

УДК 94

РЕГУЛИРОВАНИЕ ВОПРОСОВ ДЕЙСТВИЯ ОРГАНОВ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА НА ТЕРРИТОРИИ МОРСКИХ ТОРГОВЫХ ПОРТОВ В СССР В 1920-Х ГГ.

Любинецкий А. Н.

Крымский федеральный университет им. В. И. Вернадского

В данной публикации раскрываются особенности правового регулирования деятельности железнодорожного транспорта в торговых портах в 1920-х гг. Указывается, что основными нормативными актами, предназначенными для этого, стали: постановление от 15 января 1927 г. о порядке обслуживания паровозами подъездных путей промышленных предприятий; положение о промышленных подъездных железнодорожных подъездных путях, состоящих в ведении Высшего совета народного хозяйства СССР и союзных республик от 22 июля 1927 г.; различные приказы Народного комиссариата путей сообщения; постановление от 3 октября 1933 г. «Об утверждении правил эксплуатации подъездных путей необщего пользования»; *Устав железных дорог СССР*. Указано, что железнодорожные пути, расположенные на территории морских портов, в исследуемый период были путями общего пользования, а не подъездными, и принадлежали соответствующим железным дорогам. Строительство новых и реконструкция существующих железнодорожных путей на территории морских портов осуществлялась железнодорожными органами, но при условии обязательного согласования соответствующих проектов с заинтересованными портами.

Ключевые слова: торговые порты, правовое регулирование, железные дороги, подъездные пути.

Важное значение для работы торговых портов как в рассматриваемый период, так и сегодня имеет их тесное взаимодействие с железнодорожным транспортом. К сожалению, историко-правовых работ, посвященных данной проблеме, весьма немного. Среди них можно выделить лишь публикации Змерзлого Б. В., в которых он раскрывает особенности данного процесса в имперский период [1, с. 431–436], а также работу М. К. Александрова-Дольника, частично затрагивающую соответствующие нормы советского права [2].

С становлением советской государственности следовало унормировать и данный вопрос. Как известно, после 1917 г. руководство всеми железными дорогами и подъездными путями было возложено на НКПС. В 1926 г. подъездные пути необщего пользования широкой и узкой колеи, сооружаемые для нужд государственных предприятий, были переданы на их баланс. Постановлением СТО от 15 января 1927 г. установлен порядок обслуживания паровозами подъездных путей промышленных предприятий [3], а 22 июля 1927 г. утверждено Положение о промышленных подъездных железнодорожных подъездных путях, состоящих в ведении ВСНХ СССР и ВСНХ союзных республик [4].

Вопросы конкретного взаимодействия и правового положения органов железнодорожного транспорта в морских торговых портах чаще всего регулировались приказами НКПС. Первый такой приказ был издан НКПС в 1923 г., однако он оказался несовершенным, а потому был заменен соответствующим приказом от 6 сентября

1926 г. «О железнодорожном хозяйстве на территории портов, находящемся в ведении НКПС».

В нем, в устранение имевшихся случаев разногласий толкования портовыми управлениями и железными дорогами права последних на находящиеся территории портов железнодорожных зданий, сооружений и пути, а также занятые под ними участки земли, предлагалось принять к руководству следующее.

Во-первых, устанавливалось, что в пределах границ портов находится в ведении железных дорог, в техническом и хозяйственном отношениях, следующее имущество:

1) складочные помещения в таком количестве, определяемом для каждого порта в зависимости от местных условий, которое обеспечивало бы правильную работу припортовых железнодорожных станций по скорейшему обороту подвижного состава и по выполнению возложенных на дороги уставом железных дорог¹ обязанностей по приему грузов на кратковременное хранение до отправления и на хранение грузов по их прибытии;

2) все железнодорожные пути, за исключением частновладельческих сооружений после февраля 1922 г., а также переданных государственным предприятиям в порядке постановления СТО от 29 февраля 1924 г.;

3) все прочие земли и сооружения, используемые железными дорогами как из числа принадлежащих ранее железной дороге, так и из числа перешедших в НКПС в порядке национализации (разд. «А»).

При этом на точно установленные назначенного для этого по каждому порту особой комиссией всего указанного в этом разделе (А) имущества, имеющегося и передаваемого в пределах портовых территорий в ведение железных дорог, таковое имущество зачислялось в основной капитал железной дороги.

