

УДК 34:656.073"20"

ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ СУДО-СУТОЧНЫХ НОРМ ГРУЗОВЫХ РАБОТ В МОРСКИХ ПОРТАХ СССР В КОНЦЕ 30-Х ГГ. XX В.

Клименко Е. П.

Крымский федеральный университет им. В. И. Вернадского

Данная статья посвящена исследованию вопроса о правовой регламентации судо-суточных норм грузовых работ в советских портах в конце 1930-х гг. Прежде всего, автором определено значение норм погрузки-разгрузки для осуществления морских перевозок. Помимо этого, приведена классификация судо-суточных норм, а также обозначены примеры норм для обработки грузов судовыми лебедками или судовыми кранами, механизированные судосуточные нормы по каждому порту для переработки грузов береговой или плавучей портовой механизацией и др. Для рассматриваемого периода характерно существенное увеличение судо-суточных норм, однако это не всегда приносило пользу для работы порта. Погрузочные работы осуществлялись с нарушением гигиены труда грузчиков, а также грузы повреждались при погрузке их на судно или выгрузке в порт.

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

Морские транспортные перевозки являются одними из древнейших вариантов перемещения товаров, который не потерял своей актуальности и в настоящее время. Морская транспортировка различных товаров и сырья в общем мировом грузообороте занимает более 60 %. Транспортировка грузов морским транспортом и перевозки пассажиров судами – это 90 % всего объема международных перевозок [1]. Погрузочно-разгрузочные работы занимают ключевое место в сложном процессе морской перевозки грузов. Без них невозможно представить успешное выполнение договора перевозки, т.к. договор начинается с момента погрузки товаров на судно, и заканчивается с момента выгрузки товара в порту.

Что касается историографии проблемы, то следует отметить, что в изученных нами работах отечественных авторов преимущественно анализируется договор морской перевозки груза в рассматриваемый период. Однако, вопрос о правовом регулировании погрузочных работ не нашел свое детальное регламентирование. Некоторые аспекты изучаемой проблемы освещены в трудах Б. В. Змерзлого, В. А. Косовской, А. А. Петрова, А. С. Кокина, Р. С. Стояновой, В. П. Маркова, Н. И. Каминской, В. В. Тухолки, М. Л. Гольдарбайтера, А. Хенкина, И. М. Рахлиса, В. С. Турецкого, А. К. Жудро [2 – 13].

Основной задачей советских морских торговых портов являлось осуществление погрузочно-разгрузочных операций. В отличие от портов европейских стран, где грузовые работы производились частными стивидорными фирмами, советские порты сами организовывали и осуществляли в огромных масштабах разгрузку и погрузку советских и иностранных торговых судов.

Выполнение портами норм обработки судов является важнейшим качественным показателем всей их работы. Все хозяйство советского морского торгового порта

(расстановка портового оборудования и механизмов, расположение подъездных путей, складских помещений, различных служб, использование внутрипортового транспорта) и вся внутренняя организация его деятельности как хозоргана были построены таким образом, чтобы способствовать быстрейшей и высококачественной обработке проходящих в порт судов [13, с. 73 – 74].

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 судо-часовые и судо-суточные нормы погрузки и выгрузки [14, с. 185].

Выполнение норм грузовых работ обязательно как для организаций морского транспорта, так и для клиентуры. Обязательный характер норм грузовых работ признается также судебной-арбитражной практикой [13, с. 78].

Значение судо-суточных норм чрезвычайно велико, так как ими определяется интенсивность работы флота и портов. Заниженные судо-суточные нормы влекут непроизводительные стоянки судов в портах и, следовательно, невыполнение плана перевозок.

Соблюдение судо-суточных норм – один из самых важных показателей работы порта. Выполнить план по количеству тонн – еще мало. Так, Архангельский порт, выполняя план переработки грузов, в то же время систематически задерживал суда, не выполнял судо-суточных норм. Простой тоннажа в 1940 г. по вине этого порта лишили Северное пароходство возможности своевременно перевезти около 30 тыс. т. груза.

Как правило, в основе невыполнения норм лежит плохая организация труда, плохое использование имеющегося парка перегружателей. Стоит навести здесь порядок – и судо-суточные нормы окажутся далеко превзойденными [15].

