

УЧЕБНИК ДЛЯ МАГИСТРАТУРЫ

1919

ЛЕТ 100

ФИНАНСОВЫЙ УНИВЕРСИТЕТ
ПРИ ПРАВИТЕЛЬСТВЕ
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

В. Н. Гречуха

МОРСКОЕ ПРАВО



ИЗДАТЕЛЬСТВО
Прометей

УДК 347.79
ББК 67.404.2
Г 81

Г 81 Гречуха В.Н.

Морское право: Учебник для магистратуры / В.Н. Гречуха. — М.: Прометей, 2019. — 226 с.

В учебнике рассмотрены основные положения, характеризующие организационно-правовую систему морского транспорта, государственный надзор за торговым мореплаванием, правовой статус морских портов, государственный портовый контроль, требования к морским судам, их классификация и освидетельствование. Освещены вопросы осуществления управления в области торгового мореплавания, безопасности морской перевозки лоцманской проводки судов. Исследованы основные аспекты правового регулирования перевозок морским транспортом пассажиров, грузов, багажа во внутреннем и международном сообщениях, а также регулирования договора фрахтования судна на время (тайм-чартер) и договора фрахтования судна без экипажа (бербоут-чартер). Дан анализ ответственности сторон договорных отношений при организации и осуществлении морских перевозок, а также претензионно-искового порядка разрешения споров при перевозках. Рассмотрен ряд институтов морского права, в том числе, морское страхование, общая авария, морской залог на судно, ипотека судна, арест судна, морские протесты.

Учебник предназначен для студентов магистратуры, а также для аспирантов и преподавателей юридических вузов и факультетов, транспортных вузов, юристов-практиков, работников транспортных структур.

ISBN 978-5-907100-73-2

© Гречуха В.Н., 2019
© Издательство «Прометей», 2019

ОГЛАВЛЕНИЕ

ПРЕДИСЛОВИЕ	6
РАЗДЕЛ 1. ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА ДЕЯТЕЛЬНОСТИ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА	8
ГЛАВА 1. Понятие морского права	8
1.1. Морское право — подотрасль транспортного права	8
1.2. Принципы морского права	10
1.3. Система морского права	16
1.4. Понятие морского правоотношения, его структура	18
1.5. Субъекты морских правоотношений имущественного характера	23
Вопросы и задания для самоконтроля	25
ГЛАВА 2. Понятие морского транспорта и торгового мореплавания ..	26
2.1. Особенности морского транспорта	26
2.2. Понятие торгового мореплавания, его система	28
2.3. Морские порты	35
2.4. Морское судно, его виды. Правовой статус судна	40
2.5. Экипаж судна. Капитан судна	52
Вопросы и задания для самоконтроля	57
ГЛАВА 3. Государственное управление в области торгового мореплавания	58
3.1. Характеристика государственного управления в области торгового мореплавания	58
3.2. Государственный надзор за торговым мореплаванием	63
3.3. Государственное регулирование деятельности в морском порту. Государственный портовый контроль	65
3.4. Безопасность торгового мореплавания	69
Вопросы и задания для самоконтроля	74
ГЛАВА 4. Нормативные источники, регулирующие деятельность морского транспорта	75
4.1. Законы как источники, регулирующие деятельность морского транспорта	76
4.2. Подзаконные нормативные правовые акты, регулирующие деятельность морского транспорта	80

4.3. Международные правовые источники	81
Вопросы и задания для самоконтроля	83
ГЛАВА 5. Перевозка как гражданско-правовая категория	85
5.1. Понятие перевозки, ее этапы	85
5.2. Классификация перевозок	90
Вопросы и задания для самоконтроля	94
 РАЗДЕЛ 2. ДОГОВОРНЫЕ НАЧАЛА ПЕРЕВОЗОК МОРСКИМ ТРАНСПОРТОМ.	 95
ГЛАВА 6. Правовое регулирование перевозок грузов морским транспортом.	 95
6.1. Долгосрочный договор об организации морских перевозок грузов.	 95
6.2. Букинг-нот. Берс-нот.	98
6.3. Договор морской перевозки груза	100
6.4. Перевозка груза по коносаменту	101
6.5. Договор фрахтования (чартер).	113
6.6. Международные морские перевозки грузов.	127
6.7. Ответственность за нарушения обязательств по морской перевозке груза	 134
Вопросы и задания для самоконтроля	143
ГЛАВА 7. Правовое регулирование перевозок пассажиров и багажа морским транспортом	 144
7.1. Виды морских перевозок пассажиров.	144
7.2. Договор морской перевозки пассажира	146
7.3. Договор перевозки багажа	153
7.4. Международные морские перевозки пассажиров	155
7.5. Ответственность перевозчика за нарушения обязательств по перевозке пассажира и багажа.	 162
Вопросы и задания для самоконтроля	168
ГЛАВА 8. Договор фрахтования судна на время (тайм-чартер).	169
8.1. Правовая природа договора фрахтования судна на время.	169
8.2. Понятие договора фрахтования судна на время, его признаки и структурные элементы.	 171
8.3. Ответственность за нарушение обязательств по тайм-чартеру.	 180
Вопросы и задания для самоконтроля	182