Во-вторых, устанавливалось, что в пределах границ портов в безвозмездном техническом и хозяйственном пользовании железных дорог находились следующие территории:

1) под всеми состоящими в ведении железных дорог складочными помещениями (п. 1 лит. «А») зданиями, сооружениями, служебными и другими территориями, определяемыми нижеуказанными комиссиями в пределах технической и эксплуатационной необходимости дороги;

2) под всеми железнодорожными путями общего и необщего пользования, включая и междупутья, определяемого установленным предельным расстоянием приближения подвижного состава (разд. «Б»).

Изъятие территории из пользования железных дорог под складочные помещения, железнодорожные пути, здания, сооружения и прочее порт мог осуществлять только по соглашению с железной дорогой, причем возникающие разногласия по этим вопросам окончательно разрешались НКПС (прим. 1).

Что же касается путей, пролегающих на искусственных сооружениях (пирсах, причалах и пр.), то ремонтом, перестройкой и переносом этих искусственных сооружений распоряжалось портовое управление; железные дороги, в свою очередь, обязывались переносить в необходимых случаях пролегающие по ним железнодо-

¹ Устав железных дорог СССР. Утв. пост. СНК СССР 10 февраля 1935 г. (СЗ СССР 1935 г. № 9, ст. 73; 1936 г. № 3, ст. 29, № 14, ст. 122, № 64, ст. 467; 1937 г. № 60, ст. 260, № 76, ст. 378; 1938 г. № 1, ст. 4)

рожные пути своими средствами и за свой счет. Если же инициатива переноса или перекладки путей исходила от ЦУМОРа или других учреждений, то работы эти отнеслись за счет последних (прим. 2).

В-третьих, складочные помещения для производства железными дорогами операций по долгосрочному хранению в тех портах, где это железным дорогам представлялось необходимым, передавались портом, в пределах возможности и без ущерба для порта, в пользование железной дороги на временной основе за плату на особо льготных условиях, устанавливаемым по соглашению ЦУМОРа и с управлением ЦУЖЕЛ (разд. «В»).

В-четвертых, устанавливалось, что все находящиеся в пределах границ портов в ведении или пользовании железных дорог складские помещения, здания, сооружения, пути и территория находились в административном подчинении в ведении начальника порта в смысле наблюдения за исполнением обязательных по порту постановлений и распоряжений управлений портов относительно территорий: противопожарного, санитарного, хранения и обращения с легковоспламеняющимися и взрывчатыми грузами, охраны складочных помещений и т. п. (разд. «Г»).

В-пятых, ремонт и содержание в исправности всех железнодорожных путей общего пользования возлагался на железные дороги и его следовало проводить в порядке технической и эксплуатационной необходимости распоряжением и средствами железных дорог. Ремонт и сооружение путей не общего пользования полагалось производить железной дорогой за счет владельцев или арендаторов складов и иных помещений, обслуживаемых этими путями, на основании особых с ними договоров.

К путям общего пользования были отнесены все те ветви, которые не объявлены установленным порядком для общего пользования и которые, обслуживая исключительно склады или иные устройства частного пользования, эксплуатируются на основании особых договорных соглашений с контрагентами (прим. 1).

В соответствии со сказанным, путями необщего пользования на территории торговых портов объявлялись только ветки:

1) частновладельческие, сооруженные юридическими или физическими лицами после 1 февраля 1922 г.;

2) перешедшие в ведение государственных предприятий в порядке постановления СТО от 29 ноября 1924 г.;

3) те, из числа принадлежащих железным дорогам, которые также обслуживали исключительно склады или иные устройства частного пользования, эксплуатировались на основании особых договорных соглашений железных дорог с контрагентами, возмещающими дороге расходы по содержанию и ремонту.

При этом указанный порядок эксплуатации ветки по пункту... мог иметь место лишь в тех случаях, когда вследствие незначительного или неустойчивого грузооборота, содержание и ремонт данного пути не окупалось установленными и в надлежащем порядке станциям за подачу вагонов во всех случаях, когда расходы по содержанию и ремонту пути возлагались на контрагента, платы за подачу по такому пути взыскиваются в соответствующих размерах, указанных в пар. 44 Главных оснований для составления договоров на эксплуатацию и починку подъездных путей частного (необщего) пользования.

В отношении расчетов по восстановлению и ремонту путей, необходимых для подготовки к осенней кампании 1925–1926 бюджетного года, предлагалось руководствоваться постановлением СНК и ЦИК от 27 июня 1926 г. № 23.

