

УДК 346

РЕГУЛИРОВАНИЕ ВОПРОСОВ АРЕНДЫ И ЭКСПЛУАТАЦИИ ТЕРРИТОРИЙ МОРСКИХ ПОРТОВ В 1930-Х ГГ. В СССР

Любинецкий А. Н.

Крымский федеральный университет им. В. И. Вернадского

В статье указано, что приказом комиссариата водного транспорта от 27 декабря 1932 г. № 428 в его аппарате было создано Центральное управление морскими торговыми портами, на которое было возложено все руководство деятельностью морских торговых портов, выделенных из состава соответствующих управлений морскими бассейнами. Правовое положение морских торговых портов с этого времени стало в общих чертах определяться утвержденным приказом комиссариата водного транспорта от 31 декабря 1932 г. № 438 «Положение о морском торговом порте».

7 февраля 1933 г. Совет народных комиссаров СССР принял постановление «Об утверждении положения о землях, предоставленных транспорту» в новой редакции, а прежнее Положение отменялось. Приказом комиссариата водного транспорта № 118 от 9 апреля 1934 г. вводилось с 1 апреля 1934 г. в действие «временное положение о морском торговом порте». В результате сравнительно длительной эволюции правовое положение морских торговых портов к 1938 г. претерпело важные принципиальные изменения. Порты были выделены из состава морских пароходств и подчинены непосредственно комиссариату водного транспорта, получили все права, присущие юридическим лицам, стали действовать на основе утвержденных уставов.

Ключевые слова: порт, управление, изменения, комиссариат водного транспорта.

В конце 1920-х – начале 1930-х гг. в СССР происходила сложная, многоступенчатая реформа управления водного транспорта. Изменения коснулись и системы управления морскими торговыми портами. Так, в частности, в конце 1932 г. подчиненность портов была изменена. Приказом образованного к этому времени Наркомвода от 27 декабря 1932 г. № 428, изданным во исполнение Постановления СНК СССР от 21 ноября 1932 г. [1], в его аппарате было создано Центральное управление морскими торговыми портами (ЦУПОРТ), на которое было возложено все руководство деятельностью морских торговых портов, выделенных из состава соответствующих управлений морскими бассейнами. Правовое положение морских торговых портов с этого времени стало в общих чертах определяться утвержденным приказом Наркомвода от 31 декабря 1932 г. № 438 «Положение о морском торговом порте», где указывалось, что порт является самостоятельной хозяйственно-производственной единицей, подчиняющейся ЦУПОРТУ и работающей на основе полного хозяйственного расчета по утвержденному ЦУПОРТом промфинплану [2, с. 14].

7 февраля 1933 г. СНК СССР принял постановление «Об утверждении положения о землях, предоставленных транспорту», в новой редакции, а прежнее Положение, соответственно, отменялось (С.З. СССР, 1925, № 65, ст. ст. 477 и 478; 1927, № 22, ст. 244, п. 4, лит. «е», № 60, ст. 603, п. 8; 1929, № 39, ст. 338; 1932, № 15, ст. 85, п. 4).

Согласно новому положению о землях, предоставленных транспорту (66б.), таковыми признавались перечисленные в его ст. ст. 4–8 земли, находящиеся в исклю-

чительном ведении комиссариатов путей сообщения и водного транспорта, Всесоюзного центрального управления шоссейных и грунтовых дорог и автомобильного транспорта, Главного управления гражданского воздушного флота и Главного управления Северного морского пути и их органов (ст. 1).

В соответствии с задачами, возложенными на комиссариаты путей сообщения и водного транспорта, Главное управление шоссейных дорог НКВД СССР, Главное управление гражданского воздушного флота, Главное управление Северного морского пути и их органы, указанные в ст. 1 земли обслуживали: а) технико-эксплуатационные, б) коммерческо-эксплуатационные, в) хозяйственные и г) жилищно-строительные нужды соответствующих видов транспорта, связанные с содержанием, реконструкцией, развитием и усовершенствованием путей сообщения (ст. 2).

При этом, в тех случаях, когда земельные участки, находящиеся в исключительном ведении органов транспорта, в основном застроены рабочими жилищами, они могли быть на основе соглашения органа транспорта с местным исполнительным комитетом или советом — выделены из состава земель, предоставленных транспорту, с передачей в ведение поселкового или городского совета.