ГЛАВА 9. Договор фрахтования судна без экипажа (бербоут-чартер)	183
9.1. Понятие договора фрахтования судна без экипажа, его структурные элементы	183
9.2. Содержание бербоут-чартера	185
9.3. Ответственность за нарушение обязательств по бербоут-чартеру	190
Вопросы и задания для самоконтроля	191
 РАЗДЕЛ 3. ДОГОВОРЫ, НЕ СВЯЗАННЫЕ С МОРСКОЙ ПЕРЕВОЗКОЙ. ОБЩАЯ АВАРИЯ. МОРСКОЙ ЗАЛОГ НА СУДНО. ИПОТЕКА СУДНА ИЛИ СТРОЯЩЕГОСЯ СУДНА. АРЕСТ СУДНА. МОРСКИЕ ПРОТЕСТЫ	
ГЛАВА 10. Договоры, не связанные с морской перевозкой	192
10.1. Договор морского агентирования	192
10.2. Договор морского посредничества	197
Вопросы и задания для самоконтроля	200
ГЛАВА 11. Общая авария. Возмещение убытков от столкновения судов	201
11.1. Правовое регулирование общей аварии	201
11.2. Возмещение убытков от столкновения судов	207
Вопросы и задания для самоконтроля	209
ГЛАВА 12. Морской залог на судно. Ипотека судна или строящегося судна	210
12.1. Морской залог на судно	210
12.2. Ипотека судна или строящегося судна	213
Вопросы и задания для самоконтроля	218
ГЛАВА 13. Арест судна. Морские протесты	219
13.1. Арест судна	219
13.2. Морские протесты	222
Вопросы и задания для самоконтроля	224

РАЗДЕЛ I. ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА ДЕЯТЕЛЬНОСТИ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА

ГЛАВА 1. ПОНЯТИЕ МОРСКОГО ПРАВА

1.1. Морское право — подотрасль транспортного права

В последние десятилетия деятельность морского транспорта Российской Федерации претерпела существенные изменения. Они коснулись ее структуры, организации управления, а также нормативной базы.

Переход государства к рыночным принципам развития хозяйства, условия реформирования социально-экономических отношений поставили перед морским транспортом новые, более сложные задачи по коренному улучшению его деятельности, повышению качества предоставляемых гражданам и юридическим лицам услуг по перевозкам.

Морской транспорт играет роль цементирующего фактора, объединяющего производственные и экономические связи различных сфер деятельности. Он обеспечивает производство и обращение продукции промышленности и сельского хозяйства, нужды капитального строительства, удовлетворяет потребности населения в перевозках.

Основная деятельность морского транспорта заключается в перевозках грузов, пассажиров, багажа и почты. В условиях рыночных отношений наблюдается резкий переход от централизованной организации перевозок, основным методом которой был административно-командный метод, к децентрализации транспортных процессов, для которых характерны строго рыночные механизмы взаимодействия.

Это повлекло за собой совершенствование морского законодательства, приведение его в соответствие с Конституцией РФ и ГК РФ.

Система норм, содержащаяся в морских законодательных актах, а также в других нормативных правовых источниках, которые регулируют деятельность морского транспорта, связанную с перевозками, может трактоваться как одна из подотраслей транспортного права.

Нормы морского права регулируют группы близких отношений, связанных с деятельностью морского транспорта по перевозкам и отличающихся от отношений по использованию других видов транспорта: автомобильного, железнодорожного, воздушного, внутреннего водного транспорта. Отличия обусловлены особенностями морских транспортных средств, их эксплуатацией при перевозках, использованием морских путей и некоторыми другими вопросами, касающимися данного вида транспорта.

