

**УДК 614.44:656.073.2**

**ПРАВОВЫЕ ОСНОВЫ ОБЕСПЕЧЕНИЯ САНИТАРНОГО КОНТРОЛЯ  
ПРИ ПРОВЕДЕНИИ ПОГРУЗО-РАЗГРУЗОЧНЫХ РАБОТ**

***Клименко Е. П., Клименко П. М.***

*Крымский федеральный университет им. В.И. Вернадского*

Данная статья посвящена вопросу обеспечения санитарно-эпидемиологической безопасности при проведении погрузо-разгрузочных работ. В частности, автором исследован процесс принятия мореходных судов в порту, приходящих из подозрительных мест, а также какие меры требовалось соблюдать при выгрузке товаров. Кроме того, названы права, обязанности и меры ответственности лиц, следящих за товарами, которые выгружались из корабля в карантин. Например, карантинного чиновника, который следил, чтобы в процессе выгрузки не было взаимодействия с другими людьми и судами. Также в работе указано как следовало поступать, если на корабле уже было зафиксировано заразное заболевание и какие меры следовало предпринять с выгружаемыми товарами.

**Ключевые слова:** погрузочно-разгрузочные операции, карантин, устав о карантинах, морской торговый порт, карантинная контора.

Завоз заразных инфекционных заболеваний во многом связан с движением морского, железнодорожного и иного видов транспорта. Ввиду этого, в особое внимание законодателя в различных странах получили организационно-правовые меры и методы предотвращения передачи и распространения инфекции по прибытии судна в порт, а также в ходе осуществления погрузочно-разгрузочных работ. Именно этот процесс зачастую связан с транспортировкой товаров и вещей, которые использовались зараженными лицами.

Интенсификация морской торговли России в конце XVIII в. во многом была вызвана созданием торговых портов в Черном и Азовском морях, ориентированных в первую очередь на страны и регионы Средиземноморья и Азии. Однако, именно оттуда зачастую и приходили наиболее опасные эпидемиологические заболевания, а морской путь для их проникновения оказался одним из наиболее удобных.

Во многих государствах в конце XVIII – начала XX вв. (Англия, Россия, Австрия, Италия, Франция, Дания, Швеция и т.д.) законодательным путем были урегулированы вопросы как, в какие сроки и каким способом провести передачу товаров с судна на землю, чтобы не занести очаговую инфекцию. Не являлась исключением в данном вопросе и Россия.

Карантинные уставы были основными консолидированными законодательными актами для деятельности всей карантинной службы в Российской империи. Всего, как известно, было пять карантинных уставов, последний из которых был принят в 1866 г. [1, с. 24].

Основные меры, условно, можно разделить на следующие этапы: 1) при известности эпидемии – закрытые порты, недопущение пришедших судов, их экипажей к общению с местным населением, обмена товаров и продуктов); 2) ограниченный доступ с проверкой судов (их экипажей, товаров, судна) квалифицированным медицинским персоналом, с длительным наблюдением сроком на рейде; 3) менее ограниченный доступ, предусматривающий возможность выгрузки товаров и выхо-

да экипажей на берег, но лишь в границах карантинных учреждений; 4) полный доступ, ограниченный лишь таможенными и пограничными формальностями.

Первый Устав пограничных и портовых карантинных учреждений был принят 7 июля 1800 г. (№ 19476). Отделение IX содержало правила, как принимать мореходные суда, приходящие из подозрительных мест; и какие осторожности следовало соблюдать при выгрузке товаров.

В частности, предусматривалось, что шлюпки и лодки, принадлежащие кораблю, выдерживающему карантин, как и всякие барки, используемые для выгрузки товаров, должны были иметь красный вымпел на носу, когда только от корабля посылаются в другое место (п. 148) [2, с. 220 – 221].

Корабль, оставаясь на отведенном ему месте под присмотром находящегося на нем надежного приставника, через 4 дня по утрам и вечерам подвергается осмотру одного из членов Карантинной конторы, приезжающего на шлюпке и спрашивающего, не всходя на корабль, о здоровье начальника или его хозяина, и потом поставленных на лодке людей и пассажиров, согласно списку перед этим в карантинную контору присланному, возвращается обратно на берег (п. 158).

По прошествии этого времени, разрешалось начинать выгрузку товаров, если никто из находящихся на корабле людей в подозреваемой к наличию болезни не заподозрен (п. 159).