Такое выделение допускалось при том условии, если оно было возможно без ущерба для работы транспорта или для охраны путей сооружений и предприятий транспорта. Разногласия по этим вопросам следовало разрешать в порядке, указанном в ст. 11 (прим. к ст. 2).

Как и в прежнем Положении, предусматривалось, что по миновании надобности в этих землях для указанных в ст. 2 специальных целей, они должны поступать в ведение соответствующих земельных или городских органов по принадлежности (ст. 3).

Что касается состава земель, предоставленных транспорту (раздел II Положения), то к железнодорожным транспортным землям были отнесены земли, занятые железнодорожными путями, в том числе подъездными, а также непосредственно примыкающими к ним — резервами, карьерами, кавальерами, станционными и путевыми сооружениями, складочными помещениями, площадями под склады грузов, заводами, мастерскими, депо, паровозными и вагонными сараями, служебными, жилыми и культурно-просветительными помещениями, питомниками снегозащитных насаждений, снегозащитными и пескоукрепительными полосами, а равно и другими непосредственно примыкающими к железнодорожным путям сооружениями и площадями, имеющими специальное назначение по обслуживанию железнодорожного транспорта (ст. 4).

К морским транспортным землям были отнесены земли, занятые морскими торговыми портами, со всеми находящимися на них техническими и гражданскими сооружениями, площадями, набережными, пристанями, служебными, жилыми и культурно-бытовыми помещениями, а также земли под судостроительными и судоремонтными заводами, судоремонтными базами и маяками с обслуживающими их площадями (ст. 5).

К землям внутреннего водного (речного и озёрного) транспорта, соответственно, отнесены земли, занятые речными портами, искусственными сооружениями внутреннего водного транспорта: гаванями, затонами, каналами с необходимыми для них земельными резервами, непосредственно примыкающие к водным путям земли

под судостроительными и судоремонтными заводами и мастерскими, верфями, доками, служебными, жилыми и культурно-бытовыми помещениями, а также пристанские территории, обслуживающие нужды судоходства, и пескоукрепительные полосы (ст. 6).

К землям шоссейного и грунтового транспорта были отнесены земли, занятые автогужевыми дорогами вне городской черты (в том числе подъездными и тракторными путями) и отдельными дорожными сооружениями и устройствами с непосредственно примыкающими к ним резервами (обочины, обрезы), карьерами, гаражами, базами, бензино-раздаточными колонками, складочными помещениями, площадями под складывание грузов, заводами, мастерскими и иными сооружениями и устройствами, имеющими специальное назначение по обслуживанию шоссейных и грунтовых дорог и автомобильного транспорта общего пользования, служебными, жилыми и культурно-бытовыми помещениями, а также складами общего пользования, состоящими в ведении органов Цудортранса, включённых в прямое сообщение, если склады эти не находились на землях железнодорожного и водного транспорта (ст. 7).

К землям воздушного транспорта были отнесены земли, занятые аэропортами (в том числе гидроаэропортами), аэродромами (в том числе гидроаэродромами) с относящимися к ним техническими сооружениями и непосредственно примыкающими к ним заводами, мастерскими, верфями, доками, лётными школами, служебными, жилыми и культурно-бытовыми помещениями, земли под эллингами, аэромаяками, вышками, причальными точками, подъездными путями к воздушным линиям, лётным школам и строениям, а также другие площади, имеющие специальное назначение по обслуживанию нужд гражданской авиации и гражданского воздухоплавания (ст. 8).

Отвод и изъятие земель, предоставленных транспорту (раздел III), предусматривал, что все земли, находящиеся ко времени издания данного постановления фактически в исключительном ведении органов, указанных в ст. 1, считались закреплёнными за ними и, при отсутствии их согласия, могли быть изъяты из их ведения лишь в порядке, указанном в ст. 11 (ст. 9).

Оформление прав комиссариатов путей сообщения и водного транспорта, Всесоюзного центрального управления шоссейных и грунтовых дорог, Главного управления гражданского воздушного флота и их органов на земли, закреплённые за ними, и отвод новых земель следовало производить в порядке, устанавливаемом законодательством союзных республик.

Отвод для нужд транспорта участков, состоящих в концессионном пользовании, должен был производиться на основании специальных постановлений СНК СССР (ст. 10).

