

В.Н. Гречуха

# **ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА**

*Монография*

ИЗДАТЕЛЬСТВО  
**Прометей**



Владимир Гречуха

**Правовое регулирование  
деятельности  
морского транспорта**

«Прометей»

2019

УДК 347.79  
ББК 67.404.2

**Гречуха В. Н.**

Правовое регулирование деятельности морского транспорта /  
В. Н. Гречуха — «Прометей», 2019

ISBN 978-5-907166-19-6

В монографии 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 классификацию 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. Рассмотрены такие специфические институты морского права, как договор морского агентирования, договор морского посредничества, общая авария, морской залог на судно, ипотека судна или строящегося судна, арест судна, морской протест и другие. Раскрыты вопросы страхования при использовании морского транспорта. Для студентов, аспирантов и преподавателей юридических вузов и факультетов, транспортных вузов, юристов-практиков, работников транспортных структур.

УДК 347.79  
ББК 67.404.2

ISBN 978-5-907166-19-6

© Гречуха В. Н., 2019

© Прометей, 2019

# Содержание

Предисловие	6
Раздел 1. Общая характеристика морского транспорта	7
Глава 1. Понятие морского транспорта и торгового мореплавания	7
1.1. Особенности морского транспорта	7
1.2. Понятие торгового мореплавания, его система	8
1.3. Морские порты	11
1.4. Морское судно, его виды. Правовой статус судна	14
1.5. Экипаж судна. Капитан судна	20
Глава 2. Государственное управление в области торгового мореплавания	24
2.1. Характеристика государственного управления в области торгового мореплавания	24
2.2. Государственный надзор за торговым мореплаванием	26
2.3. Государственно регулирование деятельности в морском порту. Государственный портовый контроль	28
2.4. Безопасность торгового мореплавания	30
Глава 3. Нормативные источники, регулирующие деятельность морского транспорта	33
3.1. Законы как источники, регулирующие деятельность морского транспорта	33
3.2. Подзаконные нормативные правовые акты, регулирующие деятельность морского транспорта	35
3.3. Международные правовые источники	36
Глава 4. Перевозка как гражданско-правовая категория	38
4.1. Понятие перевозки, ее этапы	38
4.2. Классификация перевозок	40
Конец ознакомительного фрагмента.	43

# **В.Н. Гречуха**

## **Правовое регулирование деятельности морского транспорта**

### **Монография**

#### **Предисловие**

Морской транспорт, являясь составной частью транспортной системы Российской Федерации, играет важную роль в выполнении стоящих перед транспортом задач по обеспечению производства и обращения продукции промышленности, сельского хозяйства, нужд капитального строительства, удовлетворению потребностей юридических и физических лиц в перевозках. Масштабы участия морского транспорта во внутренних и международных перевозках определяются рядом его преимуществ по сравнению с другими видами транспорта. Это касается возможностей морского транспорта, особенностей эксплуатации, наличия инфраструктуры и т. п.

Кроме того, его отличает способность перевозить значительные объемы грузов на дальние расстояния. И хотя скоростной режим перевозок морским транспортом значительно уступает некоторым видам транспорта (например, воздушному, а также автомобильному транспорту) это компенсируется такими его преимуществами, как высокая перевозная способность, универсальность использования, регулярность осуществления перевозок. Перечисленные возможности морского транспорта диктуют политику организации внутренних и международных железнодорожных перевозок по маршрутам, характеризующимся большими потоками разнообразных грузов, измеряемых миллиардами тонн в год, массовыми пассажирскими перевозками.

Рост масштабов перевозок требует оптимизации деятельности морского транспорта, совершенствования его правовой базы. В условиях возрастающей тенденции гармонизации внутренних правовых систем и международной источниковой базы весьма актуальным является анализ норм, регулирующих организацию и осуществление внутренних перевозок, сравнение их с международными морскими перевозками. Особенности деятельности морского транспорта нашли отражение в правовом регулировании таких специфических институтов морского права, как чартер, коносамент договор фрахтования судна на время (тайм-чартер), договор фрахтования судна без экипажа (бербоут-чартер), претензии и иски, исковая давность по требованиям, вытекающим из договора морской перевозки груза и по иным требованиям и некоторым другим.

Все перечисленные вопросы стали объектом рассмотрения в отдельных главах и параграфах монографии.

# Раздел 1. Общая характеристика морского транспорта

## Глава 1. Понятие морского транспорта и торгового мореплавания

### 1.1. Особенности морского транспорта

Морской транспорт как одна из составных частей транспортной системы Российской Федерации имеет ряд особенностей. Одна из них заключается, прежде всего, в том, что морские суда обладают большой грузоподъемностью и осуществляют перевозки практически любых грузов на значительные расстояния. Стоимость перевозок относительно невысока по сравнению с другими видами транспорта.

Вместе с тем, этому виду транспорта присущи некоторые недостатки. Одним из них является зависимость от погодных условий и, как следствие, риск потерь перевозимых грузов, особенно палубных грузов, повреждений судов и даже их гибели. Это также определенные ограничения при перевозках по Северному морскому пути, существенные затраты, связанные с использованием ледоколов.

Морскому транспорту присущи две принципиальные составляющие: морское пространство и морские суда, как транспортные средства. К основным элементам морской среды относятся внутренние морские воды, территориальные воды, открытые моря, архипелажные воды, международные проливы и международные каналы. Каждый из них имеет свой правовой режим, который должен неукоснительно соблюдаться при перевозках<sup>1</sup>.

Второй составляющей морского транспорта – морским судам присущи такие характеристики, как скорость хода, мощность силовой установки и весовые параметры. Что касается весовых параметров, то это, во-первых, водоизмещение которое измеряется массой воды, вытесняемой корпусом судна при осадке до ватерлинии, во-вторых, полная грузоподъемность судна, включающая массу груза, запас топлива, воды, экипаж, продукты и, в-третьих, чистая грузоподъемность, исчисляемая количеством коммерческого груза, которое может принять судно.

Следующая существенная характеристика судна связана с его объемом. Это вместимость судна. Она определяется кубатурой грузовых помещений. Данный показатель используется при заключении договора фрахтования (чартера), по которому предоставляется для морской перевозки груза все судно, часть его или определенные судовые помещения (п. 2 ст. 115 Кодекса торгового мореплавания Российской Федерации – далее КТМ).

