

УДК 347.795.5 "20"

DOI: 10.37279/2413-1733-2020-6-2-31-43

АКТЫ МОРСКИХ ТОРГОВЫХ ПОРТОВ СССР В СФЕРЕ ПОГРУЗОЧНО-РАЗГРУЗОЧНЫХ ОПЕРАЦИЙ В 1920-Е ГГ.

Клименко Е. П.

Крымский федеральный университет им. В.И. Вернадского

Данная статья посвящена вопросу издания нормативных актов морскими торговыми портами СССР, регулирующих процесс организации погрузочно-разгрузочных операций. Автором отдельно выделены правительственные документы СССР, на основании которых торговые порты разрабатывали постановления, которые устанавливали правила проведения погрузочно-разгрузочных мероприятий. В работе дан краткий исторический, технико-эксплуатационный и экономический обзоры морских портов для более детального понимания причинно-следственной связи между состоянием портов в рассматриваемый период и принимаемыми нормативными актами. По каждому порту исследованы такие вопросы, как правила выгрузки, нагрузки и хранения различных видов товаров, в том числе легко воспламеняющихся и скоропортящихся, требования для погрузочного инвентаря, места производства погрузки-разгрузки, сроки осуществления таких работ, меры ответственности за несоблюдение принимаемых постановлений и др.

Ключевые слова: морской торговый порт, СССР, погрузочно-разгрузочные операции, Обязательные постановления, Народный комиссариат путей сообщения.

Актуальность исследования обусловлена ключевой ролью морского торгового флота в развитии внешней торговли нашей страны. С точки зрения экономики, это самый эффективный и недорогой способ перевозить товары. Ввиду сложившейся непростой экономической обстановки, это играет весомое значение. Обращение к опыту правового регулирования обеспечения процесса погрузочно-разгрузочных операций в морских портах во многом является оправданным, т.к. данное направление мало исследовалось в научной литературе. Этот пробел требует обязательного восполнения, т.к. во многом именно погрузка-разгрузка определяла весь ход работы в портах, имела значение для скоординированной работы по приходу и отходу судов, обеспечения соблюдения договоров погрузки, оплаты демереджа и др.

Исследованием процесса организации и функционирования работы в портах занимались Коваль А. В., Любинецкий А. Н., Миронов М. Е., Змерзлый Б. В., Маковский А. Л., Закржевский Л. С., Шапировский Д. Б., Жудро А. К., Михайловский Г. В. [1-9] и др.

Весьма полезную информацию можно почерпнуть из Отчетов о деятельности торговых портов и их управлений. Кроме того, много исследовательского материала содержат труды ученых, посвященные отдельным портам. Например, Веснина В. П., Шиловского А. И. в соав., Штернштейна Я. М., Сонкина М. Е. [10 – 13] и др.

Правовым основанием принятия отдельных нормативных актов морскими торговыми портами в рассматриваемый период стал Декрет Всероссийского центрального исполнительного комитета (ВЦИК) и Совета народных комиссаров (СНК) РСФСР от 8 февраля 1923 г. «О предоставлении Народному комиссариату путей сообщения права издания обязательных постановлений в целях обеспечения охраны, порядка и безопасности на транспорте, и о взысканиях за нарушения этих постановлений».

В нем НКПС предоставлялось право издавать обязательные постановления в целях обеспечения охраны, порядка и безопасности движения в пределах полосы отчуждения железных дорог и водных путей, а равно пресечения случаев незаконного использования транспорта и налагать за нарушение указанных обязательных постановлений денежные штрафы в размере до 50 рублей золотом.

Устанавливалось, что обязательные постановления должны быть опубликованы в районе их действия во всеобщее сведение. Уклонившиеся от уплаты штрафа привлекаются к ответственности по ст. 218 Уголовного Кодекса [14].

Данный документ получил развитие уже с принятием 30 мая 1928 г. постановления ЦИК и СНК СССР «О порядке издания народным комиссариатом путей сообщения обязательных постановлений и о наложении за нарушение их взысканий в административном порядке». В нем указывалось, что НКПС и, с его разрешения, уполномоченные НКПС при СНК союзных республик, а также начальники морских торговых портов, имеют право издавать обязательные постановления по таким вопросам:

- а) охраны порядка и безопасности движения;
- б) охраны имущества транспорта;
- в) предупреждения и пресечения случаев незаконного использования транспорта;
- г) проведения санитарных и противопожарных мероприятий.

При этом, обязательные постановления могли издаваться на срок не более одного года (ст. 3).

За нарушение обязательных постановлений органы НКПС и должностные лица, указанные в постановлении, налагают штраф в размере не свыше предусмотренного в постановлении, который, однако, не должен был превышать 100 руб. [15].

За основании данных документов каждый морской торговый порт имел право издавать отдельные акты, именуемые как «Обязательные постановления», в которых был урегулирован процесс погрузочно-разгрузочных операций.

Необходимо особо подчеркнуть, что 20-е гг. прошлого века стали непростым испытанием для работы советских портов, и в частности для организации погрузочно-разгрузочных работ. Первая мировая война, революция, гражданская война, интервенция, затянувшийся кризис, голод – все это способствовало остановке работы в портах. Многие из них прекратили свою нормальную работу на 6-7 лет.

Долгим было и возвращение к нормальному функционированию портов. Ударными темпами шло строительство в портах, в том числе замена старых деревянных набережных новыми, почти исключительно железобетонными, строительство механизированных амбаров, холодильников и др. Все это требовало человеческих ресурсов, специалистов портового дела, которых война разбросала по самым отдаленным уголкам Союза.