Статья же 11 Положения собственно предусматривала, что разногласия между органами транспорта и другими органами по поводу отвода земель транспорту, по поводу изъятия у органов транспорта земель вследствие минования в них надобности для нужд транспорта либо в целях их использования для других первоочередных государственных нужд, а также по поводу ограничения прав органов транспорта на закреплённые за ними земли в пользу других органов должны разрешаться так:

а) разногласия между общесоюзными органами транспорта и республиканскими ведомствами и местными советами и исполнительными комитетами разрешаются

экономическими советами (совещаниями) союзных республик, причём комиссариаты путей сообщения, водного транспорта, Цудортранс и ГУГБФ могут перенести свои разногласия с ЭКОСО Союзных республик на разрешение СТО;

б) разногласия органов транспорта с другими органами СССР, при недостижении соглашения между руководителями соответствующих ведомств, возлагались на разрешение СТО;

в) разногласия между республиканскими и местными органами шоссейных и грунтовых дорог и автомобильного транспорта с другими республиканскими и местными органами следовало разрешать в порядке, устанавливаемом законодательством союзных республик.

Что касается порядка пользования землями, предоставленными транспорту (раздел IV), то им предусматривалось, что земли, предоставленные транспорту, должны использоваться подлежащими органами транспорта или непосредственно в целях, указанных в ст. 2, или же путём предоставления участков земли другим ведомствам и организациям на договорных началах: а) для устройства подъездных путей, трубопроводов, проездов и других подсобных 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, д) для других, связанных с транспортом, нужд ведомств и организаций (ст. 12).

При этом, порядок сдачи в долгосрочную аренду земельных участков территории морских торговых портов для возведения на них строений, сооружений и механических приспособлений должен был определяться особым законом (прим. к ст. 12).

Наконец, Положением предусматривалось, что в договорах о предоставлении участков в пользование другим ведомствам и организациям может быть предусмотрено взимание арендной платы. Однако устанавливалось, что арендная плата не взимается в случаях предоставления транспортных земель на договорных началах:

а) учреждениям и предприятиям, состоящим на общегосударственном или местном бюджете;

б) коммунальным предприятиям общего пользования, эксплуатируемым непосредственно, без сдачи в наём;

в) органам одного из ведомств, указанных в ст. 1, нуждающимся в использовании участков из состава земель другого транспортного органа, причём на транспортно-экспедиционные предприятия, не относящиеся к тому ведомству, которому был предоставлен данный участок, это правило распространяется лишь в отношении сооружений, предусмотренных п. «д»;

г) мелиоративным товариществам, занимающим участки под оросительные каналы;

д) под подъездные пути, трубопроводы, элеваторы, зерносклады, пункты по заготовке сена, соломы, конопли, льна, пеньки и хлопка, мельницы и крупорушки, нефтесклады, а также под товарные склады общего пользования, состоящие в ведении органов транспорта, включённых в прямое сообщение;

е) для удовлетворения жилищно-строительных, хозяйственных и культурных нужд рабочих и служащих транспорта.

В этих случаях подлежащим органам транспорта лишь следовало возмещать их расходы по содержанию и обслуживанию участка, на основании специальных соглашений, в соответствии с средними расходами по однородным участкам.

В случае же недостижения соглашения о размере таких расходов спорный вопрос следовало разрешать по заявлению одной из сторон соответствующим органом государственного арбитража (ст. 13).

Вопросы общегородского благоустройства, связанные с землями, предоставленными транспорту в пределах городской или поселковой черты, предписывалось согласовывать органами, указанными в ст. 1, с подлежащими местными советами, причём всякого рода строительство на землях, предоставленных транспорту в пределах городской черты (постройка жилых домов, административных зданий, фабрик, мастерских, технических сооружений и пр.), следовало производить в соответствии с существующей планировкой города или имеющимися предположениями относительно городского строительства и могло осуществляться не иначе, как по соглашению с городскими органами коммунального хозяйства (ст. 14) [3, с. 343–344].

Как видно из содержания Положения, по сравнению с прежним, 1925 г. документом, совершенно новый нормотворческий уровень с конкретизацией отдельных его составных частей и учетом произошедших изменений как экономике, так и государственного строительства. Однако здесь ничего не сказано об акваториях портов, судоходных каналах и пр. Безусловно, что формально – это не земли, однако необходимую связь с положениями о портах следовало провести, чтобы не оставлять такую правовую лагуну. Ведь упомянуты же в п. 8 Положения гидроаэропорты и гидроаэродромы.

