

УДК 341.225.3 «1920/29»

РЕГУЛИРОВАНИЕ ПРАВА СОБСТВЕННОСТИ НА ТОРГОВЫЕ СУДА В 1917–1930 Г.

Змерзлый Б. В.

Крымский федеральный университет им. В. И. Вернадского

Советская власть изначально и достаточно категорично отвергла право частной собственности на суда в своих первых же декретах («О воспрещении продажи, заклада и отдачи по чартер-партии русских торговых судов в руки иностранных подданных или учреждений»; «О национализации торгового флота»). Безусловно, в руках частника остались лишь относительно небольшие суда, чаще всего служащие единственным средством существования или передвижения, специальные суда. Однако инструкцией Высшего совета народного хозяйства от 18 мая 1918 г. начался возврат части судов их собственникам, продолжавшийся до принятия декрета «О прекращении возврата неправильно национализированных судов» от 26 июня 1923 г. Кодекс Торгового Мореплавания 1929 г. закрепил существовавшие формы собственности на торговые суда (государственную, кооперативную, частную), вместе с этим закрепив и существовавшие ограничения для частной формы собственности. Ликвидация же частной собственности на торговые суда была положена постановлением от 13 апреля 1930 г. «О национализации некоторых категорий частновладельческих судов» и принятыми в его развитие нормативными актами.

Ключевые слова: право собственности, формы собственности, частная собственность, торговые суда.

Одним из первых декретов советской власти относительно торговых мореходных судов стал декрет, изданный еще в ноябре 1917 г. «О воспрещении продажи, заклада и отдачи по чартер-партии русских торговых судов в руки иностранных подданных или учреждений». Им действие соответствующих ст. тома 11 ч. 2-й кн. 2-й Свода законов о праве продажи, заклада и отдачи по чартер-партии русских торговых судов в руки иностранцев в связи с революционными обстоятельствами приостанавливалось [1].

Кроме того, все сделки по передаче русских судов за границу, заключенные после 19 июля 1914 г., признавались недействительными, а на будущее такие сделки также воспрещались. Также все проданные, заложенные и законтрактированные по таким сделкам суда выводились из России воспрещалось [2, с. 47]. Следует, очевидно, указать, что, заботясь о послевоенном развитии торгового судоходства, еще правительство Российской империи и его министерство промышленности издало серию нормативно-правовых актов (2 ноября 1915 г., 16 января, 7 и 17 мая, 8 июля 1916 г.), которыми ограничило продажу российских судов иностранцам [2, с. 470].

Не вдаваясь в цели этой акции, укажем, что уже 26 января 1918 г. был опубликован декрет СНК «О национализации торгового флота». Им объявлялись «общенациональной неделимой собственностью Советской Республики» судоходные предприятия, принадлежащие акционерным обществам, паевым товариществам, торговым домам и единоличным крупным предпринимателям и владеющие морскими и речными судами всех типов, служащими для перевозки грузов и пассажи-

ров, со всем движимым и недвижимым имуществом, пассивом и активом этих предприятий (п. 1).

В собственность государства не переходили: а) суда, служащие для мелкого промысла, дающие владельцам необходимые для существования средства (прожиточный минимум) и принадлежащие мелким предприятиям, основанным на трудовых артельных началах; б) суда китобойные, рыболовные, лоцманских обществ и товариществ, городских и сельских самоуправлений, а также все суда, непригодные для перевозки грузов и пассажиров, за исключением судов, принадлежащих акционерным предприятиям (п. 2).

Советской власти на местах совместно с профессиональными рабочими и судоходными организациями, отделами всероссийского совета моряков и речного торгового флота и в согласии с экономическими советскими организациями (районными СНХ, экономическим комитетами и т. п.) следовало немедленно принять меры к охране судов и всего имущества, переходящего в собственность советской республики. В приморских портах принятие этих мер возлагалось на Советы рабочих, солдатских и крестьянских депутатов и отделы всероссийского союза моряков и речников торгового флота, а где таких не было – на портовые комитеты (п. 3).