Судо-суточные нормы устанавливались приказом Наркомморфлота и периодически пересматривались.

Приказом Народного комиссара водного транспорта СССР № 157 20 февраля 1939 г. принято Положение о судосуточных нормах в морских портах Наркомвода СССР [16].

Принятые новые судосуточные нормы должны были всемерно способствовать:

- движению судов по твердому графику, как правило с равномерным, в течение всего месяца, приходом судов в порты;
- стимулированию стахановской работе судовых команд и береговых работников;
- максимальному использованию судовой и береговой механизации за счет широкого внедрения методов стахановца т. Блиндмана.

Положение о судосуточных нормах начиналось с регламентирования процесса движения судов и графика.

Итак, устанавливалось, что за два дня до начала планируемого месяца, каждое пароходство и другие организации, имеющие флот, обязаны сообщить каждому порту график подачи своего тоннажа всех видов плавания, включая суда, идущие под бункер, по которым порт не производит грузовых операций.

Как правило график должен был обеспечивать равномерную загрузку портов на протяжении месяца. В портах нахождения пароходств (Архангельск, Одесса и др.)

график судов предварительно согласовывается с портами не позднее 26 числа месяца, предшествующего планируемому. По Ленинградскому и Мурманскому портам график по всем видам заграничного плавания, независимо от принадлежности судов тому или иному пароходству, сообщается Центральным управлением морского пассажирского и сухогрузного флота (Цуморфлотом) по согласованию с Центральным управлением морских портов (Цуморпортом) за два дня до начала планируемого месяца [16, с. 2 – 3].

В тот же срок Черноморское и Азовское пароходства должны одновременно выслать портам согласованный между собой единый график по судам каботажного плавания.

По иностранному тоннажу Цуморпорт в тот же срок сообщал портам, в пределах каждой декады, план подачи зафрахтованного тоннажа по основным видам грузов.

За месяц до начала каждого квартала Цуморфлот и Цуморпорт обязан объявлять пароходствам и портам на каждый квартал количество судов (по видам плавания, специализированным причалам и грузам), которые порт должен был обработать одновременно, считая в том числе и иностранные суда. В указанную норму не входили суда, перешедшие на контрсталию.

Перед началом каждого месяца пароходствам и портам, по взаимному согласованию, предоставлялось право уточнить установленные квартальные нормы приема судов в сторону увеличения количества судов, либо замены одних судов другими по указанным выше признакам.

В случае прихода в порт принадлежащих одному пароходству судов с однородным грузом в количестве, превышающем установленную норму, пароходство должно было указать порту очередность обработки таких судов.

При одновременном приходе судов разных пароходств с однородным грузом при отсутствии для них причала, либо при отсутствии груза, очередность обработки устанавливалась начальником порта [16, с. 3 – 4].

Второй раздел Положения посвящен важному вопросу касательно предоставления информации о приходах судов.

По судам заграничного плавания капитан обязан сообщить порту назначения время прихода в порт за 24 часа, с последующим уточнением за 8 часов до прихода в порт.

Такая же информация давалась судами всех видов плавания, направляемых в порт для приема бункера.

По судам малого каботажного плавания не позже, как через 1 час после выхода из порта, а в случае длительных рейсов, не меньше чем за 24 часа, капитан должен сообщить порту назначения время, которое уточнял за 4 часа до прихода в порт.

О всяких задержках в пути, после дачи информации, капитан обязан сообщить порту назначения.

По судам малого каботажного плавания, не имеющим радиустановок, капитан через порт отправления обязан сообщить порту назначения о времени отхода судна и о предполагаемом времени прихода судна.

По судам, не имеющим радиустановок, прибывшим в порт с опозданием против срока, указанного капитаном в его извещении из порта отправления, – стальнойное время считалось с момента действительного начала грузовых работ, но не позднее начала ближайшей смены [16, с. 4 – 5].

В первоначальной информации капитаны должны указывать количество и род груза по люкам, количество тяжеловесов с указанием их веса, длиномеров с указанием длины и палубный груз. По массовым грузам – наименование грузополучателя и название железной дороги для перевалочных грузов. Кроме того сообщается о неисправности судовых грузовых механизмов, об отсутствии на судне света, а также потребности в буксирах, лоцмане, бункере и воде.