Впрочем первое изменение в данное Положение было внесено Постановлением ЦИК и СНК СССР от 7 июля 1934 г. «Об изменении положения о землях, предоставленных транспорту». Им предписывалось, во-первых, изложить ст. 1 следующим образом:

«1. Землями, предоставленными транспорту, признаются перечисленные в ст. ст. 4–8 настоящего Положения земли, находящиеся в исключительном ведении народных комиссариатов путей сообщения и водного транспорта, Всесоюзного центрального управления шоссейных и грунтовых дорог и автомобильного транспорта, Главного управления гражданского воздушного флота, Главного управления Северного морского пути и их органов».

Во вторых, в ст. 2 и в п. «а» ст. 11 после указания на Главное управление гражданского воздушного флота включили указание на Главное управление Северного морского пути [4].

Следующим шагом в унормировании деятельности морских торговых портов и эксплуатации их собственности стала подготовка и издание приказа НКВТ № 118 от 9 апреля 1934 г., которым вводилось с 1 апреля 1934 г. в действие «временное положение о морском торговом порте». Им морской торговый порт объявляется самостоятельной хозяйственно-производственной организацией, подчиняющейся начальнику управления морского флота и работающей на основе полного хозрасчета по промфинплану, утвержденному начальником управления морского флота (п. 1).

К ведению морского торгового порта были отнесены портовые воды (гавани и рейды), портовая территория со всеми находящимися на ней сооружениями, технический, вспомогательный, парусно-моторный и ледакольный флот и судоремонтные мастерские (п. 2).

К функциям морского торгового порта, кроме прочего, были отнесены: «б) эксплуатация всех береговых сооружений на территории порта; в) эксплуатация приписанного к порту служебно-вспомогательного, технического и ледакольного флота». Отдельно устанавливалось, что начальник порта имел право заключать договоры, сделки и соглашения по всем хозяйственным операциям порта.

На помощника же начальника порта по технической части возлагалось: а) регулирование взимания сборов и платы за услуги оказываемые в портах; б) выдача разрешений на производство строительных работ на территории порта и в портовых водах; в) эксплуатация территорий порта, причальных линий, складского хозяйства и других сооружений порта; г) эксплуатация буксирного, парусно-моторного и ледакольного флота и местные перевозки пассажиров и грузов вспомогательным портовым флотом; д) эксплуатация и ремонт механизмов и авто-гужтранспорта; е) руководство теплотехническими мероприятиями в области экономии топлива; ж) заключение договоров по хозяйственным операциям порта, рассмотрение претензий и установление тарифов и калькуляций по производственной деятельности порта и согласование с местными правительственными и другими организациями вопросов о границах порта; з) замещение начальника порта [5, л. 237–243].

Впрочем новое законоположение и накопленный опыт работы лишь способствовали упорядочению эксплуатации портовой территории и собственности, в том числе посредством сдачи ее в аренду. Так, к примеру, еще 20 апреля 1936 г. Экспортхлеб разослал своим конторам на местах копию письма главного транспортного управления НКВТ с присоединением к нему постановления СНК СССР от 13/14 апреля об аренде складских помещений в морских портах на 1936 г. В данном постановлении было указано, какое количество складской площади, принадлежащее Наркомводу, передается в аренду Наркомвнешторгу на 1936 г. Распределение этой площади между экспортными организациями Наркомвнешторг поручил своим уполномоченным на местах, которым конторы Экспортхлеба должны были немедленно представить свои заявки на необходимую складскую площадь. Задача перед конторами ставилась простая – занять максимум из имеющихся площадей [6, л. 153].

Однако следует упомянуть, что и на местах времени зря не теряли. Еще в феврале 1936 г. Николаевский отдел коммунального хозяйства и николаевская же контора Экспортхлеба заключили договор о передаче в аренду конторе № 643 по ул. Интернациональной площадью 2852 кв. м. для зернохранилища по 16,5 коп. кв. м. – 472 р. 23 коп. Этот договор был заключен на 1 год: с 1 января 1926 по 1 января 1927 г. (п. 2).