С получением данного приказа народный комиссар путей сообщения предлагал соответствующим начальникам портов назначить по каждому порту особые комиссии в составе председателя в лице начальника порта и по два представителя от железной дороги и портового управления для точного установления всего имущества (в том числе складских помещений), остающегося и передаваемого в ведение железных дорог, территорий, предоставляемых в безвозмездное пользование железных дорог в пределах границ портов и распределения железнодорожных путей по указанным пунктам (лит. «А»).

Постановление комиссий с заключением УИ следовало представить в НКПС в шестинедельный срок.

Кроме того, на основании утвержденных постановлений дорогам предписывалось изготовить планы портовых станций с указанием на них:

а) складочных помещений, зданий и сооружений, остающихся и передаваемых в ведение железной дороги;

б) всех железнодорожных путей общего и необщего пользования, с пояснением в отношении первых, которые из них используются для подачи вагонов за особую плату, а в отношении вторых, кому они принадлежат и для какой надобности эксплуатируются;

в) территорий, отведенных железным дорогам в безвозмездное пользование, а также составить ведомости с указанием имущества, добавленного или исключенного по сравнению с этими данными по инвентаризации железных дорог, которые были произведены по соответствующему приказу 1923 г. [7, с. 27–29].

Очевидно, что при нормальной работе как ведомства (НКПС), так и морских торговых портов и железной дороги подобный приказ, при его точном выполнении, мог бы заложить основы для нормального и бесконфликтного сосуществования заинтересованных сторон на территории порта. Однако этого не произошло по следующим причинам:

1) регулярное реформирование высших органов руководства транспортом в СССР в изучаемый период с изменением подведомственности и компетенции как органов управления так и их подразделений на местах;

2) развитие положений о торговых морских портах и правах и обязанностях начальников портов без учета интересов иных ведомств;

3) быстрое изменение конъюнктуры эксплуатации, а вместе с этим и арендатором с их различным статусом в изучаемый период, когда каждый из них заключал собственные договоры с железной дорогой.

Исходя из этих соображений, а также учитывая нахождение на территории порта собственности и арендованных у порта земель и складов, принадлежащих железным дорогам, следует изучить порядок взаимоотношений таких владельцев с органами железнодорожного транспорта. В этом вопросе до 1 октября 1933 г. действовали общие принципы соглашений между железными дорогами и владельцами подъездных путей необщего пользования, связанных непрерывной рельсовой колеей с общей сетью железных дорог, об эксплуатации означенных подъездных путей, утвержденных Советом труда и обороны 20 августа 1928 г. [5].

Однако в указанных условиях реформирования деятельности и управления водного транспорта оно требовало доработки и изменений. Соответственно, 3 октября 1933 г. было принято постановление СТО «Об утверждении правил эксплуатации подъездных путей необщего пользования», которым утверждались и вводились в действие с 1 октября 1933 г. разработанные НКПС правила эксплуатации подъездных путей необщего пользования, а также введение их в действие (п. 1). «Правила эксплуатации подъездных путей необщего пользования» состояли из следующих частей:

- «А. Устройство, техническое оборудование и обслуживание подъездных путей» (п. п. 1–18);
- «Б. Подача вагонов на подъездной путь, сроки нагрузки и выгрузки и ответственность» (п. п. 19–34);
- «В. Выход двигателя подъездного пути на станционные пути и прекращение подачи вагонов на подъездной путь» (п. п. 35–37);
- «Г. Расчёты железных дорог и владельца подъездного пути» (п. 37);
- «Д. Прекращение соглашений об эксплуатации подъездных путей и изменение условий этих соглашений» (п. п. 38–47).

Из них для целей настоящего исследования безусловно важными являются части «А» и «Д».

В части «А» устанавливалось, что подъездными путями необщего пользования считаются железнодорожные пути, связанные непрерывной рельсовой колеёй с общей сетью железных дорог, предназначенные для выполнения хозяйственно-производственных перевозок учреждений, предприятий и организаций, которыми данные подъездные пути эксплуатируются (владельцами подъездных путей).

На подъездных путях необщего пользования владельцам их позволялось производить и другие перевозки, о чём, правда, следовало поставить в известность дирекцию дороги.

К подъездным путям необщего пользования также были отнесены арендуемые у дороги тупиковые пути (п. 1).

Каждый подъездной путь необщего пользования делился на две части:

- а) первая часть – от пункта примыкания до откидного бруса, если он находился в пределах полосы отвода, либо до границы полосы отвода, если откидной брус находился вне её пределов;
- б) вторая часть – от откидного бруса либо от границы полосы отвода до конечного пункта пути.