Общая характеристика морских судов связана с назначением данного транспортного средства. В свое время морской флот состоял в основном из универсальных судов, перевозивших пассажиров и грузы. Но уже в начале 20 века началось активное строительство специализированных морских судов – пассажирских и грузовых. Сами грузовые суда строились в зависимости от перевозимого груза. Это были углевозы, рудовозы, лесовозы и другие. Появились танкеры для перевозок нефти, нефтепродуктов и сжиженного газа. Активизировалось строительство мощных судов-балкеров для перевозки насыпных грузов. Эти суда обладают большой грузоподъемностью. Многие из них имеют грузоподъемность, превышающую 100 тыс. тонн.

---

<sup>1</sup> См.: Каламкарян Р. А., Мигачев Ю. И. Международное право: учебник. М., 2004. С. 482-497.

Морской флот стал пополняться контейнеровозами, предназначенными для перевозки тяжеловесных контейнеров (20, 30, 40 и более тонн). Строятся суда, способные перевозить 2500– 3500 и более контейнеров. В последнее время широкое распространение получает использование ролкеров – многопалубных судов, для которых характерна горизонтальная система загрузки. Здесь не используются краны, загрузка и выгрузка грузов осуществляются обычно через кормовые ворота ролкеров, образующие наклонные аппарели. Такие суда перевозят железнодорожные вагоны, автомобили, прицепы, тракторную и другую самоходную технику.

К следующей разновидности морских судов относятся лихтеровозы. Они перевозят небольшие самоходные и несамоходные груженые баржи. Лихтеровозы находятся на открытом рейде, а баржи спускаются или поднимаются на палубу с помощью кранов и доставляются (если они являются несамоходными) к причалу (или к лихтеровозу) буксиром. Обычно этот транспорт используется в небольших портах и в смешанных перевозках «река – море».

Используются и другие разновидности морских судов, например, суда-рефрижераторы (для перевозки скоропортящихся продуктов), скоростные морские суда. Специфическую категорию морских судов составляют паромы, которые используются в основном для перевозки железнодорожного подвижного состава.

Изложенные положения относительно морских судов носят организационно-технический характер. Что касается правовых аспектов судов, связанные с их правовым статусом, идентификацией, классификацией и освидетельствованием, регистрацией судов, прав на них и сделок с ними, то они рассмотрены в параграфе 1.4. монографии.

## 1.2. Понятие торгового мореплавания, его система

Морской транспорт имеет многофункциональное назначение. Одним из направлений его деятельности является торговое мореплавание. Это деятельность, связанная с использованием судов для выполнения различного рода работ на море. К таким работам законодатель (ст. 2 КТМ) относит:

- перевозку грузов, пассажиров и их багажа;
- рыболовство;
- разведку и разработку минеральных и других неживых ресурсов морского дна и его недр;
- лоцманскую, ледовую лоцманскую и ледокольную проводку;
- поисковые, спасательные и буксировочные операции;
- подъём затонувшего в море имущества;
- гидротехнические, подводно-технические и другие подобные работы;
- санитарный, карантинный и другой контроль;
- защита и сохранение морской среды;
- проведение морских научных исследований;
- учебные, спортивные и культурные цели;
- иные цели.

Как видно, данный перечень не является исчерпывающим и предполагает возможность проведения других видов работ.

Среди перечисленных видов работ особое место занимают *перевозки грузов, пассажиров и их багажа*. Они урегулированы в отдельных главах КТМ. Непосредственно перевозкам грузов посвящена глава 8 «Договор морской перевозки груза», а перевозкам пассажиров – «Договор морской перевозки пассажира». К морским перевозкам относятся также нашедшие в Кодексе регламентацию договор фрахтования судна на время (тайм-чартер) – глава 10 и договор фрахтования судна без экипажа (бербоут-чартер) – глава 11.

В главе 25 «Претензии и иски. Исковая давность» закреплён претензионно-исковой порядок разрешения споров между сторонами транспортных договоров.

Все указанные институты торгового мореплавания рассматриваются в отдельных главах монографии.

Из других видов деятельности, относящихся к торговому мореплаванию, особый интерес представляет *лоцманская, ледовая лоцманская и ледокольная проводка*. Так, без лоцманской проводки судно, доставившее груз в пункт назначения, как правило, лишено возможности войти в порт и пришвартоваться к пирсу с целью выполнения погрузочно-разгрузочных работ. Для обеспечения безопасности мореплавания, предотвращения происшествий и защиты морской среды, осуществляется лоцманская проводка судов. Ее используют на подходах к морским портам, в пределах акватории морских портов, между морскими портами, а также в открытом море.

Законодательно закреплён дифференцированный подход к вопросу об обязательной лоцманской проводке судов.

В соответствии со ст. 89 КТМ, федеральный орган исполнительной власти в области транспорта устанавливает районы обязательной и районы необязательной лоцманской проводки судов. Данные о таких районах публикуются в обязательных постановлениях в морских портах.

В районах обязательной лоцманской проводки судов капитан судна не вправе осуществлять плавание без лоцмана, за исключением указанных в законе случаев. Неисполнение этого требования влечёт за собой административную ответственность. Что касается районов необязательной лоцманской проводки судов, то капитан судна может взять на судно лоцмана, если в этом есть необходимость.

В КТМ регулируются полномочия лоцмана, его отношения с капитаном судна и ответственность за ненадлежащую лоцманскую проводку судна. По прибытии на судно лоцман должен предъявить капитану лоцманское удостоверение, в противном случае капитан должен отказаться от услуг лоцмана. Лоцман вправе требовать от капитана сведения об осадке судна, о его длине, ширине и вместимости. Эти данные вносятся в лоцманскую квитанцию и подписываются капитаном судна. По требованию лоцмана капитан судна обязан объявить и другие сведения о судне, в том числе касающиеся манёвренных характеристик, которые необходимы для осуществления лоцманской проводки. При неисполнении этих обязательств, а также неправильном объявлении данных о судне наступает административная ответственность капитана.