Арендную плату полагалось вносить арендатору ежемесячно вперед до 5-го числа за текущий месяц (п. 3). В случае же неуплаты арендатором арендных денег независимо от последствий, предусмотренных п. 22 договора, предусматривалось начисление пени в размере $\frac{1}{4}$ % за каждый просроченный день с 1 числа месяца, который оплачивается (п. 4). При этом арендатор давал свое согласие арендодателю

списывать положенные с него платежи (п. 3, 4, 7, 10, 21) с его счета или расчета в Госбанке и других кредитных учреждениях без акцепта счета (п. 5).

Также предусматривалось, что в случае прекращения этого договора все подсобные помещения при торговом, складском помещении подлежали освобождению вместе с основным (п. 6). Кроме того, инвентарь и обстановку, что находилась в помещении, арендатор имел право использовать лишь по их прямому назначению, опись этих вещей прилагалась. Перенос обстановки и инвентаря в другое помещение запрещался, как и любое переустройство и переделка без согласия арендодателя, иначе оно могло считаться уничтоженным и подлежало оплате по его оценке.

Безусловно, арендатор был обязан за свой счет страховать торговое, складское и производственное помещение, инвентарь этого помещения в сумме не ниже оценки арендодателя, а полученный полис представить арендодателю. По окончании срока же действия договора арендатор должен был сдать весь инвентарь и обстановку, в том числе и ту, что им предполагалась к постройке в процессе аренды в полной исправности (п. 7).

Определение соответствия помещения, взятого в аренду, его назначению возлагалось на арендатора (п. 8). Взятое в аренду помещение могло использоваться только для цели, указанной в договоре, без письменного разрешения на то собственника (п. 9). Также арендатор обязан после подписания этого договора приступить и в обусловленные сроки исполнить за свой счет ремонт помещения согласно дефектному договору; за свой счет в течение аренды проводить весь капитальный, текущий, эксплуатационный и защитный ремонт; пешеходные дорожки следовало отремонтировать и не допускать на них заезд подвод. За нарушение этого условия предусматривалась неустойка в размере месячной арендной платы.

Более того, даже покраска внешних стен арендуемого помещения обязательно должна была производиться в цвет, указанный собственником (п. 10). Перестройки и переделки в арендованном помещении допускались только с письменного согласия собственника. Традиционно в таких случаях предусматривалось, что все новые пристройки по окончании срока аренды переходят собственнику бесплатно (п. 11).

Как и в случае с покраской, устанавливалось, что вывески и надписи на стенах могут быть установлены и написаны только по спецразрешению собственника. Независимо от этого на арендаторе лежало исполнение всех правил и распоряжений власти в вопросе использования вывесок, а также ответственность за их нарушение (п. 12).

Также арендатор брал на себя обязательство точно исполнять все правила и узаконения, регулирующие торговлю и промышленность, противопожарные, санитарные и проч. обязательные постановления и правила, установленные собственником, неся за последствия нарушения им самим или лицами, что числились у него на службе, полную ответственность как перед собственником, так и перед соответствующими органами власти за их нарушение (п. 13).

Также арендатор, кроме арендной платы, обязан был брать участие в оплате коммунальных платежей по зданию в размере 8 % арендной платы, кроме освещения, водопровода и канализации, которые оплачивает сам, брать участие в ремонте всей кровли (п. 14).

Арендатор обязывался в отношении проживающих в помещении лиц соблюдать все правила приписки и выписки и следить за наличием документов, подтверждающих их личность (п. 15).

Взятое в аренду помещение арендатор обязан был содержать в исправном виде. К его обязанностям также было отнесено содержание в чистоте пешеходных дорожек, прилегающих к арендованному помещению, чистота улицы на протяжении всего фасада до их середины. Собственник, в свою очередь, через своих уполномоченных оставлял за собой право проводить осмотр помещения и проверять его исправность.

Отдельно предусматривалось, что наново установленные арендатором провода электрического тока по окончании срока аренды переходят в собственность собственника (п. 16).

При возникновении потребности у собственника в ремонте или переустройстве арендуемого помещения он должен был предупредить арендатора за месяц (п. 18).

По окончании срока договора или приостановке арендатор обязывался немедленно освободить его и сдать собственнику в исправном виде. За каждый же лишний день использования помещения арендатор должен был уплачивать, кроме арендной платы, $\frac{1}{4}$ % месячной арендной платы каждодневно с текущего счета (п. 19).