Порт информирует судно о месте швартовки и способе производства работ (ручной или механизированной) не позднее, чем за 2 часа до прихода судна в порт.

При постановке судна под погрузку вне графика после выгрузки его в том же порту либо после выхода судна из ремонта – капитан обязан сообщить порту за 24 часа, с последующим уточнением за 8 часов до прихода в порт.

При осуществлении погрузочно-разгрузочных операций важное значение приобретает место проведения таких мероприятий. От этого зависит и сроки погрузки, и качество проводимых работ, и целостность груза. Поэтому законодатель особое внимание уделял подготовке рабочего места. Итак, указывается, что к началу грузовых работ капитан судна обеспечивает готовность всех грузовых средств судна и люков для погрузки либо выгрузки грузов [16, с. 5].

Грузоподъемность лебедок должна быть подтверждена документами Регистра. В случае несоответствия грузоподъемности лебедки весу обычного подъема данного груза – норма соответственно понижается.

По окончании грузовых операций закрытие люков по грузовым судам производится силами команды. Открытие и закрытие люков по товаро-пассажирским судам производится в Черном и Азовском морях портами, а в портах других морей – судовыми командами.

К моменту начала погрузки или выгрузки судна, порт обеспечивает подготовку груза и рабочего места рабочими, необходимым инвентарем, такелажем, транспортом и механизмами.

Погрузка грузов на судно должна производиться точно по каргоплану, составленному портом и согласованному с капитаном судна. Изменение допускается только по согласованию сторон.

Судно обязано выдавать и принимать груз в полном соответствии с каргопланом по коносоаментам и маркам. Грузы должны находиться на судне в сепарированном виде, должны быть в исправной таре, иметь ясную маркировку по отдельным коносоаментам и получателям.

Порт обязан грузить на судно или выгружать с него грузы по целым коносоаментам, не раздробляя партий, в полном соответствии с каргопланом, не допуская смешения марок [16, с. 6 – 7].

Принятое положение акцентирует внимание и на определении стальной нормы. В свою очередь отметим, что стальная норма – в договоре морской перевозки груза срок, в течение которого перевозчик предоставляет судно для погрузки груза и держит его под погрузкой без дополнительных к фрахту платежей. Синоним – стальная норма определяется соглашением сторон, а при отсутствии такого соглашения – сроками, обычно, принятыми в порту погрузки [17].

Итак, согласно законодательству рассматриваемого периода стальная норма исчисляется:

А) для судов, приходящих по графику, в соответствии с предварительной информацией с момента готовности судна по нотису;

Б) для судов, приходящих вне графика, но в пределах установленной для каждого порта нормы судов с момента начала грузовых работ, но не позже начала следующей смены. При этом стальнойное время до начала ближайшей смены исчисляется из количества действительно работавших люков;

В) для судов, приходящих вне графика, в период, когда находящиеся в порту под грузовыми операциями суда превышают норму, порт приступает к работе с момента входа судна в норму, но стальнойное время исчисляется с начала ближайшей смены;

Г) для судов, приходящих впереди графика, в результате стахановской работы судна или порта отправления, – стальнойное время исчисляется с момента готовности судна по нотису. Если порт не в состоянии обеспечить приемку судна немедленно по нотису, вследствие скопления судов в порту сверх нормы, очередность обработки устанавливается пароходством [16, с. 7 – 8].

Бункеровка как правило производится во время грузовых операций. В тех случаях, когда бункеровка производится вне грузовых работ и в соответствии с предварительной информацией, счет стального времени под бункеровкой производится с момента, указанного в нотисе о готовности судна к приемке бункера.

Все случаи, когда бункеровка не может производиться в процессе грузовых операций (по техническим особенностям судна, либо особым свойствам груза), – должны быть обязательно оговорены в основном таймшите.

На бункеровку углем судно, находящееся в порту, дает заявку порту не позднее, чем за 12 час. до начала бункеровки и на бункеровку моторным топливом – не позднее, чем за 24 часа до начала бункеровки.

В случае невыполнения капитаном судна полностью или частично обязанности по информации, исчисление стального времени производится с начала следующей смены после вручения нотиса, но не раньше, чем через 2 часа после вручения нотиса.