Отношения между лоцманом и капитаном судна базируются на закреплённом в ст. 96 КТМ положении, согласно которому, капитан следует разумным рекомендациям лоцмана и не вмешивается в его работу без достаточных на то оснований. При этом капитан судна вправе поручить лоцману отдавать распоряжения относительно плавания и маневрирования судна непосредственно рулевому. Однако это обстоятельство не освобождает капитана судна от ответственности за последствия, которые могут наступить в результате таких распоряжений.

Во время лоцманской проводки судна возможна ситуация, когда капитан вынужден временно оставить мостик. В этом случае он должен уведомить об этом лоцмана и указать лицо, ответственное за управление судном в своё отсутствие.

Что касается действий лоцмана, то он вправе в целях безопасности плавания судна приостанавливать лоцманскую проводку до наступления обстоятельств, позволяющих осуществить безопасное плавание судна. Вместе с тем, законодатель возложил на него обязанность выполнять свои функции до окончания лоцманской проводки. Лоцману запрещается без согласия капитана оставить судно раньше, чем он поставит его на якорь, отшвартует судно в безопасное место либо выведет в открытое море, или же будет сменён другим лоцманом (ст. 100 КТМ).

Вопрос об ответственности лоцмана и капитана судна урегулирован следующим образом. Присутствие на судне лоцмана не устраняет ответственности капитана судна за управление судном. Однако, если лоцман виновен в ненадлежащей лоцманской проводке, он несёт ответственность вплоть до лишения лоцманского удостоверения.

В соответствии со ст. 5.1. КТМ деятельность, касающаяся ледовой лоцманской и ледокольной проводки, регулируется Правилами плавания в акватории Северного морского пути, утвержденными уполномоченным Правительством РФ федеральным органом исполнительной власти. Указанной статьей на администрацию Северного морского пути возлагается обязанность обеспечения осуществления ледокольной проводки судов. Администрация выдает удостоверения лицам, осуществляющим ледовую лоцманскую проводку судов, о праве ее осуществления в акватории Северного морского пути.

Услуга за ледокольную проводку судна и его ледокольную лоцманскую проводку в акватории Северного морского пути является платной. Размер платы определяется в соответствии с законодательством Российской Федерации.

*К торговому мореплаванию относится деятельность по подъему затонувшего в море имущества.* Она урегулирована в главе 7 «Затонувшее имущество» КТМ. Положения главы применяются к подъему, удалению и уничтожению имущества, затонувшего в пределах внутренних морских вод или территориального моря Российской Федерации и затонувшего в акватории Северного морского пути. Вместе с тем, они не распространяются на подъем, удаление и уничтожение затонувшего военного имущества, а также на подъем затонувшего морского имущества культурного характера, имеющего доисторическое, археологическое или историческое значение, если оно находится на морском дне.

В указанной главе 7 дается понятие затонувшего имущества, закреплены права и обязанности собственника имущества, связанные с его подъемом, условия подъема, удаления или уничтожения затонувшего имущества администрацией морского порта.

Закон относит к затонувшему имуществу потерпевшие крушение суда, их обломки, оборудование, грузы и другие предметы, независимо от того, находятся они на плаву или под водой, опустились на дно либо выброшены на мелководье или берег.

КТМ не только закрепляет право собственника поднять затонувшее имущество, но и регулирует условия реализации этого права. По Закону собственник, имея намерение поднять затонувшее имущество, должен известить о своем желании капитана ближайшего морского порта в течение одного года со дня, когда имущество затонуло. Капитан морского порта в течение трех месяцев со дня получения заявления собственника затонувшего имущества устанавливает для него порядок подъема имущества и срок подъема. Он должен быть достаточным для выполнения этой операции, но не менее одного года со дня получения собственником уведомления капитана морского порта о порядке и сроке подъема затонувшего имущества.

В тех случаях, когда собственник затонувшего имущества не сделает заявление о намерении поднять имущество или не поднимет его в указанный срок, права собственника на затонувшее имущество определяются в соответствии с законодательством Российской Федерации (ст. 110 КТМ) .

В установленных случаях собственник затонувшего имущества обязан его поднять. Такая обязанность возлагается на него, если затонувшее имущество создает угрозу безопасности мореплавания или причинения ущерба морской среде загрязнением либо препятствует осуществлению рыболовства, деятельности порта и проводимым в нем гидротехническим и другим работам. Собственник должен выполнить требование капитана морского порта в установленный срок поднять затонувшее имущество и при необходимости удалить или уничтожить его.

Законодательно урегулирована ситуация, когда собственник затонувшего судна не известен. Для решения вопроса о затонувшем имуществе капитан морского порта публикует в

«Известиях мореплавания» информацию о сроках, установленных для подъема затонувшего имущества. Если известен флаг затонувшего судна, он направляет также соответствующее уведомление в федеральный орган исполнительной власти в области отношений Российской Федерации с иностранными государствами.

Правом подъема, удаления или уничтожения затонувшего имущества обладает и администрация морского порта. КТМ устанавливает, в каких случаях она принимает такое решение. Это следующие случаи:

- собственник затонувшего имущества не установлен или он не поднял затонувшее имущество и при необходимости не удалил или не уничтожил его в установленный срок;
- затонувшее имущество создает серьезную и непосредственную угрозу безопасности мореплавания или непосредственную угрозу причинения значительного ущерба морской среде загрязнением либо значительно препятствует осуществлению рыболовства, деятельности в порту и проводимым в нем гидротехническим и другим работам;
- при наличии достаточных оснований собственнику затонувшего имущества не разрешено поднимать, удалять или уничтожать его своими средствами либо средствами избранной им судоподъемной организации.

Подъем, удаление или уничтожение затонувшего имущества в перечисленных случаях осуществляется за счет его собственника. При этом собственник поднятого имущества может его истребовать после возмещения им расходов на подъем затонувшего имущества и других понесенных в связи с этим расходов при условии, если с момента подъема прошел не менее чем один год.

Что касается администрации морского порта, то она имеет право на полное возмещение понесенных расходов в связи с подъемом, удалением или уничтожением имущества.