Этим учреждениям и организациям поручалось назначить временно комиссаров в крупные и мелкие конторы и агентства судоходных предприятий, не приостанавливать работ в конторах и агентствах и в особенности работ по ремонту судов; требовать продолжения таковых от служащих под угрозой предания революционному суду. Комиссары, назначаемые в конторы, получили право распоряжения всеми денежными средствами судоходных предприятий и обязаны были заботиться о своевременной выплате рабочим этих предприятий заработной платы в прежнем размере, об ассигновании средств на ремонты и т. п. (п. 4). Предполагалось, что подробные условия и порядок национализации судоходных предприятий будут изданы особым декретом (п. 5) [1, с. 302].

В развитие данного документа 4 марта (19 февраля) 1918 г. было издано решение «О дополнении декрета о национализации торгового флота». Им предписывалось к перечисленным в п. 2 декрета о национализации торгового флота судам причислить все суда, составляющие собственность какого-либо завода или фабрики и служащие для перевозки перерабатываемых этими предприятиями материалов. К указанным судам были отнесены также и те, продажа которых заводам или фабрикам состоялась до опубликования декрета о национализации торгового флота, с уплатой более 50% общей стоимости [1, с. 400].

На местах представители новой власти, конечно же, попытались внедрить это проставление в жизнь. К примеру, в постановлении исполнительного комитета союза моряков Херсона и Николаева 25 января 1918 г. находим: «...весь водный транспорт взять в свои руки, для чего немедленно конфисковать весь имеющийся на Днепре и Южном Буге флот, а также все плавучие средства, доки как пароходных кампаний так и частных лиц, с материалами, капиталами и прочим инвентарем» [3, с. 174]. Тем не менее развертывание гражданской войны воспрепятствовало данному процессу. Так, лишь 7 июля 1922 г. в УССР вышло постановление 30-463 Украинского Экономического Совета «Про націоналізацію річної фльоти на Україні» [4, с. 490].

С окончанием основных событий гражданской войны и интервенции советская власть, как известно, в 1921 г. объявила новую экономическую политику. Одним из направлений этой политики стал возврат части судов их прежним владельцам. Относилось эта мера в первую очередь к небольшим и средним судам и была направлена на возрождение экономики вообще и деятельности транспортной инфраструктуры как ее составляющей в частности. К тому же следует указать и на то, что значительная часть таких судов не была национализирована, находясь в руках мелких собственников.

Так, к примеру, 9 декабря 1922 г. начальнику Керченского Торгового порта поступило заявление от Доры Александровны Шелковниковой, в котором она просила его ходатайствовать перед ЦУМОРОМ в Москве о возвращении принадлежащего ей баркаса «Дельфин» грузоподъемностью от 300 до 500 пуд. В своем заявлении гражданка указывала, что данное судно, «Согласно декрета народных комиссаров национализации не подлежит» [5, л. 91]. По подобной схеме многие суда возвращались в руки своих бывших владельцев.

Одновременно с этим процессом шло активное создание государственного торгового флота. Именно отстаивая его интересы 26 июня 1923 г. СНК РСФСР принял декрет «О прекращении возврата неправильно национализированных судов», ссылаясь на постановления Всероссийского Центрального Исполнительного Комитета от 27 октября 1921 г. Напомним, что в нем, в частности, указывалось: «Все предприятия, фактически до 17-го мая с. г. поступившие во владение органов государственной (центральной и местной) власти, являются предприятиями национализированными» [6].

Исходя из этого, предписывалось «возврат неправильно национализированных морских, речных и озерных судов, предусмотренных инструкцией Высшего Совета Народного Хозяйства от 18 мая 1918 года, – прекратить. Новых заявлений о возврате судов не принимать; заявления, поступившие после 17-го мая 1921 года, как рассмотренные, так и еще не законченные рассмотрением, оставить без последствий.