Арендаторы, обозначенные в этом договоре, несли ответственность перед собственником солидарно (п. 20), а передача прав и обязанностей по этому договору могла произойти исключительно по согласию собственника. Субаренда также не допускалась без письменного согласия собственника. В случае выявления таковой арендная плата арендодателем взималась в двойном размере до получения письменного согласия собственника (п. 21).

Досрочное освобождение арендатора от указанных в договоре условий допускалось не иначе как с письменного разрешения собственника с предупреждением его за 1 месяц (п. 22). Единовременный отказ от аренды помещения и его последствия устанавливался в п. 23 договора. Так, в случае нарушения арендатором принятых на себя обязанностей по этому договору, собственник имел право получить с него неустойку в размере двухмесячной арендной платы, а также все понесенные убытки, возбудить иск о разрыве договора и выселении арендатора с занятого им помещения (п. 23).

В случае необходимости арендуемого помещения для государственных нужд собственник обязывался предупредить арендатора об освобождении помещения за 2 недели (п. 24).

Для обеспечения исправного выполнения этого договора арендатор вносил собственнику залог, который возвращался после исправного исполнения арендатором договора (п. 25). Все споры по договору, при возникновении таковых, должны были разрешаться в судебных учреждениях г. Николаева (п. 27). Расходы по составлению договора традиционно относились на счет арендатора (п. 28) [6, л. 172–174].

Как видно из основных положений представленного договора, указанный документ был достаточно продуманным, хотя в большей степени защищал интересы арендодателя. В него, тем не менее, не были внесены положения об охране арендуемого помещения и о возможных форс-мажорных обстоятельствах. Очевидно, что

ко второй половине 1930-х гг. юридическая техника договаривающихся сторон вышла на довольно серьезный уровень, став традиционной практикой.

В результате сравнительно длительной эволюции правовое положение морских торговых портов к 1938 г. претерпело важные принципиальные изменения. Порты были выделены из состава морских пароходств и подчинены непосредственно Наркомводу, получили все права, присущие юридическим лицам, стали действовать на основе утвержденных Наркомводом уставов [2, с. 15].

Кроме того, в этот период были в основном завершены важнейшие портостроительные работы, поэтому, базируясь на нововведенных нормах содержащихся в положении о землях, отведенных транспорту, пришел черед оформить эксплуатируемые территории в соответствующее пользование.

Для этой цели и был издан приказ Наркомвода от 1 апреля 1939 г. № 283 «Об оформлении прав на земли водного транспорта и об использовании этих земель» (извлечение). В нем указывалось, что все земли, находящиеся в исключительном ведении органов Наркомвода и используемые для целей, указанных в ст. 2, 5 и 6 Положения о землях, предоставленных транспорту, подлежат ограничению в натуре и регистрации в местных земельных органах, в городских же поселениях – в органах соответствующих городских Советов.

При этом все морские торговые порты, пароходства, управления речных путей, судостроительные и судоремонтные заводы, а также другие организации и предприятия Наркомвода обязаны были следить за своевременным оформлением их прав на земельные участки, тщательно хранить земельные документы, а в случае изменения площади земельного участка (прирезки новых земель или передачи части участка в ведение другого госоргана) подавать в земельные органы соответствующие заявления для отметок в земельных реестрах и регистрационных картах и выдачи новых земельных документов (п. 2)

В земельные документы предлагалось включать как земли, используемые органами наркомвода непосредственно, так и те земли, которые сдаются в аренду или в бесплатное пользование клиентуре и другим посторонним ведомствам и организациям (ст. 13 положения о землях, предоставленных транспорту) (п. 3).

Устанавливалось, что исключение земельных участков из состава земель водного транспорта допускается лишь с разрешения Наркомвода (п. 4).

Начальники портов, пристаней, заводов, технических участков и других предприятий наркомвода, непосредственно заведующие землями водного транспорта, обязывались установить наблюдение за сохранностью межевых знаков, ни в коем случае не допуская занятия территории водного транспорта посторонними ведомствами и организациями без заключения письменных договоров на аренду или бесплатное использование этих участков (п. 5).

В случаях увольнения и перемещения начальников предприятий в актах о сдаче дел и приеме их вновь назначаемым начальником следовало обязательно указывать как принятые земельные документы, так и земельные участки, а также все расхождения между показаниями земельных документов и действительным состоянием участков, если такие расхождения оказывались. В этом последнем случае вновь назначенный начальник обязан был в кратчайший срок озаботиться о приведении в порядок земельных документов и земельных участков и о восстановлении нарушенных прав органов Наркомвода (п. 6) [3, с. 345–346].