Первая часть подъездного пути, а также другие пути и сооружения, построенные для примыкания, принадлежали дороге и находятся в исключительном её ведении.

Вторая часть подъездного пути, а также парковые, сортировочные и погрузочные пути и иные сооружения, расположенные за откидным брусом, хотя бы и находящиеся в пределах полосы отвода, но обслуживающие исключительно данный подъездной путь, принадлежали владельцу этого пути (п. 2).

Устанавливалось, что в пользовании владельца подъездного пути находится участок железнодорожной земли, занятый частью подъездного пути от откидного бруса до границы полосы отвода, а также парковыми, сортировочными и погрузочными путями и иными сооружениями в полосе отвода. Этот участок предоставлялся

железной дорогой ветвевладельцу на основаниях, устанавливаемых действующими законами о землях, предоставленных транспорту.

Участок земли, занятый подъездным путём в полосе отвода, определялся шириной его земляного полотна и площадью, необходимой для технических при нём сооружений.

В случае необходимости отвода железной дорогой под подъездной путь по техническим или хозяйственным соображениям дополнительной площади сверх указанной выше, вопрос о размере её следовало решать по соглашению дороги с ветвевладельцами.

Арендная плата за железнодорожную землю, занятую путями ветвевладельца и его сооружениями, не взималась. Однако владелец подъездного пути оплачивал железной дороге по действительной стоимости следующие расходы, фактически производимые дорогой по участку железнодорожной земли, занятой путями и сооружениями ветвевладельца:

а) по устройству или переустройству участка, если это устройство или переустройство вызывались передачей участка в безвозмездное пользование ветвевладельца;

б) по обслуживанию участка (очистка канав, освещение, уборка мусора, снега и пр.) (п. 3).

На подъездном пути, в месте, определённом дорогой, ветвевладелец должен был иметь откидной брус принятого на дороге типа с приспособлением для запираения на замок, причём откидной брус ветвевладельцу следовало оборудовать установленными на дороге сигналами.

Откидной брус и стрелку примыкания подъездного пути полагалось держать постоянно заперты, а ключи от замков хранить на станции примыкания и только по распоряжению дежурного по станции могло производиться открытие стрелки примыкания и откидного бруса на время пропуска вагонов на подъездной путь и обратно (ст. 4).

При необходимости, в целях безопасности движения, устройства на подъездном пути семафоров или других сигналов и приспособлений, а также улавливающих тупиков, ветвевладелец, по указанному дорогой типу, должен был осуществлять такое устройство за свой счёт, своими средствами, из своего материала, в срок, определённый дорогой, причём работы полагалось производить под надзором дороги.

Эти мероприятия могли быть, по особому соглашению, осуществляемы средствами дороги за счёт ветвевладельца (п. 5).

В местах пересечения подъездным путём общественных грунтовых дорог ветвевладелец должен был иметь переезды установленного на железной дороге типа, оборудованные надлежащей сигнализацией, ремонтировать, содержать и охранять их.

Если же переезд железной дороги и подъездного пути совпадал, то дополнительные расходы по его содержанию распределялись между железной дорогой и ветвевладельцем по соглашению (ст. 6).

Когда по условиям эксплуатации встречалась необходимость телефонной связи подъездного пути со станцией примыкания, ее следовало осуществлять или непосредственным телефонным сообщением со станцией, или через городскую телефонную связь.

Определение необходимости наличия телефонной связи и её характер возлагалось на начальника эксплуатационного района.

Движение поездов по подъездному пути предписывалось производить в соответствии с правилами технической эксплуатации железных дорог, открытых для общего пользования, или в порядке особых правил, утверждаемых соответствующим комиссариатом по соглашению с НКПС (п. 7).

Содержание в технической исправности (ремонт текущий и капитальный, очистка от снега и мусора, освещение и т. п.) и обслуживание той части подъездного пути, которая находилась в ведении железной дороги, а также других путей и сооружений, построенных для примыкания и находящихся в ведении железной дороги, и откидного бруса, если он был расположен в пределах полосы отвода, осуществлялись средствами железной дороги.

Содержание в технической исправности и обслуживание находящихся в ведении ветвевладельца части подъездного пути, парковых, сортировочных и погрузочных путей и иных сооружений, а также откидного бруса, если он был за полосой отвода – следовало производить средствами и за счёт ветвевладельца, если последним не было заключено с железной дорогой особого соглашения об осуществлении перечисленных мер средствами железной дороги за счёт ветвевладельца. При этом инспекторский надзор за работами, производимыми ветвевладельцем, осуществляется железной дорогой.