Не входят в стальнойное время случаи непогоды, когда фактически работы не могут производиться, если к моменту начала непогоды еще не истекло полагающееся стальнойное время; время на подготовку судна: мойка, зачистка, уборка трюмов, газация трюмов, установка и уборка шифтинг-бордсов; время, затраченное на специальную сепарацию (устройство фальш-твиндеков и мешкование) и др. [16, с. 8].

Грузовые документы должны заготавливаться и вручаться судну по мере окончания погрузки каждой партии груза, перевозимого по отдельным коносаментам. На оформление последних документов устанавливается для грузовых судов каботажного плавания 30 минут, а для судов заграничного плавания – 1 час после окончания грузовых работ.

Обеденный перерыв (пересмены), как учтенный в судосуточных нормах, к стальному времени не добавляется.

Грузовые работы в портах, как правило, производятся в три смены, за исключением портов на Черном море: Севастополь, Очаков, Скадовск, Хорлы, Ялта, Евпатория, Судак, Геленджик, Анапа, Сочи, Джубга, Сухуми – рейд, Адлер, Гагры, Гудауты, Очемчиры; пункты Березанского и Киркинитского заливов, Ленкорань, Азербайджанская – Астара, Гасан-Куули и рейдовых пунктов Дальнего Востока, в

которых грузовые работы производятся в две смены. В связи с этим для указанных портов установлены сниженные судосуточные нормы.

По срочным товаро-пассажирским судам грузовые работы производятся в соответствии с установленным расписанием, вне зависимости от времени суток за исключением конечных пунктов, где работа производится в пределах стоянки по расписанию, причем порт обеспечивает полную выгрузку и погрузку всего имеющегося по каргоплану груза [16, с. 10 – 11].

Для расчета стояночного времени судна в порту по нормам, полагающимся для производства всех операций по каждому отдельному рейсу, а также фактически затраченного времени, судно совместно с портом составляет таймшит по форме, установленной Наркомводом. Таймшит – судовой документ, составляемый в портах, в котором производится расчет времени, необходимого на грузовые операции в данном порту, и ведется учет фактически затраченного времени [18].

Таймшиты выписываются в трех экземплярах, из которых два остаются на судне, а один экземпляр вручается порту немедленно по подписании.

В тех случаях, когда погрузо-разгрузочные работы производятся портом, таймшит подписывается капитаном судна и начальником погрузочного участка порта или диспетчером и скрепляется в надлежащих случаях подписью клиента.

Если погрузочно-разгрузочные работы производятся механизмами или рабочими клиента, то таймшит подписывается судном и клиентом, а в надлежащих случаях и инфлотом.

Подписанный судном и начальником погрузочного участка или диспетчером таймшит является бесспорным расчетным документом для пароходства и порта. Ни одна из сторон не вправе уклоняться от подписания таймшита. После подписания таймшит исправлению не подлежит [16, с. 11 – 12].

Итак, перейдем непосредственно к нормам погрузки-разгрузки согласно действующему на то время положению.

Судосуточные нормы устанавливались трех видов:

А) нормы для обработки грузов судовыми лебедками или судовыми кранами общие для всех портов;

Таблица № 1. Суточные нормы при производстве работ судовыми механизмами [16, с. 22].

Классы	Количество люков				Люкосуточная норма
	5	4	3	2	
I	675	60	435	00	170
II	850	00	535	70	210
III	965	00	615	25	240
IV	270	050	810	60	315
V	450	200	30	40	360
VI	630	350	050	20	405

Б) механизированные судосуточные нормы по каждому порту для переработки грузов береговой или плавучей портовой механизацией;

К таким портам относились Одесский, Николаевский, Херсонский, Феодосийский, Новороссийский, Потийский, Мариупольский, Бердянский, Ростовский, Бакинский, Махач-Калинский, Красноводский, Владивостокский, Ленинградский.

Приведем пример определения механизированных судосуточных норм для одного из самых крупных советских портов – Новороссийского.

Таблица № 2. Механизированные судосуточные нормы. Новороссийский порт [16, с. 30].