Предметом данной подотрасли транспортного права являются общественные отношения разных видов. Центральное место среди них занимают правоотношения, связанные с организацией и осуществлением перевозки, базирующиеся на гражданско-правовых договорных началах. Вместе с тем предмет морского права составляют также специфические отношения, возникающие в связи с использованием для выполнения договора перевозки источника повышенной опасности — морских судов. Речь, в частности, идет об отношениях административно-правового характера, вызванных необходимостью строгого соблюдения правил пользования морским транспортом, его технической исправности, соблюдения правил эксплуатации, обеспечения мер безопасности, осуществления государственного надзора за торговым мореплаванием и государственного портового контроля и т. д.

Кроме того, это группа специфических трудовых отношений на морском транспорте (например, трудовые отношения на судне — ст. 57 Кодекса торгового мореплавления — КТМ). Предмет морского права составляют также правоотношения, возникающие между сторонами договоров по перевозкам в связи с претензион-

ным и исковым порядком рассмотрения споров, т. е. процессуальные правоотношения.

Другим важным фактором, дающим основание отнести морское право к подотрасли транспортного права, является то обстоятельство, что его нормы не связаны единым методом правового регулирования, т. е. способом воздействия на правоотношения.

Основным методом правового регулирования морских договорных правоотношений является метод равенства сторон (перевозчика и пассажира, перевозчика и грузоотправителя). Однако применительно к административным правоотношениям в морском праве используется метод властных распоряжений, императивный метод.

Что касается процессуальных правоотношений, то им присущ диспозитивно-императивный метод. В соответствии с ним решение о предъявлении претензии, а также иска зависит от воли пострадавшей стороны договора перевозки. Здесь проявляется действие диспозитивного метода. Однако начатая ею процедура должна строго соблюдаться участниками претензионного и искового производства в соответствии с установленными законодательно процессуальными правилами.

Таким образом, морскому праву как подотрасли транспортного права присущи в качестве предмета правового регулирования общественные отношения не одного вида. Что касается метода указанных отношений, то это разные способы воздействия на них. В этом заключается одно из проявлений многоаспектного характера морского права. Оно находит отражение в организации и осуществлении перевозок пассажиров, багажа, грузов и рассматривается в отдельных главах и параграфах учебника.

1.2. Принципы морского права

Принципы морского права — это основополагающие, руководящие начала, положения, которые определяют его сущностные стороны, наиболее характерные черты регулирования им

общественных отношений, связанных с деятельностью морского транспорта.

Критериями определения принципов морского права являются, во-первых, проявление в каждом принципе сущностного характера данной подотрасли транспортного права, того, что пронизывает ее, отличает от других явлений и подотраслей указанного права, и, во-вторых, закрепление принципа в нормативных правовых актах, прежде всего, в Конституции РФ, ГК РФ, морском законодательстве. В них содержатся важнейшие положения, отражающие сущностный характер морского права, регулирование им организации и осуществления перевозок.

Опираясь на указанные два критерия, к числу принципов морского права можно отнести принципы:

- свободное перемещение грузов, багажа, передвижения пассажиров;
- свобода транспортного договора;
- сочетание общегосударственных интересов с интересами морских предприятий и клиентов;
- сочетание централизованного регулирования перевозки с ведомственной регламентацией порядка ее осуществления;
- осуществление перевозок на базе организационно-правовых предпосылок;
- обеспечение повышения эффективности и качества деятельности морского транспорта;
- законность при осуществлении перевозок;
- контроль и укрепление дисциплины на морском транспорте.

Принцип свободного перемещения грузов, багажа, передвижения пассажиров неразрывно связан с положениями Конституции РФ об едином экономическом пространстве, свободе перемещения товаров и услуг, свободе экономической деятельности, свободе передвижения граждан. Важными гарантиями соблюдения указанных конституционных положений являются уровень и насыщенность транспортной базы государства современными морскими судами и морскими портами.