Выполнение железной дорогой работы за счёт ветвевладельца производилось из материалов ветвевладельца, доставляемых им на место работ к указанному дорогой сроку (п. 8).

Подъездной путь и все к нему сооружения следовало содержать в полной исправности, а подъездной путь, кроме того, в таком техническом состоянии, при котором по нему могли бы обращаться вагоны тяжеловесного типа, имеющие регулярное обращение по линии общего пользования, к которой примыкал подъездной путь.

Срок приведения в указанное техническое состояние действующих подъездных путей устанавливался начальником районного управления оперативного планирования и регулирования перевозок (РН) по соглашению с владельцами подъездных путей (п. 9).

Для поддержания подъездного пути в надлежащем техническом состоянии и для развития подъездного пути, железная дорога по возможности обязана была отпускать ветвевладельцу балласт, камень, лесные материалы и металлические предметы верхнего строения пути по себестоимости, определяемой НКПС.

Металлические предметы верхнего строения пути могли предоставляться железной дорогой в арендное пользование на условиях, определяемых соглашением сторон (ст. 10).

Если железная дорога во время действия заключённого договора на примыкание подъездного пути признавала нужным, по условиям эксплуатации, изменить его расположение или пункт примыкания пути, то это изменение следовало согласовать с владельцем подъездного пути.

В этих случаях все необходимые работы по всему подъездному пути полагалось производить дорогой за её счёт (п. 11).

Устройство примыкания к подъездному пути для нужд дороги, устройство пересечений подъездного пути путями железной дороги, а также прокладка под путями трубопроводов или производство других аналогичных работ, вызываемых нуждами железной дороги, следовало производить:

а) в пределах части подъездного пути, принадлежащей железной дороге, – распоряжением дороги с тем, однако, чтобы при этом не была стеснена эксплуатация всего подъездного пути и обслуживающих его сооружений;

б) в пределах части подъездного пути, принадлежащей ветвевладельцу, – по согласованию между дорогой и ветвевладельцем.

В обоих случаях дорога обязана была возместить ветвевладельцу все фактические материальные потери, происшедшие в связи с выполнением вышеозначенных работ (снос его сооружений и т. п.) (п. 12).

Кроме прочего, железная дорога имела право пользоваться подъездным путём как для производства маневровых работ и постановки резерва подвижного состава, так и для перевозки принадлежащих ей хозяйственных грузов с тем, однако, чтобы такое пользование не стесняло операций по перевозкам, производимым самим ветвевладельцем. Время занятия подъездного пути следовало согласовать с владельцем подъездного пути.

При перевозке своих хозяйственных грузов по подъездным путям железные дороги участвовали в расходах по содержанию и ремонту соответствующей части подъездного пути пропорционально грузообороту на нём (п. 13).

Для заведования подъездным путём ветвевладелец обязан был содержать за свой счёт ответственного за состояние подъездного пути заведующего, назначаемого им по согласованию с железной дорогой.

Подъездной путь находился под инспекторским надзором железной дороги на основании правил об этом надзоре, каковой надзор оплачивается ветвевладельцем дороги по ставкам, устанавливаемым НКПС по соглашению с народными комиссариатами тяжёлой, лёгкой и лесной промышленности, комиссариатом снабжения и комитетом по заготовкам сельскохозяйственных продуктов при СНК СССР (п. 14).

Расположенные при подъездном пути склады ветвевладельца считались приписанными к станции примыкания подъездного пути со дня открытия эксплуатации этого пути (п. 15).

На подъездном пути, по желанию владельца его или по соглашению сторон, могли устраиваться весы для взвешивания отправляемых и прибывающих грузов. Они должны были удовлетворять всем требованиям, предъявляемым к стационарным железнодорожным весовым приборам, предназначенным для обслуживания грузовых железнодорожных операций.

Весы ветвевладельца по особому акту следовало передать дороге под технический надзор (периодическую проверку), за осуществление которого взималась плата по расценкам, установленным на железных дорогах, исходя из себестоимости.

Проверка весов в отношении исправности их состояния и соответствия предъявляемым к ним требованиям производилась на общих основаниях, установленных для проверки железнодорожных весов.

Взвешивание грузов или проверка их веса на таких весах производилось под наблюдением агентов железной дороги и рассматривалось как совершённое на железнодорожных весах.