Рассмотрим принимаемые портами нормативные акты на примере Новороссийского порта, который всегда играл весьма крупную роль в экономической жизни государства.

В октябре 1921 г. Управлением порта было получено из Центра сообщение, что вследствие постигшего Поволжье голода Новороссийский порт должен принять для голодающих до 16 миллионов пудов хлеба, которые должны прибыть на иностранных пароходах. Управление порта усиленным темпом начинает развивать в порту работы для подготовки причальной линии и прочих портовых сооружений, подготавливает свое хозяйство пропорционально пропускной способности Новороссийского железнодорожного узла и складочных помещений, не допустив задержки в приеме пароходов [16, с. 56]. Были введены круглосуточные вахты портовиков без перемены, хлеб грузился в вагоны, трюмы пароходов. За невероятные усилия Микоян А. И. вручил портовикам пурпурное бархатное знамя и поздравил коллектив порта с высокой наградой Родины – орденом Трудового Красного Знамени [17].

Из всех хлебоэкспортных портов Новороссийск первым восстановил довоенный уровень отгрузки хлебных грузов на экспорт и затем превысил его (1926 – 1930 гг.) [3, с. 94].

Обязательные постановления по Новороссийскому порту включены в Отчет о деятельности Новороссийского торгового порта и его управления за 1922 – 1923 операционный год.

Правила загрузки и выгрузки содержатся во втором разделе документа, и объединяют в себе способы расположения грузов, устанавливают ответственность за нарушение процесса погрузки-выгрузки, меры предосторожности, требования для погрузочного инвентаря, мест производства погрузки-разгрузки и др.

Устанавливается, что складывание товаров и приспособлений для грузовых операций в местах проезда, движения подвод и рельсовых путей ближе сажени воспрещается. В случае нарушения этого постановления, помимо привлечения виновных к законной ответственности, все сложенное убирается, по распоряжению начальника порта, за счет виновных. Проезды для движения подвод должны быть точно определены по особому плану сообразно с застроенными участками набережных (п. 28).

Постоянные и временные склады угля должны быть огорожены забором вышиной не менее 2½ аршин, подвергающиеся самовозгоранию сорта угля не должны складываться выше этой высоты. При продолжительном хранении угольные кучи должны быть снабжены вентиляционными трубами (п. 29).

Воспрещается добывать из мостовой камни для прокладки под колеса вагонов или для каких-либо других целей (п. 30).

Ввиду того, что часто к погрузочным работам привлекались не обученные люди, иногда сезонные работники, которые выполняли работы с серьезными нарушениями, разработчики Постановлений предусмотрели следующую норму. Если во время грузовой операции с судна уронены в воду какие-либо предметы, капитан этого судна обязан заявить об этом капитану порта через вахтенного матроса с возможно точным указанием: где, когда, что именно и в каком количестве уронено. А затем, если затонувшие предметы могут влиять на засорение гавани или препятствовать движению судов, немедленно поднять их своими средствами, в противном случае это будет делаться портовой администрацией за счет судна (п. 31).

Сходни, употребляемые для сообщения судов с берегом, должны быть прочно устроены, иметь ширину не менее 4-х досок и поручни с обеих сторон. В зимнее время в гололедицу эти сходни должны посыпаться песком и иметь поперечные набивки. Стелажы, устраиваемые на пароходе для подачи грузов, могут быть без поручней, но достаточной ширины, не менее 4-х досок и достаточно прочны (п. 32).

Временная выгрузка товаров, привозимых на пароходах или подвозимых железной дорогой или иным путем, разрешается только в местах, указанных Управлением порта (п. 33).

Погрузка и выгрузка скота, сырых кож, тряпья, костей и таких товаров, которые могут потребовать санитарного осмотра, должны быть производимы только с разрешения Управления порта, причем эти товары складываются отдельно от прочих для санитарного осмотра. Скот после выгрузки должен тотчас быть отведен с портовой территории или заключен в отведенное для него огороженное место (п. 34).

По окончании грузовых операций шкипер парохода или грузоотправитель должен озаботиться очисткой набережной и портовой территории немедленно по окончании этих операций, причем должны быть убраны и все приспособления для них (п. 35).

Выгрузка с судов балласта производится только в местах, указанных капитаном порта (п. 36) [16, с. 59].

Отдельный раздел Постановлений посвящен выгрузке, нагрузке и хранению легко воспламеняющихся товаров в порту.

Устанавливается, что в местах нагрузки или выгрузки легковоспламеняющихся веществ соблюдаются самые строгие меры к предупреждению опасности от огня; в таких местах ставится отдельная охрана, на обязанности которой лежит запрещение разводить вблизи (не ближе 25 сажен) огонь, а также курения табака. Кроме того, охрана заботится о том, чтобы иметь в полной готовности к действию противопожарные средства (п. 40).

Временные склады легковоспламеняющихся веществ на набережной на время производства с ними грузовых операций должны иметь какую-либо ограду для наглядного обозначения места склада и доску на столбе с надписью: «курить воспрещается». Не принимающим участие в производстве грузовых операций посторонним лицам приближение к упомянутым складам воспрещается (п. 43) [16, с. 60].

Приведем для сравнения Обязательные постановления по Новороссийскому торговому порту, которые были приняты в 1925 г., и содержали в себе уже новые нормы.