Получая таким образом разрешение для снятия с корабля товаров и вещей, перевоза их на берег для помещения в очистительные пакгаузы, находящийся на корабле от Карантинной конторы чиновник с караулом, сперва должен был составить именной список всем людям, произвести учет их одежды и всем пожиткам, и отправив то и другое в Карантинную Контору, произвести запись каждой вещи, выгружаемой из корабля в карантин (п. 160) [2, с. 222].

Без всякого исключения следовало выгружать товары, вещи и различные изделия, разрешенные и запрещенные Тарифом к ввозу, и, конец, чтобы удобнее можно было осмотреть судно, вымыть, вычистить и окурить его (п. 163).

Для того, чтобы все товары были выгружены в карантинный дом для очищения, налагался десятидневный карантин и штраф на того начальника корабля, в котором при свидетельстве членов Карантинной конторы оказывались еще не все вынесенными товары и вещи, что полагалось выгрузить немедленно. С этой целью, если давались будут от вышеуказанной Конторы свидетельства восьми и двенадцатидневные или более судно, то ради прекращения злоупотребления следовало признать их недействительными (п. 164) [2, с. 224 – 225].

Если судно, нагруженное опасными товарами, при соблюдении карантина, желало отправиться в иной порт Российской империи, то чтобы карантинное свидетельство могло быть признано там действительным, необходимо было иметь ярлык от таможни. В данном ярлыке следовало точно указать о том, что все товары, которыми отходящее судно нагружено, были же выгружены, в карантинных пакгаузах проветрены и окурены согласно Уставу (п. 166).

Владельцу любого корабля или мореходного судна, груз которого в карантин был вывезен, позволялось приступить к новой нагрузке судна товарами через 12 дней, считая со дня окончания выгрузки. В течении этих 12 дней следовало регулярно вычищать, вымывать морской водой, проветривать и окуривать судно, а весь

экипаж судна с своими вещами и постельными принадлежностями должны были проветривать и очищать их в карантине (п. 167).

Если нагруженное товарами судно, с особо подверженными к заражению и сохранению в товарах спор моровой язвы прибыло из региона где уже шла эпидемия данного заболевания, то по окончании предохранительных обрядов, и по выгрузке всех продуктов при очищении их в карантине, персоналу карантина следовало придерживаться нормы 1-го пункта 125 п., а в случаях болезни, появившейся на морском судне во время или до начала выгрузки товаров, следовать правилам 2 и 3 пункт той же статьи (п. 168) [2, с. 225].

Второй, в истории России «устав о карантинах» был принят 21 августа 1818 г. (№ 27490).

Отделение IV именовалось «О нагрузке через карантин». ИМ предусматривалось, что находящимся в карантине судам, когда они сами не желали для получения практики быть очищены, разрешалось внутри карантинного дома, или на пристани, специально для того назначенной, всегда или временно в относящейся к карантину, нагружаться Российскими товарами, выгружать в карантин свои товары в указанном для выгрузки товаров из сомнительных судов мест, исключая случаи, когда на таком судне выявлялась опасная болезнь. В этих случаях для большей осторожности, никакому судну без соответствующего очищения грузиться не разрешалось (п. 123).

К пристани, для нагрузки таких судов отпускными из российских портов товарами назначаемой, определялся карантинный чиновник, наблюдающий: 1) чтобы такое судно нагружалось без сообщения с другими людьми и судами; 2) чтобы из него не было выгружено на пристань никакой вещи; 3) чтобы оно не нагружало более того, что значится по ярлыкам таможи.

Вместо освидетельствования, которое обычно давалось очищенным судам в прочности и вместительности их, шкипер, нежелающий для получения практики подвергнуться карантинному очищению, должен был дать в карантин под присягою подписку в том, что судно его во всем прочно и к мореплаванию годно, что канаты, паруса и все другие снасти на нем благонадежны, что оно поднимает столько-то ластов, а в груз имеет столько-то фунтов (п. 124).

Таможенные ярлыки, свидетельства и проч. необходимые для таких шкиперов на отпускаемый товар, доставлялись им из таможи через руководство карантина. В таможню от этих шкиперов соответствующие бумаги и деньги доставлялись также через карантин с соответствующим их очищением (п. 125).

Если такие суда при нагрузке, их экипажами производимой, испытывали необходимость в лодках, или баркасах, сверх своих собственных, то им позволялось нанимать их у частных людей, когда карантин не имел возможности отделить им из своих (п. 126).

Эти лодки или баркасы с согласия владельцев по окончании нагрузки одного такого судна, могли использоваться для нагрузки другого; но они должны были во все это время оставаться в ведомстве карантина, от которого на них ставились особенные карантинные стражи (п. 127).