На время ремонта весов ветвевладельца грузы взвешивались и проверялись на станционных железнодорожных весах, если только не имелось у ветвевладельца других исправных, принятых дорогой весов (п. 16).

Кроме прочего, ветвевладелец обязан был беспрепятственно допускать в любое время на территорию своего подъездного пути агентов железной дороги для осмотра состояния подъездного пути и сооружений на нём, проверки наличия подвижного состава и грузов, заявленных к отправлению с приписных складов, проверки правильности выполнения условий настоящих правил и соглашения дороги с ветвевладельцем и вообще по всем вопросам, вытекающим из условий эксплуатации подъездного пути. Агенты владельца подъездного пути допускаются к осмотру и разметке на станционных путях вагонов, предназначенных к подаче на подъездной путь, но без права снятия пломб до приёма груза от дороги (ст. 17).

Устанавливалось, что на счёт ветвевладельца относятся расходы по содержанию следующих агентов железной дороги:

а) агентов для обслуживания стрелки примыкания и откидного бруса, если они были расположены за пределами входных семафоров или на перегоне, или если стрелка примыкания расположена в пределах входных семафоров, но не могла быть по своей отдалённости включена для обслуживания в один из станционных стрелочных постов;

б) необходимого штата весовщиков, принятых дорогой в порядке §16 настоящих правил для обслуживания весов ветвевладельца или для приёма и выдачи грузов, а равно для обслуживания филиалов товарной конторы, открываемых дорогами на подъездном пути;

в) агентов технических постов (С. СП и др.) при примыкании подъездного пути на перегоне, если этот пост был исключительно открыт для обслуживания данного подъездного пути.

Что касается размеров заработной платы агентов, то они определялись на основе действующих на железной дороге норм. Расходы по содержанию дорогой её агентов ветвевладелец оплачивал в порядке, указанном в §37 этих правил.

Кроме того, предусматривалось, что в договоре может быть указан размер вагонооборота, по достижении которого содержание технического поста относилось за счёт дороги или пост обращался в тарифную станцию (ст. 18).

Что касается части «Д» правил – «Прекращение соглашений об эксплуатации подъездных путей и изменение условий этих соглашений», то устанавливалось, что соглашение об эксплуатации подъездных путей заключается, как правило, не менее чем на три года. О желании возобновить соглашение на новый срок ветвевладелец должен был подать управлению эксплуатационного района железной дороги примыкания письменное заявление за три месяца до окончания срока действия соглашения с указанием желаемых изменений. Дорога же должна была сообщить ответ не позднее двух месяцев со дня получения заявления.

Если ко дню истечения срока действия соглашения новое соглашение не было заключено, то эксплуатация подъездного пути, при отсутствии у железной дороги признанных НКПС технических препятствий к этому, прежним владельцем продолжалась, причём расчёты за время со дня истечения срока соглашения до дня возобновления его действия или заключения нового соглашения производились согласно условиям прежнего соглашения с последующим перерасчётом, согласно

условиям нового соглашения, за исключением расчётов по содержанию дорогой агентов (§ 18 настоящих правил), каковые расчёты следовало производить на условиях прежнего соглашения до заключения нового, без перерасчёта (п. 38).

При прекращении эксплуатации подъездного пути его владелец обязан был в указанный управлением эксплуатационного района дороги примыкания срок, но не менее месячного, освободить за свой счёт железнодорожную землю от проложенного подъездного пути и всех путевых устройств, с приведением поверхности земли по указанию железной дороги в исправный вид.

В случае временной консервации предприятия подъездной путь и сооружения могли быть сохранены с согласия дороги на срок по соглашению.

При неосвобождении владельцем подъездного пути земли в указанный срок железная дорога освобождает земли своими средствами за счёт владельца подъездного пути (п. 39).

В случае перехода подъездного пути от одного владельца к другому соглашение об эксплуатации подъездного пути оставалось в силе и все предусмотренные в нём права и обязанности прежнего владельца считались перешедшими целиком к новому владельцу.

Новый владелец о факте перехода к нему подъездного пути обязан был своевременно представить железной дороге письменное заявление, подписанное также и прежним владельцем, с копией документа, свидетельствующего о состоявшемся переходе подъездного пути.

При этом передача подъездного пути, арендуемого предприятием, учреждением и организацией у железной дороги, могла произойти только с согласия железной дороги.