Данный принцип означает, что субъекты РФ, муниципальные образования не вправе устанавливать какие-либо барьеры, ограничения передвижения по своим территориям. Не допускается установление таможенных границ между регионами Российской Федерации, введение пошлин, сборов, иных препятствий для свободного перемещения товаров, создание искусственных препон для передвижения граждан. Поэтому перечисленных ограничений для внутренних перевозок не существует. Исключения из принципа свободного перемещения грузов, багажа, передвижения пассажиров составляют вопросы, касающиеся безопасности перевозок, охраны природы и культурных ценностей. Конституцией РФ закреплено положение, согласно которому в целях обеспечения безопасности, защиты жизни и здоровья людей, охраны природы и культурных ценностей ограничения перемещения товаров и услуг могут вводиться федеральным законом (ст. 74). Ограничения могут быть связаны с природными катаклизмами, военными действиями, эпидемиями и т. п.

Принцип свободы транспортного договора обусловлен закрепленными в ст. 421 ГК РФ положениями о свободе договора, которые распространяются на договоры, заключаемые при организации и осуществлении перевозок. Он находит проявление в следующих важных моментах.

Первый из них состоит в том, что урегулированные гражданским и морским законодательством положения о транспортных договорах указывают на свободу юридических лиц и граждан в принятии решения о заключении или незаключении транспортного договора. Исключение составляют случаи, когда обязанность его заключения предусмотрена законом. Речь идет о перевозках, осуществляемых транспортом общего пользования. Коммерческая организация, обладающая статусом перевозчика транспортом общего пользования, обязана заключить договор перевозки с любым обратившимся к ней с предложением гражданином или юридическим лицом (п. 1 ст. 789 ГК РФ). Такой договор является публичным и заключается на одинаковых для любого обратившегося с предложением условиях. Не допускается отказ коммерческой организации от заключения публичного договора при нали-

ции возможности предоставить потребителю конкретную услугу (п. 3 ст. 426 ГК РФ).

Второй момент, характеризующий принцип свободы транспортного договора, состоит в свободе участников договорных отношений выбирать контрагента (сторону) по транспортному договору. Никто не может заставить участника транспортного правоотношения заключить договор с указанным юридическим лицом или гражданином. Как уже отмечалось, это положение не распространяется на перевозку, осуществляемую транспортом общего пользования, т. е. на публичный договор перевозки.

Третий существенный момент, вытекающий из указанного принципа, касается выработки сторонами условий транспортного договора, на которых он будет заключен. Стороны свободны в их определении, а значит, и в выработке своих прав и обязанностей. Имущественные отношения, возникающие из перевозок, основаны на равенстве, автономии воли и имущественной самостоятельности их участников — положениях, закрепленных в ГК РФ.

Принцип сочетания общегосударственных интересов с интересами предприятий морского транспорта и клиентов обусловлен тем обстоятельством, что морской транспорт является одной из составляющих эффективного развития экономики государства. Поэтому оно заинтересовано в оптимизации транспортных процессов, совершенствовании и количественном увеличении морского транспорта, улучшении организации перевозок морскими судами, безопасности их использования. В связи с этим принят ряд законодательных актов, направленных на совершенствование деятельности морского транспорта, безопасности на данном виде транспорта.

При этом морские предприятия заинтересованы в максимальном извлечении прибыли, что достигается путем интенсификации перемещения объектов перевозки, ускорения оборачиваемости подвижного состава, использования самых современных и экономичных морских судов. Все это благотворно сказывается на развитии экономики государства и отвечает интересам клиентов.

Принцип сочетания централизованного регулирования перевозки с ведомственной регламентацией порядка ее осуществле-

ния указывает на сложность и многогранность перевозочного процесса, необходимость выполнения комплекса действий, связанных с подготовкой грузов, багажа к перевозке, осуществлением погрузочно-разгрузочных работ, креплением грузов, их пломбированием, учетом особенностей перевозки грузов, багажа морским транспортом. Эти обстоятельства потребовали наряду с централизованным регулированием ГК РФ, КТМ перевозок морским транспортом регламентации ведомственными нормативными правовыми актами конкретных технико-правовых вопросов организации и осуществления перевозок. К ним в первую очередь относятся правила перевозок грузов, пассажиров, багажа соответствующими видами транспорта, а также различные технические условия, положения, тарифы и т. п. Их принятие возложено прежде всего на Минтранс России. Ведомственная нормативная база разрабатывается на основе КТМ — закона торгового мореплавания Российской Федерации, развивая и конкретизируя его отдельные положения.