Глава VI Постановлений именуется «О погрузке, выгрузке, передвижении и хранении товаров в порту» и содержит правила проведения погрузочно-разгрузочных операций.

При нагрузке и выгрузке зерна, сыпучих материалов и балласта, капитаны, шкипера, или распоряжающиеся грузовыми операциями лица обязаны подвешивать брезенты под сходни или устраивать другие подходящие приспособления, чтобы не засаривать гавани (п. 59).

В отличие от предыдущих Постановлений, данные содержат отдельный пункт по скоропортящимся грузам. Это имеет существенное значение для предотвращения развития эпидемиологических заболеваний в порту и его пределах. Так, устанавливается, что погрузка, выгрузка и перевозка таких товаров, в том числе, рыбы, жи-

вого и битого скота, старых кож, тряпья, костей и других товаров, которые могут потребовать санитарного осмотра, могут производиться, только с разрешения Управления порта, которому должно быть предъявлено санитарное свидетельство (п. 61).

Все эти грузы, если они погружены без санитарного свидетельства, должны быть немедленно выгружены с судов, и расход по выгрузке относится за счет фрахтователя. При невыполнении этого в срок, назначенный санитарным надзором, выгрузка может быть произведена распоряжением Управления порта за счет указанных лиц (п. 62).

Прибывший в Новороссийский порт живой скот, для погрузки, должен немедленно быть погружен на судно; выгруженный же скот ни в коем случае не должен оставаться на портовой территории, а должен отправляться к месту своего назначения или в загороженное место (п. 63).

Глава VII Обязательных постановлений «О пользовании пристанями, набережными и молами под нагрузку и выгрузку» также содержит новеллу, а именно приводит классификацию мест, где причаливают суда, а также определяет порядок проведения погрузочно-разгрузочных работ на них.

Итак, указывается, что все причалы Новороссийского порта делятся на группы:

А) Управления порта: I (Эстакадная), пристани – II, III и IV (Элеваторные), V (2 причала 5-й пристани приспособлены для наливных пароходов) и нефтяная пристань – для наливных пароходов, Каботажный мол, Восточная набережная и Угольный пирс, а также Восточный и Западный молы (п. 66).

Б) Новоросцемента – Цементный пирс.

В) Совторфлота – пристань для пароходов госпароходства.

Минимальной суточной погрузочно-разгрузочной нормой судов по главным видам грузов на люк трюма в Новороссийском порту устанавливается: для судов с зерном – 164 тонны, с углем – антрацит – 123 тонны, с лесом – 82 тонны, с рудой – 131 тонна, с цементом – 164 тонны, с солью – 147,50 тонны, с тяжеловесными и генеральными грузами – 20 тонн, с наливными грузами – 2000 тонн на весь пароход, считая налив круглые сутки (п. 68) [18, с. 15 – 16].

Важное значение имеет указание на то, что промедления в погрузке, происшедшие вследствие непогоды, порчи причалов не по вине данного судна, вследствие аварии с судами у причала, к которому оно поставлено для грузовых операций, вследствие потери нормальной воды у того или иного причала и, наконец, вследствие пожара или стихийных бедствий не засчитываются в полагающийся для судна срок погрузки. Однако, они должны быть удостоверены особыми актами по своевременным заявлениям капитанов и шкиперов или их доверенных администрации порта, немедленно по прекращении указанных выше обстоятельств. Независимо от указанных обстоятельств не засчитываются в штрафные дни также воскресные и праздничные дни (п. 72) [18, с. 16 – 17].

Глава VIII Обязательных постановлений «О привозе в порт и вывозе из него взрывчатых веществ» устанавливает правила погрузки и выгрузки особо опасных веществ.

По прибытии судна к порту со взрывчатыми грузами, шкипер немедленно заявляет о том в Управление порта, которое указывает ему место стоянки и выгрузки (п. 78).

Для погрузки на суда взрывчатые вещества должны быть доставлены в порт с расчетом на немедленную их погрузку. Пришедшие же на судах взрывчатые вещества должны быть немедленно вывезены из порта (п. 79) [18, с. 18 – 19].

Глава IX «О перевозке на судах, погрузке и выгрузке огнеопасных и легковоспламеняющихся веществ» содержит перечень веществ, которые не допускаются к перевозке на пассажирских пароходах, а также допускаемые к перевозке на грузовых пароходах, при соблюдении указанных в документе условий укупорки, а также вещества, допускаемые к перевозке на грузовых судах не иначе как с соблюдением особых условий погрузки [18, с. 20 – 21].

Так, например, нагрузка и выгрузка нефти и ее продуктов должна производиться посредством труб, наглухо свинченных и соединенных с судном и приемным резервуаром таким образом, чтобы между струей нефтяного продукта и наружным воздухом не могло быть соприкосновения (п. 96) [18, с. 24 – 25].

Следующий порт, к актам которого мы обратимся, будет Одесский. Восстановление порта после разрухи Гражданской войны связано с именем начальника порта Кремлянского Н. А. (1920-1931 гг.). Именно тогда технологическая мысль развернулась в порту. Уже в 1924 г. была решена практически проблема экспорта зерна через Одесский порт путём строительства двух механизированных амбаров – новейшей техники того времени – на 5 пр. Карантинного мола и 7 пр. Бакалейной набережной порта. Каждый имел ёмкости на 6,5 тыс. тонн с производительностью погрузки зерна 1300 т/сут., что позволило в 1925 – 1926 гг. досрочно выполнять планы отгрузки зерна при низкой затрате ручного труда.