В случае переименования предприятия, владеющего подъездным путём, владелец последнего должен был своевременно представить железной дороге письменное о том заявление (п. 40).

При издании подлежащими центральными органами распоряжений, изменяющих условия эксплуатации подъездных путей или сдачи в аренду земель, предоставленных железнодорожному транспорту, или размер платы и сборов, обусловленных соглашением об эксплуатации подъездного пути, соответствующие условия эксплуатации и аренды, а также размеры платы и сборов подлежали изменению с момента опубликования таких распоряжений (ст. 41).

Споры, вытекающие из договора перевозки, разрешаются порядком, предусмотренным уставом железных дорог СССР; споры, вытекающие из договоров на эксплуатацию подъездного пути, полагалось разрешать в арбитражном порядке.

Во всех случаях, не предусмотренных как этими правилами, так и соглашениями об эксплуатации подъездного пути, стороны должны были руководствоваться правилами грузовых перевозок, со всеми изменениями и дополнениями к ним, а также постановлениями и распоряжениями центральных органов, относящихся к устройству, содержанию, технической и коммерческой эксплуатации рельсовых путей необщего пользования (ст. 43).

Что касается эксплуатации подъездных путей органами Народного комиссариата по военным и морским делам, то она производилась на основании особых правил, утверждаемых НКПС и этим комиссариатом. Данными правилами определялись

обязательные для всех органов отступления от настоящих правил и дополнения к ним, вызываемые требованиями обороны (п. 45).

На основе данных правил дороги и владельцы подъездных путей заключают соглашения на эксплуатацию подъездных путей, в которых указывались:

- а) чьими средствами производится подача на подъездной путь и уборка вагонов с подъездного пути;
- б) место сдачи и уборки вагонов на подъездной путь и с подъездного пути;
- в) время подачи и уборки вагонов или порядок уведомления о подаче и уборке вагонов;
- г) нормы подачи вагонов на подъездной путь;
- д) время продвижения вагонов по подъездному пути;
- е) штат, обслуживающий подъездной путь;
- ж) а также другие условия, вытекающие из Правил (п. 46).

Ну и, в завершение, предусматривалось, что в развитие данных правил НКПС и Народный комиссариат тяжёлой промышленности могут заключать особые соглашения по обслуживанию подъездных путей, принадлежащих крупным предприятиям (п. 47) [5, с. 746–764].

Таким образом, как правило, железнодорожные пути, расположенные на территории морских портов, в исследуемый период были путями общего пользования, а не подъездными (ст. 137 УЖД СССР) и принадлежали соответствующим железным дорогам. Строительство новых и реконструкция существующих железнодорожных путей на территории морских портов осуществлялась железными дорогами, но при условии обязательного согласования соответствующих проектов с заинтересованными портами. В целях уточнения взаимоотношений портов и железных дорог в части содержания и эксплуатации расположенных в порту железнодорожных путей начальниками совместно с начальниками морских портов по каждому пункту перевалки устанавливаются точные перечни путей общего пользования. На этих путях порты производили в основном все работы по погрузке и разгрузке железнодорожных вагонов.

Отнесение портовых железнодорожных путей к путям общего пользования имеет свои юридические последствия. Это касается определения подведомственности ряда споров, возникающих между морскими портами и железными дорогами, поскольку в соответствии со ст. 227 УЖД СССР споры, вытекающие из договоров [6, с. 157], заключаемых железными дорогами с владельцами железнодорожных путей необщего пользования, подлежат органам Госарбитража. В рассматриваемый период судебные органы иногда неосновательно относили расположенные на территории портов железнодорожные пути к путям необщего пользования и на этом основании предлагают рассматривать возникшие между сторонами споры в Государственном арбитраже.

Список литературы:

1. Змерзлый Б. В. Правовое регулирование торгового судоходства в Черноморско-Азовском регионе в конце XVIII – начале XX в. / Б. В. Змерзлый. – Симферополь: ЧП «Предприятие Феникс», 2014. – 512 с.
2. Александров-Дольник М. К. Договоры советского транспортного права : Автореферат диссертации на соискание ученой степени доктора юридических наук. – М., 1963. – 41 с.
3. Постановление СТО от 15 января 1927 г. «Об установлении порядка обслуживания паровозами подъездных путей промышленных предприятий, находящихся в ведении Высшего Совета Народного