Одна из особенностей деятельности морского транспорта заключается *в регулировании вопроса о том, под флагом какой страны она осуществляется при использовании морского судна*. В соответствии со ст. 4 КТМ перевозки и буксировка в сообщении между морскими портами Российской Федерации (каботаж) осуществляются судами, плавающими под Государственным флагом Российской Федерации. Под ее флагом плавают также суда, которые осуществляют деятельность, связанную с ледокольной проводкой, поисковыми, спасательными и буксировочными операциями, подъемом затонувшего в море имущества, гидротехническими, подводно-техническими и другими подобными работами во внутренних морских водах или в территориальном море Российской Федерации. Но в соответствии с международными договорами Российской Федерации и в случаях, установленных Правительством Российской Федерации, перевозки и буксировки в каботаже, а также иные перечисленные виды деятельности могут осуществляться судами, плавающими под флагом иностранного государства.

### 1.3. Морские порты

Определение морского порта дается в КТМ. Согласно ст. 9 морской порт – это совокупность объектов инфраструктуры морского порта, расположенных на специально отведенных территории и акватории и предназначенных для обслуживания судов, используемых в целях торгового мореплавания, комплексного обслуживания судов рыбопромыслового флота, обслуживания пассажиров, осуществления операций с грузами, в том числе для их перевалки, и других услуг, обычно оказываемых в морском порту, а также для взаимодействия с другими видами транспорта.

Из приведенного определения следует, что морской порт состоит из соответствующих объектов инфраструктуры. Их перечень дается в Федеральном законе от 08.11. 2007 № 261-ФЗ «О морских портах в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законо-

дательные акты Российской Федерации» (далее – ФЗ «О морских портах в РФ»). К указанным объектам инфраструктуры относятся:

- портовые гидротехнические сооружения;
- внутренние рейды;
- якорные стоянки;
- доки;
- буксиры, ледоколы и иные суда портового флота;
- средства навигационного оборудования и другие объекты навигационно-гидрографического обеспечения морских путей;
- система управления движением судов;
- информационные системы;
- перегрузочное оборудование;
- железнодорожные и автомобильные подъездные пути;
- линии связи;
- устройства тепло-, газо-, водо- и электроснабжения, иные устройства, оборудование, инженерные коммуникации;
- склады, иные здания, строения, сооружения, расположенные на территории и (или) акватории морского порта и предназначенные для обеспечения безопасности мореплавания, оказания услуг в морском порту, обеспечения в морском порту государственного контроля (надзора) .

Ряд перечисленных объектов требуют пояснения. Так, *портовые гидротехнические сооружения* – это инженерно-технические сооружения, к которым относятся берегозащитные сооружения, волноломы, дамбы, молы, пирсы, причалы, подходные каналы, подводные сооружения, расположенные на территории морского порта и (или) его акватории и предназначенные для обеспечения безопасного мореплавания и стоянки судов.

*Внутренний рейд* представляет собой водное пространство, специально выделенное на акватории морского порта и предназначенное для обслуживания судов и осуществления операций с грузами. Акваторией морского порта является водное пространство в границах морского порта.

В отличие от внутреннего рейда *внешний рейд* – это такое же водное пространство, но оно выделено на подходах к морскому порту и предназначено для стоянки и обслуживания судов.

*Подходами к морскому порту* являются внешние рейды и участки морских путей установленной ширины, которые примыкают к акватории морского порта, но не выходят за пределы территориального моря Российской Федерации. Подходы используются для следования судов с использованием системы управления движением судов и (или) лоцманской проводки. При этом суда должны соблюдать установленные в морском порту обязательные меры обеспечения безопасности мореплавания. Подходы к морскому порту устанавливаются федеральным органом исполнительной власти в области транспорта.

Упомянутая при определении подходов к морскому порту *его территория* представляет собой земельный участок или земельные участки, не покрытые поверхностными водами, в границах морского порта, в том числе искусственно созданные. Что касается *границ морского порта*, то это границы его территории и акватории. Они устанавливаются и изменяются Правительством РФ в соответствии с Земельным кодексом РФ и Водным кодексом РФ.

Характеристика объектов инфраструктуры морского порта будет неполной без рассмотрения такого понятия, как *морской терминал*. Он представляет собой совокупность объектов инфраструктуры морского порта, технологически связанных между собой и предназначенных для осуществления операций с грузами, в том числе для их перевалки, обслуживания судов, иных транспортных средств и обслуживания пассажиров.

Одна из основных функций морского терминала состоит в осуществлении *перевалки грузов*. Она представляет собой комплексный вид услуги по перегрузке грузов с одного вида транспорта на другой при перевозках в смешанном сообщении, а также по перемещению их в границах морского порта и технологическому накоплению, или по перегрузке грузов без их технологического накопления с одного вида транспорта на другой. Эксплуатацию морского терминала осуществляет *оператор* – транспортная организация, в функции которой входит осуществление операций с грузом, в том числе их перевалка, обслуживание судов, иных транспортных средств и обслуживание пассажиров.

ФЗ «О морских портах в РФ» урегулированы вопросы открытия и закрытия морских портов, оказания услуг в морском порту, в том числе услуг по перевалке грузов, а также вопросы о функциях капитана морского порта и администрации морского порта. В отдельной главе нашли регламентацию земельные и имущественные отношения в морском порту.

Открытие морского порта осуществляется после завершения его строительства, обустройства и материально-технического оснащения. Решение об открытии морского порта принимает федеральный орган исполнительной власти, в области транспорта. Необходимые сведения об этом вносятся в Реестр морских портов Российской Федерации. Решение о закрытии морского порта принимает Правительство Российской Федерации. Портовые власти обязаны письменно уведомить операторов морских терминалов и иных владельцев объектов морского порта инфраструктуры не позднее чем в течение месяца со дня принятия такого решения. Информация об открытии или о закрытии морского порта публикуется в «Известиях мореплавателям».