Параллельно производились строительные работы и в Хлебной гавани, где в 1926 г. стал действовать элеватор с зерноперегрузательным комплексом. В 1927 г. на пр. 1-2 был установлен англоперегрузатель зерна с производительностью 200 тыс. т/час. Кроме того в порту имелось 2 порталных конвейера и 2 плавэлеватора [19].

Что же касается нормативных актов, то Обязательное постановление по Одесскому морскому Торговому порту было принято в 1923 г.

Глава III Постановления «О нагрузке, выгрузке, передвижении и хранении товаров» регулирует вопросы обеспечения безопасности, наложения ответственности за неисправность приспособлений для погрузки, а также материально-техническое оснащение процесса погрузочных работ.

Так, устанавливается, что производство всяких работ в порту, особенно в ночное время, должно быть обставлено всеми мерами безопасности, а набережные, сходни и трюмы должны быть достаточно освещены. Ночные работы могут производиться по особому разрешению Управления порта (п. 43).

Все приспособления, служащие для производства грузовых операций на судах, должны всегда находиться в полной исправности; ответственность за исправное состояние приспособлений и за могущие произойти несчастные случаи – лежит на судовой администрации (п. 44).

Не разрешается складывать на пристани грузы в количестве сверх нормы, определенной Управлением порта; складывать же какие бы то ни было грузы на деревянных настилах – безусловно воспрещается. Выгружаемые с судов товары разрешается, с особого разрешения капитана порта, складывать на набережных общего пользования лишь против причалов, занимаемых этими судами, оставляя необходи-

мые проходы и проезды для подвод и не закладывая трапы, тумбы, пожарные краны и железнодорожные линии.

Грузы должны быть убраны с набережной в наикратчайшие сроки, не более 3-х суток. По окончании означенного срока, Портовым управлением взимается плата за занимаемую площадь, согласно существующего тарифа. В экстренных случаях, по требованию порта, такие грузы должны быть убраны немедленно.

Подвергающийся самовозгоранию уголь должен складываться на высоту не более 1 ½ саж., с прокладкою в середине вентиляционных труб. Доски и другие лесные материалы могут быть складываемы не выше 2-х саж. (Примечание 1).

Груженным подводам и грузовым автомобилям с грузом или без него воспрещается въезжать на деревянный настил на набережной и на нефтепровод (п. 45) (Примечание 2).

На набережных и площадях общего пользования грузы могут быть складываемы только с разрешения Портовой администрации и на местах по ее указанию. По уборке грузов, места эти и прилегающие к ним части мостовых должны быть очищены от сора средствами грузовладельцев (п. 46).

При нагрузке и выгрузке сыпучих материалов и балласта обязательно подвешивать брезенты под сходни или устраивать другие подходящие приспособления, чтобы не засаривать гавани (п. 47).

Для нагрузки вообще животных должны быть установлены пароходом особые от людей сходни (п. 48).

По окончании выгрузки или нагрузки (особенно угля), все употреблявшиеся приспособления для того, должны быть убраны немедленно лицом, производящим грузовые операции (п. 49) [20, с. 118-119].

Глава IV Постановления «Об употреблении огня в порту, о противопожарных мерах и перевозке легковоспламеняющихся и взрывчатых и огнеопасных веществ» определяет правила погрузки-разгрузки особо опасных веществ.

Срок хранения таких веществ в порту весьма не долгий. Все выгруженные с судов взрывчатые вещества должны в день выгрузки вывозиться из порта. При выгрузке их должен присутствовать Представитель КППП (п. 71).

Все временно складываемые на портовой территории горючие вещества, как-то: сено, солома, джут и проч. должны быть укрываемы брезентом. Вблизи этого места воспрещается пребывание посторонних лиц, разведение огня и курение табака (п. 72).

Ввоз на территорию порта для нагрузки и вывоз после разгрузки взрывчатых веществ допускается только при наличии разрешения КППП по особому разрешению начальника порта (п. 73) [20, с. 121].

По аналогии с Постановлениями других торговых портов, рассматриваемый документ также содержит условия привлечения к ответственности за неисполнение обязательных постановлений. Итак, накладывались денежные штрафы в размере по усмотрению Портовой Администрации, однако не свыше 500 рублей золотом, а в случаях прямого отказа от их исполнения, либо злого и настойчивого нарушения таковых, – привлечение к судебной ответственности в уголовном порядке (п. 159) [20, с. 132].

Далее перейдем к правовым предписаниям Мариупольского порта, который стал сильнейшим стимулом для развития промышленности и торговли всего Дон-

басса, поскольку позволил предприятиям Донецкого бассейна выйти на мировые рынки чугуна, угля и стали.

Из-за сильного упадка экономики Мариупольский порт почти на 6 лет прекратил нормальную работу. В 1921 г. началось восстановление порта. Отремонтировали причальные линии, подъездные пути, плавсредства и оборудование, провели дноуглубительные работы в порту и на подходном канале. Благодаря этому Мариупольский торговый порт с декабря 1924 г. отнесли к портам I разряда. В 1928 г. грузооборот порта составил 1098 тысяч тонн. В этот период построили холодильник ёмкостью 50 тысяч тонн и элеватор на 2 тысячи тонн зерна [21].

Обязательные постановления по Мариупольскому торговому порту утверждены Советом по портовым делам 29 мая 1925 г.

Четвертый раздел Постановлений посвящен выгрузке, нагрузке, передвижению и хранению товаров.