24 сентября 1926 г. было принято постановление ЦИК и СНК СССР «О праве собственности на торговые суда, плавающие на внутренних водных путях Союза ССР, о праве постройки и эксплуатации указанных судов и о приписке их к управлениям внутренних водных путей». В нем, в частности, указывалось, что торговые суда, плавающие на внутренних водных путях СССР, могут принадлежать на праве собственности как государству в лице соответствующих учреждений и предприятий, так и кооперативным организациям и частным лицам (ст. 1).

Другие статьи данного документа установили ограничения в отношении постройки, владения и эксплуатации судов частными лицами. Так, в ст. 2 указывалось, что лишь состоящим в ведении НКПС «государственным речным пароходствам принадлежит право постройки и эксплуатации плавающих на внутренних водных путях торговых судов всякого рода без ограничений в порядке, предусмотренном уставами указанных пароходств».

В ст. 4 указывалось, что «Частным лицам принадлежит право постройки и эксплуатации без особых разрешений торговых судов с тем, чтобы число рабочих и служащих, обслуживающих в совокупности все суда данного частного лица, не превышало 12 человек, а для Волжского бассейна – 16 человек».

Статьей 5 устанавливалось, что постройка и эксплуатация судов государственными органами, кооперативными организациями и частными лицами сверх указанных в ст. 3 и 4 норм допускалась лишь с разрешения НКПС в каждом отдельном случае, причем частным лицам могла быть разрешена эксплуатация лишь 1 судноходного предприятия с тем, чтобы общее число рабочих и служащих этого предприятия не превышало 50 человек, а для Волжского бассейна – 75 человек.

Важнейшим документом, установившим четкие нормы в отношении прав владения судами в рассматриваемый период, безусловно, был Кодекс торгового мореплавания (КТМ), утвержденный 14 июня 1929 г. В нем вопросы собственности на торговые суда излагались в главе II «О Судне», в разделе «А. О праве плавания под флагом СССР и о праве собственности на суда».

В КТМ устанавливалось, что право плавания под флагом СССР предоставлялось судну, если оно принадлежало на праве собственности:

а) СССР, союзным республикам и республикам, входящим в их состав, местным советам, а также обладающим самостоятельной правоспособностью государственными учреждениями и предприятиями;

б) кооперативным организациям, входящим в соответствующую кооперативную систему, а также иным кооперативным организациям, все члены которых состоят гражданами СССР, при условии в том и другом случае, что правление их находится на территории СССР;

в) смешанным предприятиям (акционерным обществам и товариществам с ограниченной ответственностью) при условии, что в них не участвует иностранный капитал и все члены правления и иных руководящих органов и директоры-распорядители являются гражданами СССР;

г) акционерным обществам и товариществам, имеющим целью занятие торговлей или иным промыслом, при условии, что в них не участвует иностранный капитал и все члены правления и иных руководящих органов, а также директоры-распорядители являются гражданами СССР;

д) советским общественным организациям, выполняющим определенные задачи государственного и общественного значения, возложенные на них законом;

е) организациям профессиональных союзов СССР;

ж) обществам, не преследующим цели извлечения прибыли, действующим на основании соответствующих законов СССР и союзных республик, при условии, что все их члены являются гражданами СССР или советскими юридическими лицами и что все члены их руководящих органов являются гражданами СССР и правления их находятся на территории СССР;

з) гражданам СССР. Изъятия из правил настоящей статьи могут устанавливаться СНК СССР (ст. 6).

При это ст. 7 гласила, что граждане СССР, юридические лица, указанные в подп. «г», «е» и «ж» ст. 6, а также кооперативные организации ниже окружного значения могли владеть на праве собственности лишь парусными судами, имеющими или не имеющими вспомогательного двигателя, а также судами, указанными в п. «г» ст. 1, или судами валовой вместимостью не свыше 20 рег. тонн с механическими двигателями. Подчеркивалось, что парусным судном со вспомогательным двигателем считается судно с механическим двигателем, сообщающим судну без помощи парусов на тихой воде скорость хода не более 6 миль в час.