Лодки и баркасы должны были иметь обшивку, гладко выстроганную, быть внутри и снаружи осмолены, и такелаж их должен быть также непременно осмолен. Использование лодок, другим образом устроенных, для нагрузки таких судов за-

прещалось. По окончании нагрузки, они притоплялись на 24 часа и возвращаются хозяевам (п. 128).

Это правило распространялось и на лодки и баркасы, принадлежащие карантину, если у него были такие, которые могли быть выделены для нагрузки указанных судов. Карантин взыскивал за них со шкиперов, по примерному расчету, сколько платилось за лодки частным людям (п. 129).

Если в продолжение нагрузки выявлялись какие-либо повреждения в судне, то для исправления их давались в необходимом количестве работники, если шкипер собственными своими людьми не мог произвести ремонт [3, с. 498].

Работники, для этого использованные, подвергались после таких действий полному карантинному очищению, а шкипера оплачивал их работу.

В случае, когда ремонт не мог быть произведен без выгрузки нагруженных уже товаров, то они выгружались, и в таком случае судно и люди его подвергались полному карантинному очищению.

Если при соответствующем изучении выявлялось, что эти повреждения были последствиями непрочности и неблагонадежности судна, то шкипер за ложную подписку, данную им в карантине, подлежал суду (п. 130).

Стражи, поставленные на перегрузочные суда, лодки и баркасы, по окончании нагрузки подвергались в карантинном доме полному карантинному очищению.

Если же нужно было поставить этих стражей снова на такие же суда, то срок очищения их начинается со дня снятия их с последнего судна, на котором они были (п. 131) [3, с. 499].

«Уставы о карантинах» 1832 г. (5690) [4], 1841 г. (№ 14614) [5], 1866 [6] повторяли ранее принятые уставы и содержали аналогичные санитарно-эпидемиологические правила при проведении погрузо-разгрузочных операций.

Новым стимулом для совершенствования правовой базы в сфере санитарного благополучия населения и профилактики завоза заразных заболеваний стало начало Первой мировой войны и широкое распространение сыпного тифа, дизентерии и холеры.

Дальнейшее регулирование санитарных вопросов происходило посредством принятия отдельных нормативно-правовых актов. Так, в ходе подготовки парижской санитарной конференции 1926 г., 30 апреля 1926 г. ЦИК и СНК СССР приняли постановление «Об утверждении временного положения о санитарной охране границ Союза ССР». Оно вводилось в действие со дня опубликования в «Собрании Законов и Распоряжений Рабоче-Крестьянского Правительства Союза ССР» акта о присоединении СССР к Парижской Международной Санитарной Конвенции 17 января 1912 г.

В Положении оговаривалось, что до признания за прибывшим из-за границы судном права свободной практики с санитарной точки зрения никакие органы власти (портовые, таможенные, ОГПУ и др.) не имели права делать судну никаких распоряжений о высадке пассажиров, выгрузке товаров, скота и т.п. (ст. 11).

Любое судно, не желающее подвергнуться мерам, предписанным органами санитарной охраны морских границ СССР, обязано было уйти обратно в море. Ему могло быть разрешено выгрузить свои товары с соблюдением следующих условий: а) изоляция судна, экипажа и пассажиров; б) при чуме – доставления сведений, не имеется ли на судне чрезвычайной смертности среди крыс; в) при холере – замены

питьевой воды, запасенной на судне, если эта вода признавалась «подозрительной» в смысле заражения, с соблюдением требований пункта «д» ст. 46 относительно выливания воды в порту [7].

Следует также отметить приказ НКВТ №285 от 23 июня 1934 г. «Об утверждении и введении в действие положения и технике безопасности и производственной санитарии на предприятиях и судах водного транспорта». Действовал везде (в портах, доках, судах, пристанях).

В данном положении регулировалось, что функции по технике безопасности и производственной санитарии, в основном возлагались на административно-технический персонал погрузочно-разгрузочных работ. Следовательно, лица, ответственные за проводимую погрузку-выгрузку были обязаны осуществлять еще меры санитарного контроля грузов и товаров.

Следующим шагом в урегулировании вопрос надлежащего санитарного контроля при проведении погрузо-разгрузочных работ стало принятие Обязательных постановлений для отдельно взятого порта. Так, были приняты Постановления по Новороссийскому, Мариупольскому, Ленинградскому, Одесскому портам и др.