Прежде всего устанавливается запрет занимать мощенные дороги и набережные складами товаров или перегрузочными приспособлениями (п. 58).

Товары и приспособления, самовольно сложенные на мощенных дорогах и набережных, немедленно убираются Управлением порта за счет виновных (п. 59).

Воспрещается занимать товарами или материалами какие бы то ни было участки или амбары в порту, а также и здания, без разрешения на то Управления порта и предварительного заключения на них договоров (п. 60).

Сразу же по окончании погрузки и выгрузки судна, использованные для этого погрузочные приспособления должны быть убраны с набережной, а набережная очищена средствами грузоотправителя или получателя от мусора и загрязнения (п. 61).

Во время ночных перерывов грузовых операций, перегрузочные средства и приспособления должны отодвигаться так, чтобы между ними и ближайшими рельсовыми путями было расстояние не менее 3-х метров (п. 62).

Воспрещается добывать из мостовой камни для подкладки под колеса вагонов, а также разбрасывать по набережной куски дерева, употреблявшиеся для той же цели (п. 63).

Грузы тяжелые, бьющиеся или царапающие, разрешается перегружать через деревянные пристани, застелив их сплошь досками (п. 64).

Производство всяких работ в порту, особенно в ночное время, должно быть обеспечено всеми мерами безопасности и предосторожности, а сходни, трюмы и т.п. достаточно освещены (п. 65).

При желании производить ночную погрузку или выгрузку необходимо заранее получить на то разрешение порта.

За происшедшие несчастные случаи на набережной, от неисправности грузовых приспособлений, непринятых мер предосторожности, недостаточного присмотра за работой грузчиков у железнодорожных вагонов, складов, подъемов и т. п., отвечают грузоотправители или получатели (п. 67).

Охрана имущества и складов, занимаемых теми или иными учреждениями или лицами, лежит на ответственности последних (п. 68).

Суда перегруженные, неправильно груженные или находящиеся в неблагонадежном для плавания состоянии, недостаточно снабженные спасательными и противопожарными средствами, в плавание из порта не выпускаются (п. 69).

В случае, если судно прибывает в порт в неблагополучном состоянии, перегруженное, неправильно груженное, неудовлетворительно снаряженное, с недостаточным экипажем, с пассажирами в количестве, превышающем обычную международную норму, предусмотренную морскими правилами, капитан подвергается штрафу, независимо от того, что он имел разрешение на право отхода из порта отправления [22, с. 14-15].

За неисполнение обязательных постановлений по Мариупольскому торговому порту, полагается штраф в доход казны, распоряжением начальника Мариупольского торгового порта, в размерах установленных обязательным постановлением Народного комиссара путей сообщения «Об охране порядка и безопасности движения» в районах морских торговых портов» от 31-го марта 1925 года (п. 281) [22, с. 54].

Немаловажное значение также имеют принятые Ленинградским торговым портом Обязательные постановления, основным грузом которого в рассматриваемый период являлся лес (75 % экспортных операций).

К маю 1921 г., к моменту открытия первой советской навигации, была проделана немалая работа по приведению порта в порядок. В ближайшие после этого два года порт был окончательно восстановлен, и уже с конца 1923 г. началось новое строительство, ставшее особенно мощным в первую пятилетку.

Была построена механизированная лесная гавань на Гладком острове, и в 1926 – 1930 гг. она являлась самой большой в мире лесной портовой гаванью и была способна перерабатывать в год до 170 тыс. стандартов пиломатериалов. Разгрузка прибывающих в гавань пиломатериалов производилась в гавани при помощи различного рода механизмов, на 90% изготовленных на советских заводах.

Сооружение Лесной механизированной гавани необычайно облегчило труд грузчиков [23].

Сборник обязательных постановлений по Ленинградскому торговому порту был издан в 1929 г.

Детальное регулирование процесса погрузки-разгрузки содержится в третьем разделе Постановлений.

Прежде всего указываются требования, которым должны соответствовать предприятия, осуществляющие погрузочно-разгрузочные работы. Они обязаны иметь в своем распоряжении:

А) достаточный персонал квалифицированных технических руководителей упомянутых работ, как-то: стивидоров, экспедиторов, корабельных и иных агентов;

Б) необходимые материалы, орудия, приспособления и прочий инвентарь, соответствующий роду производимых работ [24, с. 67].

Все предприятия, производящие погрузку-разгрузку, обязаны регистрироваться в Управлении Порта, без чего не допускаются к производству работ в Порту (п. 2).

Ответственными лицами за производство погрузочно-разгрузочных работ на метах являются: стивидоры, экспедиторы, артельные старосты и их помощники (п. 5).

За поломку, повреждение и пропажу судовых приспособлений, происшедшие по вине рабочих, отвечают всецело предприятия, допустившие к работе ненадежных лиц (п. 8).

Лица, находящиеся в нетрезвом состоянии, к работам не допускаются и в случае обнаружения таких лиц, последние снимаются с работы (п. 9).

В целях обеспечения безопасности курение табака воспрещается: на судах и набережных, где производятся грузовые операции, на загруженных площадках, под навесами и в пакгаузах, за исключением мест, специально предназначенных для курения (п. 10) [24, с. 68 – 69].

Места работ на судах, производящих погрузку или разгрузку ночью или, вообще, в темное время, должны быть хорошо освещены и обставлены надлежащими предосторожностями, как в отношении безопасности самих работ, так и в пожарном отношении (п. 12).