	Все суда, кроме азовских двухключных	Азовские двухключные шхуны
Зерно тяжелое элеватором	6000 тонн	3000 тонн
Зерно тяжелое плавэлеватором	–	700 тонн
Руда	1600 тонн	800 тонн
Уголь, кроме плиты, – углеперегрузателем	1400 тонн	1000 тонн
Песок – углеперегрузателем	–	1000
Уголь бункеровки – углеперегрузателем без разноски, в час	60 тонн	–
Тяжеловесы плавкраном	300 тонн	–

В) специальные судосуточные нормы для отдельных грузов по каждому порту в отдельности, применяемые независимо от способа переработки.

Специальные судосуточные нормы для грузов, перерабатываемых как судовыми лебедками, так и береговыми механизмами были регламентированы для Одесского, Николаевского, Феодосийского, Новороссийского, Батумийского, Мариупольского, Бердянского, Приписного пункт Геническа, Ростовского, Таганрогского, Ейского, Керченского, Ленинградского, Мурманского, Архангельского, Беломорских портов, а также Печорского.

Рассмотрим нормы погрузки для одного из таких портов – Одесского.

Таблица № 3. Специальные судосуточные нормы для грузов, перерабатываемых как судовыми лебедками, так и береговыми механизмами. Одесский порт [16, с. 23].

Груз	Тонны
Генэкспорт и генимпорт	750
Джут, сезаль, линтер, хлопок	900
Железо в связках длиномерное, гнутное и смешанных сортов в малом каботаже	650
Цветные металлы в болванках	1500
Чугун в чушках на экспорт	2000
Мука, сахар-рафинад	1200
Сахар-песок	1400
Цемент в бумажной таре	1350
Цемент в джутовой и бочковой таре	1450
Уголь мягкий и АС	1250
Антрацит-плита	800
Антрацит других марок, кроме плиты	1150
Гудрон в болванках	560

Лес пиленый и круглый (выгрузка в большом каботаже)	500
Ящики и неупакованные места от 100 до 1000 кг	1000

Кроме указанных выше трех основных видов норм отдельно установлены судо-суточные нормы при производстве работ механизмами для портов с двухсменной работой.

Также установлены нормы для парусномоторных судов и судов невооруженного баржевого морского флота (нормы подразделяются для закрытых и открытых портов), нормы по срочным товаро-пассажирским судам, и наконец, нормы на маневровые работы судна в порту.

Все вышеуказанные нормы и порядок исчисления стальной нормы времени не применяются в том случае, когда по чартеру на экспортно-импортные перевозки установлены более низкие нормы. В этих случаях применяются чартерные нормы.

В основу построения шкалы классов взяты грузы, подобранные по величине норм выработки [16, с. 12].

Нормы установлены для судов, вооруженных лебедками или кранами в зависимости от числа люков и их вооруженности грузовыми средствами.

К судам с полным вооружением относятся суда, имеющие на всех люках по две лебедки и по две стрелы или по одному крану. Все прочие суда считаются с неполным вооружением и для них судосуточные нормы понижаются на 10%.

При погрузке массовых грузов (зерно, уголь, графит, песок и т. п.) насыпью вручную без судовых и береговых механизмов применяются нормы только в зависимости от числа люков данного судна. В этом случае скидка на отсутствие вооруженности грузовыми средствами не производится.

При погрузо-разгрузочных работах, требующих перешвартовки судна с одного причала на другой, судосуточная норма исчисляется, согласно действующих норм по каждому причалу в отдельности и по способу переработки.

Для портов и пунктов, производящих работу наплаву в акватории порта или на рейде, нормы снижаются на 20%, если для данной работы и порта не установлены специальные нормы для работы наплаву [16, с. 13 – 14].

При отклонении коэффициента неравномерности загрузки люков ниже 0,68, нормы исчисляются по наибольшему люку. При этом расчет времени производится по люкосуточным нормам. В таймшите записывается загрузка каждого люка в отдельности.

Если судом предъявлена к погрузке только часть трюмов, судосуточная норма соответственно снижается.

Если два люка обслуживаются одной лебедкой или одним судовым краном, то для определения нормы в этом случае принимается сумма грузов, находящихся во всех люках, обслуживаемых одним механизмом.

При выгрузке грузов (и при погрузке экспортной каменной и калийной соли, хранящейся в складе и под навесами), требующих киркования, нормы снижаются на 10%.