Принцип осуществления перевозок на базе организационно-правовых предпосылок означает, что перевозка грузов морским транспортом может быть осуществлена при выполнении определенных организационно-правовых действий, составлении соответствующих документов (договоров, планов, соглашений). Важнейшей такой предпосылкой является разработка сторонами долгосрочного договора об организации перевозки грузов при осуществлении ими между собой систематических перевозок.

Еще одна предпосылка — это планирование перевозок в районы Крайнего Севера и приравненные к ним местности, а также при выполнении государственных внешнеторговых контрактов.

Существенным элементом организационно-правовых предпосылок перевозок являются договоры об организации работы по обеспечению перевозок грузов между организациями различных видов транспорта, в том числе морского транспорта (ст. 799 ГК РФ). К ним относятся узловые соглашения, договоры на централизованный завоз (вывоз) грузов и др. При этом завоз и вывоз грузов обычно осуществляется автомобильным транспортом (например,

на железнодорожные станции, в морские и речные порты). Указанные договоры регулируют организацию работы перевалочных пунктов при перевозках в прямом смешанном сообщении (т. е. перевозках не одним видом транспорта, в том числе с участием морского транспорта), порядок перегрузки грузов с одного вида транспорта на другой, их передачу от одного перевозчика другому и т. п.

Составляемые в рамках действия данного принципа правовые документы — договоры, планы, соглашения — делают перевозочный процесс организованным, предсказуемым, гарантируемым от различного рода субъективных моментов, и в конечном счете — оптимальным.

Принцип обеспечения эффективности и качества деятельности морского транспорта означает, во-первых, устойчивость его работы, во-вторых, доступность и безопасность оказываемых транспортных услуг, в-третьих, развитие конкуренции на рынке транспортных услуг, в-четвертых, согласованность функционирования элементов единой транспортной системы. Реализация данного принципа обеспечивается компетентными государственными органами, и в первую очередь государственным органом исполнительной власти в области транспорта, каким в настоящее время является Минтранс России.

Действие принципа обеспечения эффективности и качества деятельности морского транспорта проявляется, например, в строгом соблюдении участниками перевозочного процесса при перевозках грузов — перевозчиками, грузоотправителями и грузополучателями — своих обязательств. Так, в договорные обязанности перевозчика входит выполнение требования своевременно и без потерь доставить груз в пункт назначения. По договору грузоотправитель обязан затарить, упаковать и закрепить груз так, чтобы обеспечить безопасность перевозки, сохранность груза и подвижного состава.

Принцип законности как основополагающий принцип права присущ и морскому праву. В отдельных источниках, регулирующих деятельность морского транспорта, содержатся положения

об обязательности исполнения организациями независимо от организационно-правовых форм и форм собственности и физическими лицами нормативных правовых актов, регулирующих отношения, связанные с использованием данного вида транспорта. В связи с особенностью транспортного процесса, обусловленной использованием в качестве перевозочного средства источника повышенной опасности, в Федеральном законе от 9 февраля 2007 г. № 16-ФЗ «О транспортной безопасности» закреплено положение, возлагающее на участников транспортных правоотношений обязанность неукоснительно выполнять требования, связанные с обеспечением безопасности на транспорте. В Законе среди принципов обеспечения транспортной безопасности на первом месте значится принцип законности (ст. 3).

С принципом законности тесно связан *принцип надзора и укрепления дисциплины на морском транспорте*. По сути этот принцип является одним из необходимых условий соблюдения морского законодательства.

Законодатель возложил на компетентные государственные органы осуществление контрольно-надзорных функций за деятельностью всех видов транспорта, в том числе и морского. К ним относятся, помимо Минтранса России, Ространснадзор, ФАС России, Роспотребнадзор и др.

Полномочия по контролю на транспорте выполняют специальные должностные лица. На морском — это капитаны морских портов.

1.3. Система морского права

Систему морского права составляют Общая и Особенная части.

Общая часть включает следующие основные положения: понятие торгового мореплавания, его источники, морские правоотношения, перевозка и буксировка между морскими портами в Российской Федерации (каботаж), плавание в Северном морском пути, государственное управление в области торгового морепла-

вания, государственный надзор за ним, понятие судна, его статус, флаг, национальность, идентификация и классификаций судов, регистрация судов, прав на них и сделок с ними, экипаж судна, лоцманская проводка судов, морские порты, государственный портовый контроль и некоторые другие.