Каждый раз перед началом погрузки или разгрузки судов, все употребляемые для этой цели приспособления, как на судне, так и на берегу, а именно: мостки, стеллажи, подвесные сетки и проч., должны быть тщательно осмотрены производящими работу предприятиями (п. 14) [24, с. 70].

Грузовые операции во внеурочное время на морских судах, стоящих в порту, производятся подлежащими предприятиями по соглашению с начальником порта, при чем копия соответствующего распоряжения о производстве сверхурочных работ направляется инспектору труда для сведения (п. 28).

Надзор за соблюдением обязательного постановления возлагается на подлежащих начальников портовых районов, которые о всех обнаруживаемых ими нарушениях составляют соответствующие акты и немедленно представляют их в установленном порядке Начальнику Порта (п. 32) [24, с. 75].

Необходимо отметить, что Постановления по Ленинградскому порту наиболее полные из всех рассмотренных нами. Так, например они включают в себя порядок нагрузки на отдельные портовые сооружения, правила для разгрузки минеральных масел и других горючих жидкостей, условия передвижения и хранения кожевенного и животного сырья, и даже меры борьбы с грызунами в порту.

На основании вышеизложенного материала, можно сделать следующие выводы. Согласно Декрету ВЦИК и СНК РСФСР от 8 февраля 1923 г., НКПС предоставлялось право издавать обязательные постановления в целях обеспечения охраны, порядка и безопасности движения в пределах водных путей.

Впоследствии было принято Постановление ЦИК и СНК СССР от 30.05.1928 г., которое наделило правом издания обязательных постановлений не только НКПС, но и, с его разрешения, уполномоченные органы НКПС при СНК союзных республик, а также начальников морских торговых портов. Такие Постановления могли издаваться на срок не более одного года.

Нами были рассмотрены Обязательные постановления по Новороссийскому, Одесскому, Мариупольскому, Ленинградскому морским торговым портам. Каждое содержит в себе правила осуществления погрузочно-разгрузочных операций, а именно, место и сроки проведения таких действий, круг обязанностей лиц, ответственных за осуществление работ, меры наложения ответственности за нарушение постановлений и др. Безусловно, далеко не весь круг вопросов охватывался такими нормативными актами. Часто без внимания оставалась ответственность грузчиков за нарушение правил погрузки-разгрузки, условия их труда, предоставление гарантий за сверхурочные работы. Также в Постановлениях нередко используется отсылочный способ изложения элементов нормы права. В связи с этим необходимо было

обращаться к другим нормативно-правовым актам, что усложняло работу многим перевозчикам, особенно иностранным.

Список литературы

1. Коваль, А. В. Организация управления портами в 1917–1923 гг. в Черноморско-Азовском регионе / А. В. Коваль. – Текст : непосредственный // Ученые записки Крымского федерального университета имени В. И. Вернадского. Юридические науки. – 2015. Т. 1 (67). – №1. – С. 54-68.
2. Любинецкий, А. Н. Становление советского законодательства по регулированию эксплуатации торговых портов в 1917-1923 гг. / А. Н. Любинецкий. – Текст : непосредственный // Ученые записки Крымского федерального университета имени В. И. Вернадского. Юридические науки. – 2017. Т. 2 (68). – №2. – С. 57 – 64
3. Миронов, М. Е. История строительного дела: морские порты и водные пути России. Текст лекций / М. Е. Миронов. – Текст : непосредственный – Министерство образования Российской Федерации. Санкт-Петербургский государственный технический университет. – Санкт-Петербург, 2002. – 141 с.
4. 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. – Текст : непосредственный
5. Маковский А. Л. Правовое регулирование морских перевозок грузов / А. Л. Маковский. – М. : Издательство «Морской транспорт», 1961. – 314 с. – Текст : непосредственный
6. Закржевский, Л. С. Развитие морских портов СССР / Л. С. Закржевский, В. Я. Лещенко. – Москва, 1967. – 106 с. – Текст : непосредственный.
7. Шапировский, Д. Б. Развитие морских портов СССР: (К 40-летию Великого Октября) / Д. Б. Шапировский, А. М. Обермейстер ; Под ред. А. Д. Поликарпова. – Москва: Мор. транспорт, 1957. – 171 с. – Текст : непосредственный
8. Жудро, А. К. Правовое регулирование деятельности морских торговых портов СССР / А. К. Жудро. – Москва: Мор. транспорт, 1957. – 160 с. – Текст : непосредственный
9. Михайловский, Г. В. Морской транспорт в цифрах и диаграммах: Справочная книга по морскому транспорту и морским торг. портам СССР / Г. В. Михайловский. – Москва : Транспечать НКПС, 1929 (5-я тип. Транспечати НКПС). – 648 с. – Текст : непосредственный.
10. Веснин, В. П. Все флаги в гости: Очерки истории Жданов. мор. порта / В. П. Веснин. – Донецк : Донбас, 1982. – 84 с. – Текст : непосредственный
11. Наследники Священной гавани / ОАО Новгор. мор. торговый порт; [А. И. Шиловский и др.]; Под общ. ред. В. Н. Ковбасюка. – Новороссийск : Новорос. мор. торговый порт, 2001. – 463 с. – Текст : непосредственный
12. Штернштейн, Я. М. Морские ворота Украины: Одесский порт / Я. М. Штернштейн. – Одесса : Обл. изд-во, 1958. – 246 с. – Текст : непосредственный
13. Сонкин, М. Е. Морские ворота Ленинграда : [Очерки о прошлом и настоящем Ленингр. морского порта] / М. Е. Сонкин, И. Г. Максимов. – Ленинград : Мор. транспорт, 1957. – 157 с. – Текст : непосредственный
14. О предоставлении Народному Комиссариату Путей Сообщения права издания обязательных постановлений в целях обеспечения охраны, порядка и безопасности на транспорте, и о взысканиях за нарушения этих постановлений : Декрет ВЦИК, СНК РСФСР от 08.02.1923. – СПС «Консультант-Плюс» : [сайт]. – URL: <http://www.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc&base=ESU&n=3748#01317790630611695> (дата обращения: 05.05.2020). – Текст : электронный.
15. О порядке издания народным комиссариатом путей сообщения обязательных постановлений и о наложении за нарушение их взысканий в административном порядке : Постановление ЦИК и СНК СССР 30 мая 1928 г. // СЗ СССР. – 1928. – № 36. – Ст. 325. – Текст : непосредственный
16. Отчет о деятельности Новороссийского торгового порта и его управления за 1922 – 1923 операционный год. – Одесса: Издание газеты «Моряк» – органа Черноморского райкомвода, 1924. – 109 с. – Текст : непосредственный
17. История порта Новороссийск. Новороссийский порт : [сайт]. – URL: <http://nmt-nvr.ru/Home/HistoryNvrsk> (дата обращения: 02.05.2020). – Текст : электронный.
18. Обязательные постановления по Новороссийскому торговому порту. – Издание Новороссийского торгпорта, 1925. – 50 с. – Текст : непосредственный