Перешвартовка или перетяжка судна во время производства грузовых работ допускается по каждому рейсу только один раз. Дополнительная перешвартовка, производимая по требованию порта, входит в счет стальной нормы времени, установленного для грузовых операций.

Особо разрешается перешвартовка для приема бункера вне грузовых операций, для приема или сдачи рефрижераторных и огнеопасных грузов, а в Архангельске кроме того – для перехода от одного берега к другому.

Эти особые перешвартовки в стальнойное время не входят [16, с. 14 – 15].

Время ввода и вывода судов при помощи буксиров в таймшит не включается, но устанавливается согласованно между портами и пароходствами. За ввод и вывод судов устанавливается плата по твердым ставкам.

Снабжение судов пресной водой должно, как правило, производиться в процессе грузовых операций.

Заявка на снабжение водой должна быть дана капитаном порту за 12 час. В тех случаях, когда судно принимает такое количество воды, которое не может быть отпущено во время грузовых операций, – время для приема воды относится за счет судна.

Под сборными грузами малого каботажного назначения понимаются отдельные партии грузов, не превышающие 50 т каждой номенклатуры груза на судне [16, с. 15 – 16].

При производстве грузовых работ с перевеской у борта судна, установленные судосуточные нормы снижаются на 5%, при перевеске на складах скидка на перевеску не производится.

Судно обязано принимать и сдавать груз на причальных складах и на весах, выставляемых портом у борта. Скидка не применяется при производстве перевески механизированными или вагонными весами.

При работе с перцепкой с судовых лебедок на береговые краны или наоборот, применяются судосуточные нормы, установленные для береговых механизмов, со снижением на 15%.

Время, затраченное на перекладку груза в трюме, засчитывается или исключается из стального времени в зависимости от того, по чьей вине (судна или порта) производилась перекладка, что должно быть оформлено двухсторонним актом, прилагаемым к таймшиту [16, с. 16].

В Приложении к Положению о судосуточных нормах в морских портах Наркомвода СССР дана классификация грузов для определения люкосуточных и судосуточных норм. Все грузы разделены на шесть классов. Так, например, к первому классу относятся гончарные изделия, жидкость в бутылках, кукуруза в кочанах, мебель, черепица и др. Ко второму – асфальт, мандарины, радиаторы, табачные изделия в ящиках и пр. Третий класс представлен такими грузами, как балки металлические, кирпич, зерно легкое и др. Четвертый класс объединяют такие грузы как нефтепродукты в бидонах, соль (погрузка), сульфат в мешках (выгрузка), трубы и рельсы длиной до 9 м, камень ракушечный и иное. Такие грузы как мука, пропсы (кроме северных портов), руда всякая, рыба в бочках, сахар-рафинад составляют пятый класс. И, наконец, к шестому классу отнесены гравий, зерно насыпью тяжелое (не легче ячменя), металлы в чушках, кроме алюминия, песок, сахар-песок, сульфат в мешках (погрузка), уголь мягкий.

При переработке грузов, не вошедших в список, порт совместно с капитаном парохода относит данный груз к соответствующему классу, в зависимости от трудоемкости работ. Порт об этом сообщает Цуморпорту для установления нормы.

Подводя итоги нашего исследования, укажем, что правовое регулирование судосуточных норм осуществлялось посредством принятия Положения о судосуточных

нормах в морских портах Наркомвода СССР 1939 г. Судосуточные нормы подразделялись на три вида: нормы для обработки грузов судовыми лебедками или судовыми кранами общие для всех портов, механизированные судосуточные нормы по каждому порту для переработки грузов посредством механизации и специальные судосуточные нормы для отдельных грузов по каждому порту в отдельности, применяемые независимо от способа переработки. Принятое Положение существенно увеличило суда-суточные нормы. Это приводило не только к интенсивности работы в порту, но и ко многим серьезным проблемам. Прежде всего, это отражалось на качестве выполняемых работ. Погружаемые товары доставлялись с повреждениями, иногда и вовсе уничтожались.