Гражданам СССР и кооперативным организациям ниже окружного значения позволялось иметь на праве собственности, кроме судов, указанных в ст. 7, также и суда валовой вместимостью более 20 рег. тонн с механическими двигателями при условии, что эти суда имеют в длину не свыше 150 футов по мерительному свидетельству, а также что эти граждане или члены кооперативной организации участвовали в эксплуатации указанных судов личным трудом и не имеют других судов (ст. 8)

При этом указывалось, что юридические лица, указанные в подп. «а», «в» и «д» ст. 6, а также кооперативные организации не ниже окружного значения могли иметь на праве собственности всякого рода суда без ограничения тоннажа.

Ст. 10 КТМ подчеркивала, что все частновладельческие суда, подлежащие национализации на основании декрета СНК РСФСР от 26 января 1918 г. и изданной в развитие его инструкции ВСНХ ГУ водного транспорта от 18 мая 1918 г., а также соответствующих узаконений других союзных республик, считаются национализированными независимо от того, состоялось или не состоялось о том постановление органов власти, и безотносительно к тому, в чьем фактическом владении эти суда находятся.

Статьи 11–15 КТМ содержат нормы, регулирующие изменение права собственности на суда со стороны их владельцев [7].

Признание различных форм собственности на суда в КТМ 1929 г., в том числе и частной, еще совсем не означало, что государство не собирается в этом вопросе более ничего менять в ближайшее время.

В начале 1930 г. вышло постановление СТО «Об основных моментах реконструкции и улучшения водного транспорта и о работе Волжского Госпароходства». Кроме указанной в названии проблемы, оно имело секретный пункт под номером 7. В нем, в частности, указывалось: «... отмечая значительный рост за предшествующие годы частновладельческого флота и усиление его роли в перевозках водного транспорта, в целях вытеснения его из этой области в кратчайший срок, считать необходимым: 1) Войти с представлением ЦИК СССР об отмене постановления ЦИК и СНК СССР от 24.09.1926 г. «о праве собственности на торговые суда, плавающие на внутренних водных путях Союза ССР, о праве постройки и эксплуатации указанных судов и о приписке их к Управлению внутренних водных путей» и просить ЦИК издать новый закон, предусматривающий максимальное ограничение тоннажа по количеству, тяговой мощности, грузоподъемности, а также наемной рабочей силы с тем, чтобы суда средней емкости были изъяты у частника и переданы соответствующим государственным органам» [8, л. 62–64].

Кроме того, известно, что 30, 31 января 1930 г. состоялось расширенное совещание под председательством В. И. Зоф по вопросу о реорганизации управления морским и речным транспортом. На нем присутствовали представители от ЦКВод, Цумор, СТФ Центрорека, ЦПУ, Севрайкомвода, представители различных профильных организаций с мест. На этом совещании также был поднят вопрос о вытеснении частновладельческого флота с 1930 г. Эту задачу ставили ЦК партии и правительство, хотя не везде пароходства с этим соглашались [8, л. 83].

Общая линия государства в данном вопросе, как видим, к началу 1930 г. прояснилась. 13 апреля 1930 г. ЦИК и СНК СССР приняли постановление «О национализации некоторых категорий частновладельческих судов». Во изменение ранее при-

нятых законоположений подлежали национализации следующие категории частновладельческих судов, плавающих под флагом СССР:

- а) морские суда грузоподъемностью свыше 50 тонн;
- б) речные и озерные суда грузоподъемностью свыше 25 тонн;
- в) морские, речные и озерные суда, снабженные двигателями мощностью свыше 15, а в отдельных районах, список которых утверждался НКПС, – свыше 20 индикаторных сил (ст. 1).