Оказываемым в морском порту услугам ФЗ «О морских портах РФ» посвящает две главы. В главе 4 «Основы оказываемых услуг в морском порту. Тарифы на услуги в морском порту» содержатся лишь общие положения об этих услугах. К ним отнесены обслуживание судов, осуществление операций с грузами, обслуживание пассажиров, обеспечение безопасности мореплавания в морском порту и на подходах к нему, а также транспортной безопасности в акватории морского порта, готовности к проведению аварийно-спасательных работ. Глава 5 «Особенности оказания услуг по перевалке грузов в морском порту» регулирует особенности приема и сдачи грузов операторами морских терминалов и перевозчиками, обеспечения вывоза грузов из морского порта, реализации права оператора морского терминала удерживать грузы в случаях неуплаты ему предусмотренных договором перевалки платежей, требований к перевалке опасных грузов и некоторых других.

Характер и особенности оказываемых в морском порту услуг регламентируются в соответствующих правилах:

- правила оказания услуг по перевалке грузов в морском порту;
- правила оказания услуг по обслуживанию судов в морском порту и на подходе к нему;
- правила оказания иных обычно оказываемых в морском порту услуг.

Оказываемые в морском порту услуги осуществляются на платной основе в виде портовых сборов. ФЗ «О морских портах РФ» содержит их перечень, включающий следующие портовые сборы:

- корабельный;
- канальный;
- ледакольный;
- лоцманский;
- маячный;
- навигационный;
- причальный;
- экологический;
- транспортной безопасности акватории морского порта.

ФЗ «О морских портах в РФ» закрепляет правовой статус капитана морского порта, возлагая на него административно-властные полномочия. В статье 11 дается перечень его функций. Они касаются вопросов безопасности, в том числе, безопасности плавания и стоянки судов в акватории морского порта и на подходах к нему, а также транспортной безопасности акватории морского порта; взаимодействия с уполномоченными федеральными органами исполнительной власти по вопросам осуществления таможенного, пограничного, иммиграционного, санитарно-карантинного, карантинного фитосанитарного, ветеринарного, экологического и иных предусмотренных видов контроля; руководства мероприятиями по предотвращению загрязнения акватории морского порта отходами производства и потребления, сточными и нефтесодержащими водами, нефтью и другими опасными и вредными для здоровья человека и окружающей среды веществами и ликвидации последствий такого загрязнения; принятия мер по предупреждению чрезвычайных ситуаций и их ликвидации; организации спасения людей, судов в границах акватории морского порта, ликвидации пожаров на судах, находящихся в морском порту; осуществления государственного портового контроля.

Капитан морского порта возглавляет службу морского порта, которая входит в состав администрации морских портов. Такая администрация создается в отношении двух и более морских портов в форме федерального государственного бюджетного учреждения и действует в соответствии с положением об администрации морских портов. Она осуществляет организационное, материально-техническое и финансовое обеспечение исполнения капитанами морских портов возложенных на них функций, а также оказывает услуги в морских портах пользователям в соответствии с действующим законодательством.

Урегулированные ФЗ «О морских портах в РФ» вопросы земельных и имущественных отношения в морском порту касаются вопросов нахождения их в собственности соответствующих структур, ограничения оборота объектов инфраструктуры морского порта, управления государственным имуществом в морском порту, условий предоставления имущества, находящегося в государственной собственности и расположенного в морском порту, во владении и в пользовании.

## 1.4. Морское судно, его виды. Правовой статус судна

Разнообразие видов выполняемых судами работ, особенности деятельности на море, конструктивные и технические сложности эксплуатации судов, требуют эффективного управления торговым мореплаванием, надзора за ним, портового контроля, детальной регламентации правового статуса судна и его экипажа.

Вопросам понятия судна и его видов посвящены статьи 7, 10 КТМ и глава 2 «Судно». В ст. 7 дается перечисление видов судов, которое включает: 1) суда для торгового мореплавания, 2) суда рыболовного флота, 3) маломерные суда, 4) прогулочные суда, 5) спортивные парусные суда, 6) плавучие морские платформы. Первый вид (судно для торгового мореплавания) определен как *самоходное или несамоходное плавучее сооружение, используемое в целях торгового мореплавания*. Кодекс достаточно подробно регулирует вопросы, касающиеся характеристик судна, прав собственности на судно, его флага и национальности, идентификации, технического надзора за судами и судовыми документами, и некоторых других.

Существенной характеристикой судна, закрепленной в ст. 10 КТМ, является его *вместимость*, под которой понимается его валовая вместимость, определяемая в соответствии с правилами обмера судов, содержащимися в Приложении 1 к Международной конвенции по обмеру судов 1969 года. С вместимостью связан ряд принципиальных вопросов морской перевозки, таких, в частности, как определение при заключении договора перевозки груза количества перевозимого груза, ответственности собственника, а также владельца судна в зависи-

мости от его вместимости, пределов ответственности перевозчика, страховых размеров или иного финансового обеспечения ответственности и др.

*Собственность на судно.* Субъектами права собственности на судно могут быть граждане и юридические лица, Российская Федерация, субъекты Российской Федерации, муниципальные образования. Закон содержит ограничение права собственности на суда с ядерными энергетическими установками. Они могут находиться только в собственности Российской Федерации.

Собственники судов имеют право совершать в отношении судов любые действия, не противоречащие закону и иным правовым актам Российской Федерации и не нарушающие прав и законных интересов других лиц. В частности, они могут отчуждать суда в собственность других лиц, передавать им, оставаясь собственником, права владения, пользования и распоряжения судами, устанавливать ипотеку судов и обременять их другими способами, распоряжаться ими иным образом.

В Кодексе используется специфический для транспортного права термин «судовладелец». Это, как указано в ст. 8, лицо, эксплуатирующее судно от своего имени, независимо от того, является ли оно собственником судна или использует его на ином законном основании.

В отдельной статье КТМ (ст. 14) регулируется вопрос о передаче судна в доверительное управление. Эта сделка ограничена сроком – судно может быть передано доверительному управляющему по договору доверительного управления на срок не более пяти лет для осуществления управления судном за вознаграждение в интересах собственника. Второе ограничение касается судов, находящихся в хозяйственном ведении или оперативном управлении. Такие суда не подлежат передаче в доверительное управление. Третье ограничение связано с доверительным управляющим. Им может быть компетентный в области управления судами и их эксплуатации индивидуальный предприниматель или коммерческая организация. Исключения здесь составляют унитарные предприятия.