Общая часть как системообразующий фактор является базой для создания и действия норм Особенной части морского права, которые регулируют специфику организации и осуществления перевозок данным видом транспорта.

Наряду с выделением Общей и Особенной частей систему автотранспортного права представляют такие структурные элементы, как правовые институты.

В теории права *правовой институт* определяется как обособленный комплекс правовых норм, являющихся частью соответствующей отрасли права (например, транспортного права) и ее подотрасли (в данном примере морского права) и регулирующих разновидность определенного вида общественных отношений. В нашем случае *институт транспортного права* представляет собой систему правовых норм, регулирующих разновидность предметно связанных транспортных отношений в рамках соответствующей подотрасли.

Если рассматривать институты такой подотрасли как морское право, то это, прежде всего, институты договорных перевозочных обязательств по организации и осуществлению перевозок пассажиров, багажа, грузов во внутреннем и международном сообщении, ответственности в связи с нарушением участниками договорных отношений своих обязательств, претензионно-искового порядка разрешения ими споров, транспортно-экспедиционного обслуживания, страхования при использовании морского транспорта и некоторые другие.

Однородность норм института права можно проиллюстрировать на примере такого института, как договорные обязательства по организации и осуществлению перевозок. Система его норм регулирует отношения, касающиеся оказания услуг по организации и осуществлению доставки объектов в пункт назначения, их

объемов, выделения для перевозки необходимого количества судовых помещений или судов, условий перевозок, порядка оплаты услуг.

В целом же морское право довольно четко организовано. Системная организация норм этой комплексной подотрасли транспортного права имеет как теоретическое, так и практическое значение. Во-первых, она облегчает работу правотворческих органов при принятии новых правовых источников и совершенствовании действующих, позволяет устранять пробелы в действующей системе морского законодательства, а также исключать нормы, уже не отвечающие потребностям транспортной практики. Во-вторых, при надлежащей систематизации норм морского права значительно упрощается поиск и применение соответствующих норм к конкретным случаям.

1.4. Понятие морского правоотношения, его структура

Для любого правоотношения характерным является следующее: во-первых, оно всегда складывается на основе правовых норм; во-вторых, его участники наделяются взаимными правами и обязанностями; в-третьих, оно имеет осознанно-волевой характер, т. е. зависит от воли сторон; в-четвертых, оно гарантируется государством и охраняется в необходимых случаях силой государственного принуждения.

Все указанные признаки правоотношения присущи и морским правоотношениям. Нормы морского права, содержащиеся в различных источниках, регулируют общественные отношения, которые составляют его предмет. Приобретая правовую форму, эти фактические общественные отношения становятся морскими правоотношениями, складывающимися по поводу оказания услуг с использованием данного вида транспорта.

Указанные правоотношения представляют собой особую юридическую связь участников социальных процессов в области

деятельности морского транспорта по осуществлению перевозок грузов, пассажиров, багажа, которая возникает и существует на основании норм морского права. По сути, морское правоотношение является формой, в которой абстрактные транспортные нормы КТМ получают конкретное выражение. Именно вследствие воздействия указанных норм на общественные отношения последние приобретают особую правовую форму, а их участники наделяются правами, на них возлагаются обязанности, реализация которых подкрепляется мерами государственного характера. Как уже отмечалось, специфика морских правоотношений заключается в том, что они не являются общественными отношениями одного вида. В предмет транспортного права входят имущественные, административные, трудовые, процессуальные правоотношения. Большая часть морских правоотношений — это частноправовые отношения имущественного характера, обусловленные договорами перевозок.

Следовательно, морское **правоотношение** — это регулируемое нормами морского права общественное отношение, складывающееся по поводу оказания транспортных услуг с использованием морского транспорта (судов) и связанной с ними его деятельности по перевозкам.

Как и любое правоотношение, морское правоотношение состоит из следующих элементов: объекта, субъектного состава правоотношения и содержания.

Объект морского правоотношения — это то, по поводу чего возникает и осуществляется деятельность его субъектов, их поведение, на что направлены их субъективные права и обязанности. Следовательно, объект морского правоотношения — это деятельность морского транспорта (судов), связанная с перевозками. Именно на перевозочную деятельность как объект морского правоотношения воздействуют его субъекты в границах возможного и должного поведения, определяемых их субъективными правами и обязанностями.