Список литературы

1. Морская транспортировка. Russia international chamber of commerce [Электронный ресурс]. – URL: <http://www.iccwbo.ru/blog/2016/morskaya-transportirovka-vse-tonkosti-protsesta/> (Дата обращения: 13.12.2018)
2. 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.
3. Косовская В. А. Морская перевозка груза как частноправовой институт: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.03 / Косовская Виктория Александровна. – Санкт Петербург, 2006. – 160 с.
4. Петров А. А. Торговое мореплавание и международный механизм его регулирования: дис. ... докт. экон. наук: 08.00.14 / Петров Александр Арсеньевич. – Москва, 1992.
5. Международная морская перевозка груза: право и практика / А. С. Кокин. – 2-е изд. – М.: Инфотропик Медиа, 2012. – 784 с.
6. Стоянова Р. С. Правовое регулирование международных морских перевозок грузов: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.03 / Стоянова Росица Стоянова. – Саратов, 2000. – 169 с.
7. Марков В. П. Проблемы договора морской перевозки груза и пути их решения // Вестник Волжской государственной академии транспорта. – № 37. – 2013. – С. 84 – 96.
8. Каминская Н. И. Грузоведение и стивидорные операции: учебное пособие / Н. И. Каминская, А. П. Шрамко. – Новороссийск: МГА им. адм. Ф. Ф. Ушакова, 2011. – 120 с.
9. Фрахтование и торговое мореплавание. Сборник статей Г. И. Именитова, С. А. Вышнепольского, А. Д. Кейлина, Д. Д. Ананьева, В. В. Тухолки, Ю. А. Авсова, А. Г. Кожевникова с пред. И. И. Хлопьянкина // под общ. ред. Г. И. Именитова. – Москва: Издательство Наркомторга СССР и РСФСР, 1927. – 314 с.
10. М. Л. Гольдарбайтер. Работа грузчиков в Одесском порту. Врачебное дело. Научный медицинский журнал. – Харьков: Научная мысль, 1925.
11. А. Хенкин. Стахановцы причалов. Опыт грузчиков Одесского порта. Москва: Издательство «Водный транспорт», 1938. – 25 с.
12. И. М. Рахлис, В. С. Турецкий. Погрузочно-разгрузочные работы без грузчиков. Москва: Издательство «Морской транспорт», 1959. – 41 с.
13. А. К. Жудро. Правовое регулирование деятельности морских торговых портов СССР. – Москва: Издательство «Морской транспорт», 1957.
14. Маковский А. Л. Правовое регулирование морских перевозок грузов. – М., 1961. – 314 с.
15. Планирование работы флота и портов. Политическое управление народного комиссариата морского флота СССР. Лекция составлена Я. Б. Канторовичем // Отв. ред. М. Н. Генин. – Москва: Морской транспорт, 1941. – 56 с.
16. О судосуточных нормах в морских портах Наркомвода СССР. Приказ Народного комиссара водного транспорта № 157, 20 февраля 1939 г. – Москва: Издательство «Водный транспорт», 1939. – 40 с.
17. Стальнойное время. Большой юридический словарь [Электронный ресурс]. – URL: <https://rus-big-jurisprudence-dict.slovaronline.com/3500-Стальнойное%20время> (дата обращения: 09.12.2018)
18. Райзберг Б. А., Лозовский Л. Ш., Стародубцева Е. Б. Современный экономический словарь. – 5-е изд., перераб. и доп. – Москва: ИНФРА-М, 2006. – 495 с.