Передача судна в доверительное управление осуществляется на основании договора, в котором указываются стороны, права и обязанности доверительного управляющего, размер и форма его вознаграждения. Заключение договора доверительного управления не влечет переход права собственности на судно к доверительному управляющему. Факт передачи судна в доверительное управление подлежит обязательной регистрации в реестре, в котором зарегистрировано судно.

*Флаг и национальность судна.* Вопросы флага и национальности судна решаются следующим образом. Право плавания под Государственным флагом Российской Федерации предоставляется судам, находящимся в собственности граждан Российской Федерации, юридических лиц в соответствии с российским законодательством, Российской Федерации, субъектов Российской Федерации, муниципальных образований. Возникает такое право с момента его государственной регистрации. Если судно приобретено за пределами Российской Федерации, оно пользуется правом плавания под Государственным флагом Российской Федерации с момента выдачи консульским учреждением Российской Федерации временного свидетельства, срок действия которого составляет не более шести месяцев.

Право плавания под Государственным флагом Российской Федерации временно предоставляется судну капитаном морского порта, регистрирующим судно в бербоут-чартерном реестре на срок, не превышающий срока действия бербоут-чартера.

Предусмотрены случаи по заявлению фрахтователя временного предоставления судну права плавания под Государственным флагом Российской Федерации, зарегистрированному в реестре иностранного государства и переданному в пользование и во владение российскому фрахтователю по договору фрахтования судна без экипажа (бербоут-чартеру) (п. 2 ст. 15 КТМ). Временное предоставление судну права плавания под Государственным флагом Российской Федерации рассчитано на срок, не превышающий двух лет. Этот срок может продлеваться

через каждые два года, но не свыше срока действия бербоут-чартера. Аналогичные сроки установлены при временном переводе судна под флаг иностранного государства.

Вместе с тем, возможен временный перевод судна, зарегистрированного в Государственном судовом реестре, Российском международном реестре при предоставлении его в пользование и во владение иностранному фрахтователю по бербоут-чартеру под флаг иностранного государства. Решение о временном переводе судна под флаг иностранного государства принимает федеральный орган исполнительной власти по надзору в области транспорта. При принятии решения указанный орган руководствуется закреплёнными в законе основаниями и учитывает мнение общероссийского профессионального союза работников соответствующей отрасли деятельности.

Плавание судна под Государственным флагом РФ, означает, что такое судно имеет национальность Российской Федерации. В ст. 17 КТМ закреплено положение, согласно которому, судно, имеющее национальность Российской Федерации, обязано нести Государственный флаг РФ.

Право плавания судна под Государственным флагом Российской Федерации может быть утрачено. Это происходит, когда судно перестаёт соответствовать закреплённым в законе требованиям. Речь идёт о случаях, во-первых, перехода судна из собственности граждан Российской Федерации, юридических лиц в соответствии с российским законодательством, Российской Федерации, субъектов Российской Федерации, муниципальных образований в собственность иностранного государства, во-вторых, истечения срока предоставления судну права плавания под Государственным флагом Российской Федерации.

*Идентификация судна.* Важное значение в торговом мореплавании имеет вопрос идентификации судна. Каждое судно имеет своё название и свой позывной сигнал. Название судну присваивается перед его регистрацией в Государственном судовом реестре или судовой книге. Правом присвоения судну названия обладает его собственник. Порядок присвоения названия установлен Министерством транспорта РФ, по согласованию с федеральным органом исполнительной власти в области рыболовства и другими заинтересованными федеральными органами исполнительной власти. Возможно и изменение названия судна. Это может произойти при переходе права собственности на судно или при наличии достаточных на то оснований.

Кроме названия, судну присваивается и позывной сигнал. С учётом технической оснащённости ему присваивается идентификационный номер судовой станции спутниковой связи и номер избирательного вызова судовой станции. Порядок присвоения позывного сигнала и указанных номеров устанавливается компетентными органами.

*Технический надзор за судами.* Судно допускается к плаванию при соответствии его требованиям безопасности мореплавания. Технический надзор за пассажирскими, грузопассажирскими, нефтеналивными, буксирными судами, а также за другими самоходными судами с главными двигателями, мощностью не менее чем 55 киловатт, и несамоходными судами, вместимостью не менее 80 тонн, за исключением используемых в некоммерческих целях спортивных и прогулочных судов, осуществляют органы технического надзора и классификации судов. Эти органы издаю правила о надзоре за судами, находящимися в эксплуатации. При невыполнении правил они вправе запрещать эксплуатацию судов, судовых механизмов, устройств и других судовых технических средств и изымать разрешающие их эксплуатацию выданные ранее документы.

*Судовые документы.* Каждое судно должно иметь указанные в законе судовые документы. К основным из них относятся различные свидетельства и журналы, судовая роль и лицензия судовой радиостанции. В ст. 25 КТМ приводится перечень свидетельств и журналов. В частности, указаны свидетельства о праве плавания под Государственным флагом Российской Федерации, о праве собственности на судно, о годности к плаванию, пассажирское свидетельство для пассажирского судна, мерительное свидетельство, свидетельство о грузо-

вой марке, о предотвращении загрязнения нефтью, о предотвращении загрязнения сточными водами, о предотвращении загрязнения мусором.

Что касается журналов, то это: судовой журнал, машинный журнал (для судов с механическим двигателем), санитарный журнал, журналы операций со сточными водами, операций с мусором, нефтяных операций для судов, не являющихся нефтяными танкерами, нефтяных операций для судов, являющихся нефтяными танкерами.

Кроме перечисленных основных документов суда должны иметь дополнительные документы, предусмотренные правилами органов, осуществляющих технический надзор за судами. Для отдельных видов судов, таких как спортивные, прогулочные и некоторые другие, в качестве судовых документов предусмотрены судовой билет, свидетельство о годности к плаванию и судовая роль. Суда, осуществляющие заграничное плавание, должны иметь кроме основных судовых документов документы, предусмотренные международными договорами, к которым присоединилась Российская Федерация.

Судовые документы ведутся по правилам, установленным Министерством транспорта РФ и федеральным органом исполнительной власти в области рыболовства.