Поведение участников морских правоотношений имущественного характера заключается в том, что они вступают в отношения друг с другом по поводу определенных благ. Такими благами являются услуги, связанные с перевозкой грузов, пассажиров, багажа.

В морских правоотношениях административно-правового характера поведение их субъектов выражается в положительных действиях (принятие Минтрансом России правил перевозок — нормативных правовых актов) или в негативных действиях — совершении административных правонарушений (например, нарушении таможенных правил при перевозках).

Что касается морских правоотношений процессуального характера, то их субъекты вступают в отношения друг с другом по поводу спора материально-правового характера о возмещении причиненного вреда при осуществлении перевозки. Речь идет, например, о праве грузоотправителя на предъявление претензии и иска к перевозчику в случае утраты груза.

Субъектный состав морского правоотношения — совокупность участников этого правоотношения. Ими могут быть индивиды (физические лица), юридические лица, государство в лице различных государственных органов: федерального органа исполнительной власти в области транспорта, государственных органов контроля, надзора на транспорте, государственного органа по охране труда (в том числе на транспорте) и др. Минимальный состав субъектов морского правоотношения включает управомоченного субъекта и обязанного субъекта (грузоотправитель — перевозчик; грузополучатель — транспортный экспедитор; перевозчик — пассажир; перевозчик — представитель таможенного органа и т. д.). Субъекты морского правоотношения обладают правосубъектностью, т. е. социально-правовой возможностью быть участниками транспортных правоотношений в рамках деятельности морского транспорта.

Содержание морского правоотношения составляют юридические права и обязанности его субъектов. Они весьма разнообразны. Для содержания имущественных морских правоотноше-

ний, являющихся разновидностью гражданских правоотношений, характерно то, что и права, и обязанности их субъектов именуются субъективными правами и субъективными обязанностями. Именно так в гражданском праве подчеркивается принадлежность их конкретным субъектам права. Будучи неразрывно связаны друг с другом, субъективные права и обязанности возникают и прекращаются одновременно. Например, они возникают у сторон договора перевозки груза одновременно с моментом его заключения, а прекращаются исполнением этого договора. Кроме того, они изменяются под воздействием одних и тех же обстоятельств (обстоятельств непреодолимой силы, ограничения или запрещения движения морского транспорта и др.).

Содержание морских правоотношений административно-правового характера включает не только права и обязанности субъектов, но и закрепленный нормативно правовой режим их осуществления, а также установленные для субъектов запреты и ограничения.

Что касается содержания трудовых отношений, являющихся составной частью морских правоотношений, то правам и обязанностям их сторон присущ так называемый относительный характер. Он заключается в том, что праву работника соответствует обязанность работодателя, и наоборот. Содержание трудового правоотношения предполагает наличие *комплекса* субъективных прав и обязанностей у каждой стороны. Трудовое правоотношение носит сложный характер, ему присущи имущественный и организационный аспекты, элементы свободы и подчинения в рамках действий работодателя и работника.

Содержание морских правоотношений процессуального характера — это права и обязанности его субъектов, а также процессуальные действия, совершаемые ими в соответствии с правами и обязанностями. Например, грузоотправитель наделен правом предъявления претензии перевозчику. Оно реализуется путем составления письменной претензии по установленной форме, сбора прилагаемых к ней необходимых документов, предъявления претензии в установленные сроки надлежащему перевозчику.

Следует отметить, что сами по себе нормы морского права, закрепленные, как правило, в КТМ, не порождают морские транспортные правоотношения. Для этого необходимы обстоятельства, с которыми морские нормативные правовые акты связывают соответствующие юридические последствия: возникновение, изменение или прекращение морских правоотношений.

Если речь идет о частноправовых имущественных отношениях, то их возникновение и последующие изменения связаны в первую очередь с заключением транспортных договоров, и прежде всего договоров перевозки пассажиров, багажа и грузов морским транспортом.

Заключение договора перевозки — это юридический факт, который относится к одной из двух групп в рамках классификации юридических фактов в зависимости от волевого признака — к группе действий. Но в морском праве имеет значение и вторая классификационная группа юридических фактов — события. Среди них законодатель выделяет такие, как непреодолимая сила, военные действия, блокады, эпидемии и другие обстоятельства. С их наличием он связывает определенные юридические последствия, например, освобождение перевозчика от ответственности за несохранность груза либо просрочку его доставки (ст. 166 КТМ).