Подлежали национализации плавающие под флагом СССР частновладельческие суда, составляющие во владении 1 лица излишек сверх: а) одного морского судна; б) двух речных или озерных судов и в) одного самоходного речного или озерного судна (ст. 2). Что правда, СНК СССР предоставлялось устанавливать изъятия из правил, изложенных в ст. 1 и 2.

Национализации не подлежат спортивные суда, лодки и ялики, в том числе моторные, если мощность их двигателей не превышала 10 индикаторных сил (ст. 3). При этом подлежащие национализации суда безвозмездно передавались НКПС (ст. 4).

Единственным утешением бывшим владельцам могло послужить лишь то, что государственные учреждения и предприятия, в ведение которых переходили национализированные суда, обязывались в пределах стоимости передаваемого им имущества покрывать задолженность бывших его собственников по социальному страхованию и заработной плате рабочим и служащим, а также недоимки по государственным и местным налогам и сборам, за исключением пени, если для покрытия этой задолженности и недоимок не хватало остальной части имущества недоимщика (ст. 6).

Несколько спохватившись, постановлением СНК СССР от 9 мая были избавлены от национализации спортивные моторные суда членов о-ва «Автодор» независимо от мощности. Эти изъятые суда следовало возвратить владельцам для использования по назначению без права совершения коммерческих перевозок. Выполнение постановления возложили на суднадзор и начальников портов [10, л. 11].

Окончательно «добывая» частный флот, вышло постановление ЦИК и СНК от 23 ноября 1930 г. «Об изменении Кодекса торгового мореплавания Союза ССР». В нем предписывалось, во-первых, ст. 7, 8 и 10 изложить в следующей редакции:

- «б. Плавать под флагом Союза ССР могут только суда, принадлежащие:
- а) советским государственным учреждениям и предприятиям;
 - б) кооперативным организациям, входящим в соответствующую советскую кооперативную систему;
 - в) другим юридическим лицам, за исключением организаций с участием иностранного капитала;
 - г) гражданам Союза ССР.

7. Основным органом, в ведении которого сосредоточивается государственный морской транспортный флот, является подведомственное Народному комиссариату путей сообщения Всесоюзное объединение морского транспорта – «Совторгфлот».

Прочие государственные органы и кооперативные организации могут владеть судами лишь в пределах, необходимых для обслуживания их внутрипроизводственных нужд.

Изъятия из этого правила устанавливаются Советом труда и обороны.

Советские общественные организации, на которые законом возложено выполнение функций государственного или общественного значения, могут владеть всякого рода судами, согласно положениям об этих организациях и их уставам.

8. Граждане Союза ССР и юридические лица, не указанные в ст. 7, могут владеть на правах собственности лишь:

а) судами грузоподъемностью не свыше 50 тонн;

б) судами с механическими двигателями мощностью не свыше 15, а в отдельных районах, перечень которых устанавливается Народным комиссариатом путей сообщения, 20 индикаторных сил;

в) судами, используемыми для спорта, за исключением судов и лодок с моторами мощностью свыше 10 индикаторных сил;

г) всякого рода судами, используемыми для рыболовных и зверобойных промыслов, за исключением судов с механическими двигателями, если валовая вместимость судна превышает 20 регистровых тонн.

Одному лицу может принадлежать не более одного судна из числа предусмотренных подп. «а» и «б» настоящей статьи.

Примечание 1. Судами с механическими двигателями в смысле настоящей статьи не считаются парусные суда с вспомогательными механическими двигателями, сообщающими судну на тихой воде, без помощи парусов, скорость менее 6 миль в час.

Примечание 2. Совету народных комиссаров Союза ССР предоставляется право устанавливать изъятия из правил настоящей статьи».