- Хозяйства Союза ССР и высших советов народного хозяйства союзных республик». – <http://sssr.regnews.org/doc/lw/t8.htm>.
4. Постановление СТО СССР от 22 июля 1927 г. «Положение о промышленных железнодорожных путях сообщения, состоящих в ведении Высшего Совета Народного Хозяйства Союза ССР и высших советов народного хозяйства союзных республик. - <http://sssr.regnews.org/doc/zw/b4.htm>.
 5. Постановление Совета труда и обороны от 20 августа 1928 г. «Общие принципы соглашений между железными дорогами и владельцами подъездных путей необщего пользования, связанных непрерывной рельсовой колеёй с общей сетью железных дорог» // С. 3. СССР 1928 г. № 55, ст. ст. 492 и 493.
 6. Правовое регулирование деятельности морских торговых портов СССР. – М.: и-во Морской транспорт, 1957. – 160 с.
 7. Сборник законов и распоряжений по торговому мореплаванию и портам. НКПС. Центральное управление морским транспортом. – М.: Транспечать, НКПС, 1928. – 380 с.

Lyubinetskiy A. Adjusting of questions of action of organs of railway transport on territory of marine trade ports in the USSR in 1920th // Scientific notes of V. I. Vernadsky Crimean federal university. Juridical science. – 2018. – Т. 4 (70). № 4. – P. 93–104.

In this publication the features of the legal adjusting of activity of railway transport open up in trade ports in 1920th Specified, that by basic normative acts the intended for this purpose was become Decision from January, 15 1927 about the order of service by the locomotives of access roads of industrial enterprises; Position about industrial access railway entrance roads, being in a conduct Higher advice of national economy of the USSR and allied republics from July, 22 1927; different orders of the Folk commissariat of ways of report; decision from Octobers, 3 1933 "About claim of rules of exploitation of access roads of the ungeneral use"; Charter of railways of the USSR. It is indicated that the railway ways located on territory of marine ports, in an investigated period were the ways of the general use, but not by an entrance and belonged to the corresponding railways. Building of new and reconstruction of existent railway ways on territory of marine ports came true per rail, but on condition of obligatory concordance of corresponding projects with the interested ports.

Keywords: trade ports, legal adjusting, railways, access roads.

Spisok literatury:

1. Zmerzlyj B.V. Pravovoe regulirovanie torgovogo sudohodstva v Chernomorsko-Azovskom regione v konce XVIII – nachale HKH v. / B.V. Zmerzlyj. – Simferopol': CHP «Predpriyatie Feniks», 2014. – 512 s.
2. Aleksandrov-Dol'nik, M. K. Dogovory sovetskogo transportnogo prava : Avtoreferat dissertacii na soiskanie uchenoj stepeni doktora yuridicheskikh nauk /M. K. Aleksandrov-Dol'nik; Akademiya nauk SSSR. Institut gosudarstva i prava. -M., 1963. - 41 s.
3. Postanovlenie STO ot 15 yanvarya 1927 g. «Ob ustanovlenii poryadka obsluzhivaniya parovozami pod"ezdnyh putej promyshlennyh predpriyatij, nahodyashchih'sya v vedenii Vysshego Soveta Narodnogo Hozyajstva Soyuz SSR i vysshih sovetov narodnogo hozyajstva soyuznyh respublik». - <http://sssr.regnews.org/doc/lw/t8.htm>.
4. Postanovlenie STO SSSR ot 22 iyulya 1927 g. «Polozhenie o promyshlennyh zheleznodorozhnyh putyakh soobshcheniya, sostoyashchih v vedenii Vysshego Soveta Narodnogo Hozyajstva Soyuz SSR i vysshih sovetov narodnogo hozyajstva soyuznyh respublik. - <http://sssr.regnews.org/doc/zw/b4.htm>.
5. Postanovlenie Soveta truda i oborony ot 20 avgusta 1928 g. «Obshchie principy soglashenij mezhdru zheleznymi dorogami i vladel'cami pod"ezdnyh putej neobshchego pol'zovaniya, svyazannyh nepreryvnoj rel'sovoj koleyoy s obshchej set'yu zheleznyh dorog» // S. 3. SSSR 1928 g. № 55, st. st. 492 i 493.
6. Pravovoe regulirovanie deyatel'nosti morskikh torgovyh portov SSSR. – М.: и-во Морской транспорт, 1957. – 160 с.
7. Sbornik zakonov i rasporyazhenij po torgovomu moreplavaniyu i portam. NKPS. Central'noe upravlenie morskim transportom. – М.: Transpechat', NKPS, 1928. – 380 s.