Необходимо иметь в виду, что на практике возникновение, изменение или прекращение морских правоотношений связаны нередко не с одним юридическим фактом, а с их совокупностью. В этом случае речь идет об *юридическом составе*, который представляет собой совокупность юридических фактов, необходимых и достаточных для наступления предусмотренных законом юридических последствий.

Таким образом, рассмотренные группы общественных отношений, входящие в предмет регулирования морского права, являются неоднородными. Они имеют разные объекты, им присущ неодинаковый субъектный состав. Различаются морские правоотношения и содержанием. Все это дает основание подразделить их на правоотношения имущественного, административно-правового, трудового и процессуального характера.

1.5. Субъекты морских правоотношений имущественного характера

Поскольку имущественные правоотношения составляют основную группу морских правоотношений, целесообразно отдельно рассмотреть их субъектный состав. Он включает как физических, так и юридических лиц.

Физические лица как субъекты морских правоотношений имущественного характера. Можно выделить несколько групп физических лиц — участников имущественных морских правоотношений.

Наиболее многочисленную группу составляют физические лица — *пассажиры*. Пассажирами могут быть как граждане Российской Федерации, так и граждане других государств (иностранцы), а также апатриды — люди, не имеющие определенного гражданства. Таким образом, категория «физические лица», относящаяся к пассажирам, охватывает указанные более узкие понятия. Есть особенности, касающиеся пассажиров-детей. Нормативно закреплены возрастные параметры перевозки, касающиеся этой категории физических лиц.

Следующую группу физических лиц — субъектов имущественных морских правоотношений составляют *грузоотправители и грузополучатели*. На них, как на физических лиц-потребителей, распространяется действие Закона РФ от 7 февраля 1992 г. № 2300-1 «О защите прав потребителей».

Отдельную группу физических лиц — субъектов транспортных правоотношений составляют *индивидуальные предприниматели*. Ими могут быть перевозчики, грузоотправители, грузополучатели, фрахтовщики, фрахтователи. Приобрести статус индивидуального предпринимателя физическое лицо может только после прохождения процедуры государственной регистрации в установленном порядке. В случаях, определенных законом, деятельность индивидуальных предпринимателей — субъектов транспортных правоотношений — лицензируется.

Юридические лица как субъекты морских правоотношений имущественного характера. Поскольку основу морские правоотношений составляют договорные отношения, касающиеся организации и осуществления перевозок, юридическими лицами в этих отношениях являются перевозчики, грузоотправители, грузополучатели, фрахтовщики и фрахтователи. Однако перечень юридических лиц — субъектов морских правоотношений — этим не ограничивается. Транспортный процесс обеспечивается выполнением комплекса операций и действий, без которых он невозможен. К таким операциям и действиям относятся подготовка грузов к перевозке, их доставка к месту погрузки, выполнение погрузочно-разгрузочных работ, осуществление перевалки грузов при перевозках в прямом смешанном сообщении, хранение доставленного груза в пункте назначения. Их выполняют такие юридические лица — субъекты морских правоотношений, как транспортные экспедиторы, владельцы объектов инфраструктуры морского порта, операторы морских терминалов и др.

Законодательно установлена система лицензирования деятельности некоторых из перечисленных юридических лиц — субъектов транспортных правоотношений. Применительно к морским правоотношениям — это деятельность перевозчика по перевозкам пассажиров, деятельность по перевозкам морским транспортом опасных грузов, деятельность по осуществлению буксировок морским транспортом, погрузочно-разгрузочная применительно к опасным грузам в морских портах.

Организационно-правовая форма юридических лиц — субъектов транспортных правоотношений — различна.

ВОПРОСЫ И ЗАДАНИЯ ДЛЯ САМОКОНТРОЛЯ

1. Какова роль морского транспорта в развитии экономики Российской Федерации?
2. Каков предмет правового регулирования морского права?
3. Что является методом правового регулирования морского права?
4. Что представляет собой система принципов морского права?
5. Назовите структурные элементы морских правоотношений.
6. Перечислите субъектов морских правоотношений.
7. Приведите перечень видов работ, подлежащих лицензированию при использовании морского транспорта.