В ст. 29 КТМ приводится перечень органов, выдающих судовые документы. Это органы, осуществляющие регистрацию судов, технический надзор и их классификацию. К ним относятся федеральный орган исполнительной власти в области связи, Международная организация по стандартизации и некоторые другие. За выдачу документов взимаются сборы по установленным тарифам.

Судовые документы в оригинале должны храниться на судне. Исключение составляет свидетельство о праве собственности на судно и судовой билет, которые хранятся на судне в копиях, заверенных органом, выдавшим эти документы. Установлены особые правила хранения судового журнала. Он хранится на судне в течение двух лет со дня внесения в него последней записи. По истечении этого срока, журнал сдаётся на хранение в орган, в котором зарегистрировано судно. При продаже судна за пределы Российской Федерации судовой журнал предоставляется для ознакомления и снятия с него копий лицам, имеющим право на получение информации о судне за период, предшествующий продаже этого судна.

*Регистрация судна и прав на него.* Каждое судно подлежит регистрации в одном из следующих реестров судов Российской Федерации:

- Государственном судовом реестре;
- реестре маломерных судов;
- бербоут-чартерном реестре;
- Российском международном реестре судов;
- реестре строящихся судов.

Что касается права собственности и иных вещных прав на судно, а также ограничения (обременения) этих прав, в том числе, таких как ипотека, доверительное управление и другие, то они подлежат регистрации в Государственном судовом реестре или реестре маломерных судов. Это касается как возникновения указанных прав, так и их перехода, прекращения.

Если судно зарегистрировано в Российском международном реестре судов, право собственности и иные вещные права, а также ограничения (обременения) этих прав (ипотека, доверительное управление и другие), их возникновение, переход и прекращение подлежат регистрации в указанном реестре.

Перечисленные регистрации имеют важное правовое значение. Они являются единственным доказательством существования зарегистрированных прав, ограничений (обременений) этих прав и сделок. В Государственном судовом реестре регистрируются пассажирские, грузо-пассажирские, нефтеналивные, буксирные суда, а также другие самоходные суда с главными двигателями, мощностью не менее чем 55 киловатт, и несамоходные суда, вместимостью не

менее 80 тонн, т. е. суда, технический надзор за которыми осуществляют органы технического надзора и классификации судов.

В бербоут-чартерном реестре регистрируются суда, которым в соответствии с законом временно предоставлено право плавания под Государственным флагом Российской Федерации.

Регистрация судов в Российском международном реестре урегулирована в пункте 7 ст. 33 КТМ, который содержит следующий перечень судов:

– суда, используемые для международных перевозок грузов, пассажиров и их багажа, а также суда, используемые для буксировки;

– суда, используемые для перевозок и буксировки в каботаже, при условии, что их возраст на дату подачи заявления о государственной регистрации не превышает пятнадцать лет;

– суда, используемые для разведки и разработки минеральных и других неживых ресурсов морского дна и его недр, гидротехнических и подводно-технических работ, а также для обеспечения указанных работ и видов деятельности;

– самоходные суда с главным двигателем мощностью не менее 55 киловатт, несамоходные суда, вместимостью не менее чем 80 тонн, построенные российскими судостроительными организациями после 2010 года и используемые для целей, предусмотренных законом (статьей 2 КТМ).

*Органы, осуществляющие государственную регистрацию судов.* Статья 35 КТМ содержит перечень органов, осуществляющих государственную регистрацию судов. В частности, государственная регистрация судов в Государственном судовом реестре и бербоут-чартерном реестре осуществляется капитаном морского порта. Государственная регистрация судов в реестре маломерных судов осуществляется органами, уполномоченными Правительством РФ, а регистрация судов в Российском международном реестре – капитанами морских портов, перечень которых утверждается Правительством РФ. Существенным условием регистрации судов является регистрация судна только в одном из реестров судов. Из этого следует, что судно, зарегистрированное, например, в реестре судов иностранного государства, может быть зарегистрировано в Государственном судовом реестре, Российском международном реестре судов или реестре маломерных судов только после его исключения из реестра судов иностранного государства и предоставлении свидетельства о выполнении этого действия.

При регистрации судна в Государственном судовом реестре или в реестре маломерных судов в них вносятся данные о судне, о его собственнике и судовладельце, не являющегося собственником судна, и некоторые другие. Весьма подробные сведения фиксируются относительно судна: порядковый регистрационный номер судна и дата регистрации; его название (настоящее и прежнее); порт (место) предыдущей регистрации судна и дата аннулирования её (если таковые имеются); наименование порта (места) регистрации судна и присвоенный Международной морской организацией идентификационный номер судна; позывной сигнал судна; наименование судостроительной верфи, место и год постройки судна; его тип и назначение; район плавания судна; основные технические характеристики судна (вместимость, полная грузоподъёмность, главные размеры судна и др.) .

Данные о собственнике включают его имя, гражданство и адрес, если имеется несколько собственников, указывается доля каждого в общей долевой собственности. Кроме того, фиксируются основания возникновения права собственности на судно или его часть (договор купли-продажи, договор на постройку судна и др.). При передаче судна в доверительное управление, в реестр судов вносятся имя и адрес доверительного управляющего. В случае установления ипотеки судна, указываются данные о зарегистрированной ипотеке.

Дополнительные данные, которые могут вноситься в Государственный судовый реестр или реестр маломерных судов при временном переводе судна под флаг иностранного государства – это: указание о федеральном органе исполнительной власти, принявшем решение о

переводе судна под флаг иностранного государства, и дата принятия решения; срок, на который допускается перевод судна под флаг иностранного государства; название этого государства; дата приостановления права плавания под Государственным флагом Российской Федерации. К дополнительным данным относятся также имя и адрес фрахтователя судна по бербоут-чартеру.

Что касается сведений, подлежащих внесению в бербоут-чартерный реестр, то они включают название судна, имя и адрес собственника судна, имя и адрес фрахтователя судна по бербоут-чартеру, дату заключения бербоут-чартера и срок его действия. Также этот реестр содержит дату окончания срока, на который судну предоставлено право плавания под Государственным флагом Российской Федерации, и сведения о реестре судов иностранного государства, в котором зарегистрировано судно непосредственно до смены флага.