Список литературы:

1. Постановление СНК СССР от 21 ноября 1932 г. «О создании в системе Народного комиссариата водного транспорта Главного управления портового хозяйства, объединения внешнеторгового флота и объединения каботажного флота». – СЗ СССР 1932 г., №81, ст. 497.
2. Правовое регулирование деятельности морских торговых портов СССР. – М.: «Морской транспорт», 1957. – 160 с.
3. Костылев Г. А. Сборник нормативных актов по морскому транспорту / Г. А. Костылев. – М.: Транспорт, 1968. – 448 с.
4. Постановление ЦИК и СНК СССР от 7 июля 1934 г. «Об изменении положения о землях, предоставленных транспорту». URL: – http://www.libussr.ru/doc_ussr/ussr_4002.htm
5. Государственный архив Республики Крым, ф. Р-1599, оп. 1, д. 158. Приказы НКВТ, Управления Черноморского пароходства. Списки, подписки, рапорта сотрудников о проработке устава о дисциплине служащих водного транспорта СССР. 8.01.1934 – 15.10.1934 г. 254 л.
6. Областной архив Николаевской области, ф. Р-945, оп. 1, д. 604. Приказы, распоряжения и циркуляры НКВТ СССР. 15.01–5.06.1935. 15 л.

Lyubinetskiy A. N. Regulation of lease and operation of seaport territories in the 1930s in the USSR // Scientific notes of V. I. Vernadsky crimean federal university. Juridical science. – 2018. – Т. 4 (70). № 2. – P. 63–72.

The article States that by order of the Commissariat of water transport from 27 December 1932, No. 428, in his office, was established the Central management of commercial sea ports, to which was entrusted all the activity of the seaports, separated from the relevant departments of the sea pools. The legal status of commercial seaports since that time has been defined in General terms by the approved order of the Commissariat of water transport of December 31, 1932 No. 438 "Regulations on commercial sea port".

February 7, 1933, the Soviet of people's Commissars of the USSR adopted a resolution "on approval of the provisions on lands granted to transport" in the new revision, and the previous Provision was canceled. By the order of the Commissariat of water transport No. 118 of April 9, 1934, the "temporary regulation on the commercial sea port" was put into effect from April 1, 1934. As a result of the relatively long-term evolution of the legal status of commercial seaports by 1938 has undergone important changes in principle. Ports were allocated from the composition of shipping companies and subordinated directly to the Commissariat of water transport, received all the rights inherent to legal entities, began to operate on the basis of approved charters.

Keyword: port, management, changes, Commissariat of water transport.

Spisok literaturyi

1. Postanovlenie SNK SSSR ot 21 noyabrya 1932 g. «O sozdanii v sisteme Narodnogo komissariata vodnogo transporta Glavnogo upravleniya portovogo hozyaystva, ob'edineniya vneshnetorgovogo flota i ob'edineniya kabotazhnogo flota». - SZ SSS 1932 g., №81, st. 497.
2. Pravovoe regulirovanie deyatel'nosti morskikh torgovyih portov SSSR. – М.: i-vo Morskoy transport, 1957. – 160 s.
3. G. A. Kostylev. Sbornik normativnykh aktov po morskomu transportu. – М.: Transport, 1968. – 448 s.
4. Postanovlenie TsIK i SNK SSSR ot 7 iyulya 1934 g. «Ob izmenenii polozheniya o zemlyah, predostavlennykh transportu». – http://www.libussr.ru/doc_ussr/ussr_4002.htm
5. Gosudarstvennyiy arhiv Respubliki Kryim, f. R-1599, op. 1, d. 158. Prikazyi NKVT, Upravleniya Chernomorskogo parohodstva. Spiski, podpiski, raporta sotrudnikov o prorabotke ustava o distsipline sluzhaschih vodnogo trasporta SSSR. 8.01.1934 – 15.10.1934 g. 254 l.
6. Oblastnoy arhiv Nikolaevskoy oblasti, f. R-945, op. 1, d. 604. Prikazyi, rasporyazheniya i tsirkulyaryi NKVT SSSR. 15.01–5.06.1935. 15 l.