«10. Все частновладельческие суда, подлежащие национализации на основании декрета Совета народных комиссаров РСФСР от 26 января 1918 г. и изданной в развитие его инструкции Высшего совета народного хозяйства Главному управлению водного транспорта от 18 мая 1918 г., а равно соответствующих узаконений других советских республик, а также постановления Центрального исполнительного комитета и Совета народных комиссаров Союза ССР от 13 апреля 1930 г., считаются национализированными, независимо от того, состоялось или не состоялось о том постановление органов власти и безотносительно к тому, в чьем фактическом владении эти суда находятся».

Во-вторых, ст. 9 кодекса исключили. В-третьих, в связи с изменением редакции ст. 6 кодекса: а) в ст. 11 кодекса ссылку на подп. «б» – «ж» ст. 6 заменили ссылкой на подп. «б» и «в» ст. 6.; б) ст. 37 кодекса изложили в следующей редакции:

«37. Отчуждение и залог судов, принадлежащих советским государственным учреждениям и предприятиям, производится с соблюдением законов об отчуждении государственного имущества».

в) Во вводной части ст. 38 КТМ ссылку на подп. «б» – «з» ст. 6 заменили ссылкой на подп. «б» – «г» ст. 6.

г) В п. «а» ст. 38 кодекса ссылку на подп. «а» – «з» ст. 6 заменили ссылкой на ст. 6.

д) В ст. 39 и 40 кодекса ссылку на подп. «б» – «з» ст. 6 заменили ссылкой на подп. «б» – «г» ст. 6.

Наконец, последний абзац ст. 239 КТМ изложили в такой редакции:

«Правила настоящей статьи не распространяются на суда, принадлежащие советским государственным учреждениям и предприятиям, а также на иностранные государственные суда, при условии взаимности».

Как видно из представленного материала, советская власть изначально и достаточно категорично отвергла право частной собственности на суда в своих первых же декретах («О воспрещении продажи, заклада и отдачи по чартер-партии русских торговых судов в руки иностранных подданных или учреждений»; «О национализации торгового флота»). Безусловно, в руках частника остались лишь относительно небольшие суда, чаще всего служащие единственным средством существования или передвижения, специальные суда. Однако инструкцией Высшего совета народного хозяйства от 18 мая 1918 г. начался возврат части судов их собственникам, продолжавшийся до принятия декрета «О прекращении возврата неправильно национализированных судов» от 26 июня 1923 г. Кодекс торгового мореплавания 1929 г. закрепил существовавшие формы собственности на торговые суда (государственную, кооперативную, частную), вместе с этим закрепив и существовавшие ограничения для частной формы собственности. Ликвидация же частной собственности на торговые суда была положена постановлением от 13 апреля 1930 г. «О национализации некоторых категорий частновладельческих судов» и принятым в его развитии нормативными актами.

Список литературы:

- 1.Собрание узаконений и распоряжений правительства за 1917–1918 гг. – М., 1942. – 1483 с.
- 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.Егоров А. Ю., Смоленцев В. Д. Херсон – первый порт на Черном море: Исторические хроники 1778–2008 годов. – Херсон: Наддніпряночка, 2008. – 230 с.
- 4.Збірник постанов і розпоряджень Робітничо-Селянського Уряду України. Ч. 2. вересень 1922 року.
- 5.Государственный архив Республики Крым (ГАРК), ф. р-1584, оп. 2, д. 13. Сведения и доклады капитану и нач. порта. Списки команды судов. Апрель 1921 г. 16 л.
- 6.Собр. Узак., 1921, № 72, ст. 583.
- 7.С.З. СССР, 1929, № 41, ст. 366.
- 8.ГАРК, Р-1599, оп. 1, д. 120. Материалы по реорганизации морского транспорта и объединению управления Ялтинского торгового порта с Ялтинским морским агенством Совторгфлота (приказы, циркуляры, протоколы, штаты, функции по отделам и должностям служащих и рабочих Ялтинского торгового моагенства). 27.02.1930-25.04.1930. 97 л.
- 9.СЗ СССР, 1930 г., № 25, ст. 271.
- 10.ГАРК, Р-1599, оп. 1, д. 110. Протоколы совещаний работников управления Крымским районом Совторгфлота Черного моря, Феодосийского, Севастопольского, Евпаторийского, Сочинского торговых портов и переписка с управлением Крымским районом Совторгфлота Черного Моря, Управлением советским торговым флотом Черноморского бассейна по хозяйству порта. Ведомости на плавсредства порта. 8.05.1930-27.12.1930 г. 499 л.