19. Администрация Одесского морского торгового порта. Этапы становления. Одесский порт : [сайт]. – . – URL: <http://www.port.odessa.ua/ru/istoriya/etapy-stanovleniya> (дата обращения: 03.05.2020). – Текст : электронный.

20. Одесский морской торговый порт. Исторический, технико-эксплуатационный и экономический обзор. Отчетные данные за 1923 год. – Одесса: издание Управления одесского морского торгового порта, 1924 г. – 152 с.

21. Мариупольский морской порт : [сайт]. – . – URL: <https://ukraina.ru/exclusive/20190121/1022380779.html> (дата обращения: 03.05.2020). – Текст : электронный.

22. Обязательные постановления по Мариупольскому торговому порту, утверждены Советом по портовым делам 29 мая 1925 г. – Мариуполь, тип. Окрисполкома, № 3599 – 150.

23. Моренец Н. Ленинградский торговый порт / Н. Моренец. – Текст : непосредственный // Борьба классов. – 1935. – № 7-8. – С. 289-296.

24. Сборник обязательных постановлений по Ленинградскому торговому порту. – Ленинград: Издание Ленинградского торгового порта, 1929. – 180 с. – Текст : непосредственный.

Klimenko C. P. The acts of the sea commercial ports of USSR in the field of loading and unloading operations in the 1920s. / C. P. Klimenko // Scientific notes of V.I. Vernadsky Crimean federal university. Juridical science. – 2020. – Т. 6 (72) № 2. – P. 31-43.

This article is devoted to the issue of issuing regulations by sea commercial ports of the USSR, regulating the process of organizing loading and unloading operations. The author has separately identified the government documents of the USSR, on the basis of which commercial ports developed Regulations that set the rules for carrying out loading and unloading activities. The paper provides a brief historical, technical, operational and economic overview of seaports for a more detailed understanding of the causal relationship between the state of ports in the period under review and the adopted regulations. For each port, such issues as the rules for unloading, loading and storage of various types of goods, including flammable and perishable goods, requirements for loading equipment, places of loading and unloading, the timing of such works, measures of responsibility for non-compliance with regulations, etc. were studied.

Keywords: commercial sea port, USSR, loading and unloading operations, Mandatory regulations, people's Commissariat of Railways.

Spisok literatury`

1. Koval', A. V. Organizaciya upravleniya portami v 1917–1923 gg. v Chernomorsko-Azovskom regione /A. V. Koval'. – Текст : непосредственный // Ucheny'e zapiski Kry`mskogo federal'nogo universiteta imeni V. I. Vernadskogo. Yuridicheskie nauki. – 2015. Т. 1 (67). – №1. – С. 54-68.

2. Lyubineczkij, A. N. Stanovlenie sovetskogo zakonodatel'stva po regulirovaniyu e`kspluatatsii torgovy`x portov v 1917-1923 gg. / A. N. Lyubineczkij. – Текст : непосредственный // Ucheny'e zapiski Kry`mskogo federal'nogo universiteta imeni B. I. Vernadskogo. Yuridicheskie nauki. – 2017. Т. 2 (68). – №2. – С. 57 – 64

3. Mironov, M. E. Istoriya stroitel'nogo dela: morskije porty` i vodny`e puti Rossii. Tekst lek-cij / M. E. Mironov. – Текст : непосредственный – Министерство образования Российской Федерации. Санкт-Петербургский государственный технический университет. – Санкт-Петербург, 2002. – 141 с.

4. Zmerzly`j, B. V. Pravovoe regulirovanie torgovogo sudoxodstva v Chernomorsko-Azovskom regione v konce XVIII – nachale XX v. / B. V. Zmerzly`j. – Симферополь: ЧП «Предприятие Феникс», 2014. – 512 с. – Текст : непосредственный`j

5. Makovskij A. L. Pravovoe regulirovanie morskix perevozkov грузов / A. L. Makovskij. – М. : Izdatel'stvo «Morskoy transport», 1961. – 314 с. – Текст : непосредственный`j

6. Zakrzhevskij, L. S. Razvitie morskix portov SSSR / L. S. Zakrzhevskij, V. Ya. Leshhenko. – Moskva, 1967. – 106 с. – Текст : непосредственный`j.