Spisok literatury

1. Morskaya transportirovka. Russia international chamber of commerce [EHlektronnyj resurs]. – URL: <http://www.iccwbo.ru/blog/2016/morskaya-transportirovka-vse-tonkosti-protssesa/> (Data obrashcheniya: 13.12.2018)
2. 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.
3. Kosovskaya V. A. Morskaya perevozka gruza kak chastnopravovoj institut: dis. ... kand. yurid. nauk: 12.00.03 / Kosovskaya Viktoriya Aleksandrovna. – Sankt Peterburg, 2006. – 160 s.
4. Petrov A. A. Torgovoe moreplavanie i mezhdunarodnyj mekhanizm ego regulirovaniya: dis. ... dokt. ehkon. nauk: 08.00.14 / Petrov Aleksandr Arsen'evich. – Moskva, 1992.
5. Mezhdunarodnaya morskaya perevozka gruza: pravo i praktika / A. S. Kokin. – 2-e izd. – M.: Infotropik Media, 2012. – 784 s.
6. Stoyanova R. S. Pravovoe regulirovanie mezhdunarodnyh morskikh perevozok gruzov: dis. ... kand. yurid. nauk: 12.00.03 / Stoyanova Rosica Stoyanova. – Saratov, 2000. – 169 s.
7. Markov V. P. Problemy dogovora morskoy perevozki gruza i puti ih resheniya // Vestnik Volzhskoj gosudarstvennoj akademii transporta. – № 37. – 2013. – S. 84 – 96.
8. Kaminskaya N. I. Gruzovedenie i stividornye operacii: uchebnoe posobie / N. I. Kaminskaya, A. P. SHramko. – Novorossiysk: MGA im. adm. F. F. Ushakova, 2011. – 120 s.
9. Frahtovanie i torgovoe moreplavanie. Sbornik statej G. I. Imenitova, S. A. Vyshnepol'skogo, A. D. Kejlina, D. D. Anan'eva, V. V. Tuholki, YU. A. Avsova, A. G. Kozhevnikova s pred. I. I. Hloplyankina // pod obshch. red. G. I. Imenitova. – Moskva: Izdatel'stvo Narkomtorga SSSR i RSFSR, 1927. – 314 s.
10. M. L. Gol'darbjater. Rabota gruzchikov v Odesskom portu. Vrachebnoe delo. Nauchnyj medicinskij zhurnal. – Har'kov: Nauchnaya mysl', 1925.
11. A. Henkin. Stahanovcy prichalov. Opyt gruzchikov Odessogo porta. Moskva: Izdatel'stvo «Vodnyj transport», 1938. – 25 s.
12. I. M. Rahlis, V. S. Tureckij. Pogruzochno-razgruzochnye raboty bez gruzchikov. Moskva: Izdatel'stvo «Morskoy transport», 1959. – 41 s.
13. A. K. ZHudro. Pravovoe regulirovanie deyatel'nosti morskikh torgovyh portov SSSR. – Moskva: Izdatel'stvo «Morskoy transport», 1957. –
14. Makovskij A. L. Pravovoe regulirovanie morskikh perevozok gruzov. – M., 1961. – 314 s.
15. Planirovanie raboty flota i portov. Politicheskoe upravlenie narodnogo komissariata morskogo flota SSSR. Lekciya sostavlena YA. B. Kantorovichem // Otv. red. M. N. Genin. – Moskva: Morskoy transport, 1941. – 56 s.
16. O sudosutochnyh normah v morskikh portah Narkomvoda SSSR. Prikaz Narodnogo komissara vodnogo transporta № 157, 20 fevralya 1939 g. – Moskva: Izdatel'stvo «Vodnyj transport», 1939. – 40 s.
17. Stalijnoe vremya. Bol'shoj yuridicheskij slovar' [EHlektronnyj resurs]. – URL: <https://rus-big-jurisprudence-dict.slovaronline.com/3500-Stalijnoe%20vremya> (data obrashcheniya: 09.12.2018)
18. Rajzberg B. A., Lozovskij L. SH., Starodubceva E. B. Sovremennyj ehkonomicheskij slovar'. – 5-e izd., pererab. i dop.. – Moskva: INFRA-M, 2006. – 495 s.

Klimenko K. P. Legal regulation of sudo-day norms of cargo handling in the seaports of the USSR in the late 30-ies of XX century // Scientific notes of V. I. Vernadsky crimean federal university. Juridical science. – 2019. – T. 4 (72). № 1. – P. 23-33.

This article is devoted to the study of the question of legal regulation of the daily standards of cargo operations in the Soviet ports in the late 1930s. First of all, the author defines the value of the norms of loading and unloading for the implementation of Maritime transport. In addition, the classification sudokutoon norms, and also identified examples of rules for handling ship ship winches or cranes, mechanized sudokutoon rules for each port for cargo handling onshore or floating port mechanization etc. The period under review was characterized by a significant increase in the daily allowance, but this did not always benefit the port. Loading operations were carried out in violation of the occupational movers and the goods were damaged while loading them onto the ship or unloaded in the port.

Key words: loading and unloading operations, loader, loading norms, soviet port.