Zmerzly B. Adjusting of right of ownership on merchantmen in 1917–1930 // Scientific notes of V. I. Vernadsky crimean federal university. Juridical science. – 2015. – Т. 1 (67). № 4. – P. 24 – 32.

Soviet power initially and emphatically enough rejected the right of private ownership on ships in the first decrees ("About prohibition of sale, заклада and return on чартер-партии of the Russian trade courts in the hands of foreign subjects or establishments"; "About nationalization of mercantile fleet"). Undoubtedly, there are only relatively small ships in the hands of private trader, mostly office workers by the only means of existence or movement, special ships. However from May, 18 1918 the return of part of courts began instruc-

tion of Higher Advice of National Economy to their owners, proceeding to the acceptance of decree "About stopping of return of the wrong nationalized courts" from June, 26 1923 Code of Trade Seagoing 1929 fastened the existing patterns of ownership on merchantmen (state, co-operative, private) together with it fastening existing limitations for the private pattern of ownership. Liquidation of peculiar on merchantmen was fixed by a decision from April, 13 1930 "About nationalization of some categories of частновладельческих courts" and accepted in by his development by normative acts.

Keywords: right of ownership, pattern of ownership, peculiar, merchantmen.

Spisok literatury:

1. Sobranie zakonenij i rasporyazhenij pravitelstva za 1917-1918 gg. – m., 1942. – 1483 s.
2. Zmerzlyj B.V. pravovoe regulirovanie torgovogo sudoxodstva v chernomorsko-azovskom regione v konce xviii – nachale xx v. / b.v. zmerzlyj. – simferopol: chp «predpriyatie feniks», 2014. – 512 s.
3. Egorov a.yu., smolencev v.d. xerson – pervyj port na chernom more: istoricheskie xroniki 1778-2008 godov. – xerson: naddnipyranochka, 2008. – 230 s.
4. Zbirnik postanov i rozporyadzen robitnicho-selyanskogo uryadu ukraїni. ch. 2. veresen 1922 roku.
5. Gosudarstvennyj arxiv respubliki krym (gark), f. r-1584, op. 2, d. 13. svedeniya i doklady kapitanu i nach. porta. spiski komandy sudov. aprel 1921 g. 16 l.
6. Sobr. uzak., 1921, № 72, st. 583.
7. S.Z. SSSR, 1929, № 41, st. 366.
8. GARK, r-1599, op. 1, d. 120. materialy po reorganizacii morskogo trasporta i obyadineniyu upravleniya yaltinskogo torgovogo porta s yaltinskim morskim agenstvom sovtorgflota (prikazy, cirkulyary, protokoly, shtaty, funkcii po otdelam i dolzhnostyam sluzhashhix i rabochix yaltinskogo torgovogo moagenstva). 27.02.1930-25.04.1930. 97 l.
9. SZ SSSR, 1930 g., № 25, st. 271.
10. GARK, r-1599, op. 1, d. 110. protokoly soveshhanij rabotnikov upravleniya krymskim rajonom sovtorgflota chernogo morya, feodosijskogo, sevastopolskogo, evpatorijskogo, sochinskogo torgovyx portov i perepiska s upravleniem krymskim rajonom sovtorgflota chernogo morya, upravleniem sovetskim torgovym flotom chernomorskogo bassejna po xozyajstvu porta. vedomosti na plavsredstva porta. 8.05.1930-27.12.1930 g. 499 l.