На основании изложенного, можно сделать вывод о том, что выполнение санитарно-эпидемиологических правил при проведении погрузо-разгрузочных операций являлось крайне обязательным, т.к. во многом от этого зависело ввоз опасных инфекционных заболеваний в порт и их возможное распространение за его пределы, как через людей, так и через ввезенные товары. В ином случае, например, если капитан корабля или судовладелец не придерживался санитарных правил, то он подлежал штрафу, а шкипер – суду. До советского времени эти вопросы регулировались пятью карантинными уставами. Позже – на основании принятых нормативно-правовых актов, которые консолидировали в себе решения Международных санитарных конференций, а также Обязательных постановлений для портов.

Особо следует указать на столь важный фактор для торгового мореплавания, в данном вопросе, как существенное удорожание перевозки при осуществлении карантинных правил, вызванное задержкой экипажей судов, самих судов, неоднократной перегрузкой товара, его дезинфекцией и т.п. Указанные последствия во второй половине XIX – начале XX вв. стали предметом обсуждения многочисленных международных конвенций, а анти эпидемиологические меры были распространены на порты погрузки; более существенное внимание стало уделяться вопросам здоровья экипажей судов, в связи с чем должность судового врача уже в начале XX в. стала практически обязательной.

#### **Список литературы:**

1. Змерзлый Б. В. Правовые основы создания и деятельности карантинных учреждений в Российской империи в конце XVIII – начале XX вв. (на материалах Таврической губернии) / Б. В. Змерзлый, Е. О. Воронина. – Симферополь, 2014. – 261 с.
2. Полное собрание законов Российской империи. С 1649 года. Т. XXVI. 1800 – 1801. – СПб., 1830. – 875 с.
3. Полное собрание законов Российской империи. С 1649 года. Т. XXXV. 1818. – СПб., 1830. – 674 с.
4. Полное собрание законов Российской империи. Собрание второе. Т. VII. Отделение первое. 1832. – СПб., 1833. – 1044 с.
5. Полное собрание законов Российской империи. Собрание второе. Т. XVI. 1841. Отделение первое. – СПб., 1842. – 942 с.
6. Полное собрание законов Российской империи. Собрание второе. Т. XLI. Отделение первое. 1866. – СПб., 1868. – 1079 с.

7. Положение о санитарной охране морских границ СССР (Постановление СНК СССР от 10 марта 1925 г., опубликовано в С.З. СССР № 15-1925 г., ст.116).

**Klimenko E. P., Klimenko P. M. Legal framework for ensuring sanitary control during loading and unloading operations** // Scientific notes of V. I. Vernadsky Crimean Federal University. Juridical science. – 2024. – Т. 10 (76). № 1. – P. 432–437.

This article is devoted to the issue of ensuring sanitary and epidemiological safety during loading and unloading operations. In particular, the author examined the process of accepting seaworthy vessels at the port coming from suspicious places, as well as what measures were required to be observed when unloading goods. In addition, the rights, duties and responsibilities of persons monitoring goods that were unloaded from the ship into quarantine are named. For example, a quarantine official who ensured that there was no interaction with other people or ships during the unloading process. The work also indicates what should have been done if an infectious disease had already been detected on the ship and what measures should have been taken with the unloaded goods.

**Key words:** loading and unloading operations, quarantine, quarantine regulations, sea trade port, quarantine office.

**Spisok literatury:**

1. Zmerzlyj B. V. Pravovye osnovy sozdaniya i deyatelnosti karantinnyh uchrezhdenij v Rossijskoj imperii v konce XVIII – nachale XX vv. (na materialah Tavricheskoj gubernii) / B. V. Zmerzlyj, E. O. Voronina. – Simferopol', 2014. – 261 s.
2. Polnoe sobranie zakonov Rossijskoj imperii. S 1649 goda. T. XXVI. 1800 – 1801. – SPb., 1830. – 875 s.
3. Polnoe sobranie zakonov Rossijskoj imperii. S 1649 goda. T. XXXV. 1818. – SPb., 1830. – 674 s.
4. Polnoe sobranie zakonov Rossijskoj imperii. Sobranie vtoroe. T. VII. Otdelenie pervoe. 1832. – SPb., 1833. – 1044 s.
5. Polnoe sobranie zakonov Rossijskoj imperii. Sobranie vtoroe. T. XVI. 1841. Otdelenie pervoe. – SPb., 1842. – 942 s.
6. Polnoe sobranie zakonov Rossijskoj imperii. Sobranie vtoroe. T. XLI. Otdelenie pervoe. 1866. – SPb., 1868. – 1079 s.
7. Polozhenie o sanitarnoj ohrane morskikh granic SSSR (Postanovlenie SNK SSSR ot 10 marta 1925 g., raspublikovano v S.Z. SSSR № 15-1925 g., st.116).