv Nikolaevskoy oblasti. R-945. Op. 1. D. 36. Perepiska s nachalnikami Ekaterininskoy i Nikolaevskoy zheleznih dorog i portom o predostavlenii vagonov, remonte pod'ezdnyih putey, sozdanii usloviy po razgruzke vagonov i zagruzke parohodov. 26.06.-31.12.1923. 223 l.
6. Gosudarstvenniy arhiv Respubliki Kryim (dalee – GARK). F. R-1584. Op. 2. D. 225. Protokoly Tsentralnogo komiteta po portovym delam. 1927 g.
7. GAARK. F. R-1619. Op. 1. D. 18. Prikazy i tsirkulyary Chernomorskoy glavnoy kontoryi Sovtorgflota. Protokol proizvodstvennoy konferentsii gruzchikov portov Chernogo i Azovskogo morey i dokladnaya zapiska o pogruzochno-razguzochnyih rabotah za sentyabr-oktyabr 1930 g. 15.09.1929-27.10.1930. 180 l.
8. Gosudarstvenniy arhiv Nikolaevskoy oblasti. R-945. Op. 2. D. 31. Protokoly zasedaniy brigadyi po obsledovaniyu eksportnyih organizatsiy Sovetskogo torgovogo flota o podgotovlennosti ih k ekspertnoy kampanii. 3.06.-10.06.1931 g. 32 l.
9. GAARK. R-1599. Op. 1. D. 159. Prikazy i tsirkulyary NKVT i Upravleniya Chernomorskogo parohodstva. 23.06.1934-22.12.1934 g. 122 l.
10. S.Z. SSSR, 1934 g., № 25, st. 198.