7. Shapirovskij, D. B. Razvitie morskix portov SSSR: (K 40-letiyu Velikogo Oktyabrya) / D. B. Shapirovskij, A. M. Obermejsler ; Pod red. A. D. Polikarpova. – Moskva: Mor. transport, 1957. – 171 с. – Текст : непосредственный`j

8. Zhudro, A. K. Pravovoe regulirovanie deyatel'nosti morskix torgovy`x portov SSSR / A. K. Zhudro. – Moskva: Mor. transport, 1957. – 160 с. – Текст : непосредственный`j

9. Mixajlovskij, G. V. Morskoy transport v cifrax i diagrammax: Spravochnaya kniga po morskoy-mu transportu i morskim torg. portam SSSR / G. V. Mixajlovskij. – Moskva : Transpechat` NKPS, 1929 (5-ya tip. Transpechati NKPS). – 648 s. – Tekst : neposredstvenny`j.
10. Vesnin, V. P. Vse flagi v gosti: Ocherki istorii Zhdanov. mor. porta / V. P. Vesnin. – Doneczk : Donbas, 1982. – 84 s. – Tekst : neposredstvenny`j
11. Nasledniki Svyashhennoj gavani / OAO Novgor. mor. torgovy`j port; [A. I. Shilovskij i dr.]; Pod obshh. red. V. N. Kovbasyuka. – Novorossiysk : Novoros. mor. torgovy`j port, 2001. – 463 s. – Tekst : neposredstvenny`j
12. Shternshtejn, Ya. M. Morskie vorota Ukrainy`: Odesskij port / Ya. M. Shternshtejn. – Odessa : Obl. izd-vo, 1958. – 246 s. – Tekst : neposredstvenny`j
13. Sonkin, M. E. Morskie vorota Leningrada : [Ocherki o proshlom i nastoyashhem Leningr. morskogo porta] / M. E. Sonkin, I. G. Maksimov. – Leningrad : Mor. transport, 1957. – 157 s. – Tekst : neposredstvenny`j
14. O predostavlenii Narodnomu Komissariatu Putej Soobshheniya prava izdaniya obyazatel`ny`x postanovlenij v celyax obespecheniya oxrany`, poryadka i bezopasnosti na transporte, i o vzy`skaniyax za narusheniya e`tix postanovlenij : Dekret VCIK, SNK RSFSR ot 08.02.1923. – SPS «Konsul`tantPlyus» : [sajt]. – URL: <http://www.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc&base=ESU&n=3748#01317790630611695> (data obrashheniya: 05.05.2020). – Tekst : e`lektronny`j.
15. O poryadke izdaniya narodny`m komissariatom putej soobshheniya obyazatel`ny`x postanovlenij i o nalozhenii za narushenie ix vzy`skanij v administrativnom poryadke : Postanovlenie CIK i SNK SSSR 30 maya 1928 g. // SZ SSSR. – 1928. – № 36. – St. 325. – Tekst : neposredstvenny`j
16. Otchet o deyatel`nosti Novorossiyskogo torgovogo porta i ego upravleniya za 1922 – 1923 ope-racionny`j god. – Odessa: Izdanie gazety` «Moryak» – organa Chernomorskogo rajkomvoda, 1924. – 109 s. – Tekst : neposredstvenny`j
17. Istoriya porta Novorossiysk. Novorossiyskij port : [sajt]. – URL: <http://nmt-nvr.ru/Home/HistoryNvrsk> (data obrashheniya: 02.05.2020). – Tekst : e`lektronny`j.
18. Obyazatel`ny`e postanovleniya po Novorossiyskomu torgovomu portu. – Izdanie Novorossij-skogo torgporta, 1925. – 50 s. – Tekst : neposredstvenny`j
19. Administraciya Odesskogo morskogo torgovogo porta. E`tapy` stanovleniya. Odesskij port : [sajt]. – URL: <http://www.port.odessa.ua/ru/istoriya/etapy-stanovleniya> (data obrashheniya: 03.05.2020). – Tekst : e`lektronny`j.
20. Odesskij morskoy torgovy`j port. Istoricheskij, tekhniko-e`ksploatacionny`j i e`konomicheskij obzor. Otchetny`e danny`e za 1923 god. – Odessa: izdanie Upravleniya odesskogo morskogo torgovogo por-ta, 1924 g. – 152 s.
21. Mariupol`skij morskoy port : [sajt]. – URL: <https://ukraina.ru/exclusive/20190121/1022380779.html> (data obrashheniya: 03.05.2020). – Tekst : e`lektronny`j.
22. Obyazatel`ny`e postanovleniya po Mariupol`skomu torgovomu portu, utverzhdeny` Soveshhaniem po portovy`m delam 29 maya 1925 g. – Mariupol`, tip. Okrispolkoma, № 3599 – 150.
23. Morenecz N. Leningradskij torgovy`j port / N. Morenecz. – Tekst : neposredstvenny`j // Bor`ba klassov. – 1935. – № 7-8. – C. 289-296.
24. Sbornik obyazatel`ny`x postanovlenij po Leningradskomu torgovomu portu. – Leningrad: Iz-danie Leningradskogo torgovogo porta, 1929. – 180 s. – Tekst : neposredstvenny`j.