Если произошли какие-либо изменения сведений, которые внесены в один из реестров судов Российской Федерации, собственник судна или фрахтователь судна по бербоут-чартеру обязан сообщить в течение двух недель со дня, когда стало известно о таком изменении, о факте изменения сведений в орган регистрации судна.

В КТМ урегулированы принципиальные положения относительно регистрации судов, касающиеся сроков регистрации, изменения порта (места) регистрации, осуществления повторной регистрации, оснований отказа в регистрации, исключения судна из Государственного судового реестра, Российского международного реестра судов или бербоут-чартерного реестра и некоторых других вопросов.

Срок первоначальной государственной регистрации построенного судна составляет один месяц со дня его спуска на воду, а в отношении судна, приобретённого за пределами Российской Федерации – до истечения действия временного свидетельства, удостоверяющего право плавания судна под Государственным флагом Российской Федерации. В соответствии с п. 2 ст. 42 КТМ первоначальная государственная регистрация судна осуществляется органом регистрации судна на срок не более чем три месяца с выдачей временного свидетельства о праве плавания под Государственным флагом Российской Федерации.

По просьбе собственника судна, может быть изменён порт (место) регистрации судна. При этом все сведения, содержащиеся в реестре судов, ведущемся в прежнем порту (месте) государственной регистрации судна, вносятся в реестр судов, ведущийся в новом порту (месте) регистрации судна.

Законодатель предусмотрел возможность повторной регистрации судна, если в результате происшествия или по иной причине судно перестаёт соответствовать сведениям, внесённым в реестр судов, судно исключается из него в установленном порядке.

При осуществлении повторной регистрации судна, оно должно пройти освидетельствование, подтверждаемое свидетельством о годности к плаванию.

В ст. 46 КТМ приводится исчерпывающий перечень оснований отказа в регистрации судна и прав на него. Что касается оснований отказа в регистрации судна, то их несколько. Первое – это обращение с заявлением о регистрации ненадлежащего лица. Второе основание – несоблюдение предусмотренных законом требований об исключении судна из прежнего реестра судов. Основаниями отказа в регистрации прав на судно являются также предоставление на регистрацию прав на судно документов, не соответствующих требованиям, предусмотренным законодательством Российской Федерации; выдача правоустанавливающего документа о судне лицом, которое не уполномочено распоряжаться правом на судно; когда имеются противоречия между заявленными правами и уже зарегистрированными правами.

В регистрации права на судно может быть отказано, если правоустанавливающий документ на судно свидетельствует об отсутствии у заявителя прав на судно. Такое же решение может быть принято и в случае, когда права на судно и сделки с судном, о государственной регистрации которых просит заявитель, не являются правами, подлежащими регистрации в

соответствии с КТМ. Кодекс предоставляет заинтересованным лицам право обжалования в суд или арбитражный суд отказ в государственной регистрации судна, прав на него и сделок с ним.

Установлены случаи обязательного исключения судна из Государственного судового реестра Российского международного реестра или реестра маломерных судов. Это касается судна, погибшего или пропавшего без вести, конструктивно погибшего судна, утратившего качество судна в результате перестройки или других изменений, а также судна, потерявшего право плавания под Государственным флагом РФ.

Информация о реестрах судов носит открытый характер. Это значит, что заинтересованные лица имеют право на получение надлежаще оформленной выписки из реестров судов за плату по тарифу, определённом в порядке, установленном Правительством РФ.

Гарантией строгого соблюдения правил регистрации судов является установление ответственности при их нарушении. В частности, административную ответственность в соответствии с законодательством РФ несёт лицо, во-первых, уклоняющееся от обязательной регистрации судна, во-вторых, зарегистрировавшее его в одном из реестров судов с нарушением установленного порядка и, в-третьих, нарушившее обязанность информировать об изменении сведений, вносимых в реестр судов.

*Классификация и освидетельствование судов.* Вопросы классификации и освидетельствования судов урегулированы в параграфе 4 главы 2 КТМ. В соответствии со ст. 22 классификация и освидетельствование распространяются только на суда, имеющие государственную регистрацию. Компетентные российские организации или иностранные классификационные общества освидетельствуют и присваивают класс судам, за исключением маломерных судов, используемых в некоммерческих целях.

Российские организации осуществляют классификацию и освидетельствование судов, зарегистрированных в Государственном судовом реестре или бербоут-чартерном реестре, в рамках полномочий, определенных Правительством РФ в соответствии с международными договорами Российской Федерации. Они могут создаваться в форме федеральных автономных учреждений. Классификация и освидетельствование судов осуществляется на возмездной основе за счет заявителей по установленным тарифам.

Российские организации издают правила классификации и постройки судов, технического наблюдения за их постройкой, правила технического наблюдения за изготовлением материалов и изделий для судов и выдают классификационные свидетельства, которые подтверждают соответствие судов этим правилам.

Классификация и освидетельствование судов, зарегистрированных в Российском международном реестре судов, по выбору судовладельца осуществляющие соответствующими российскими организациями или иностранными классификационными обществами, которые наделены Правительством РФ необходимыми полномочиями в соответствии с международными договорами Российской Федерации.

## **1.5. Экипаж судна. Капитан судна**

Экипаж судна состоит из командного состава и судовой команды. Командный состав включает капитана судна, помощников капитана судна, механиков, электромехаников, радиоспециалистов и врачей. Перечень лиц командного состава может быть расширен федеральным органом исполнительной власти в области рыболовства, транспорта и другими федеральными органами исполнительной власти. Судовая команда – это лица, не относящиеся командному составу.

Каждое судно должно быть укомплектовано необходимым количеством надлежащей квалификации членов экипажа.

Достаточный по численности состав экипажа судна – это такой состав, который обеспечивает безопасность плавания, защиту морской среды, выполнение требований к соблюдению рабочего времени на борту судна, недопущение перегрузки членов экипажа работой. Минимальный состав экипажа судна зависит от типа и назначения судна, района плавания и устанавливается федеральным органом исполнительной власти в области транспорта, а экипажа судна рыбопромышленного флота – федеральным органом исполнительной власти в области рыболовства по согласованию с соответствующими профсоюзными органами. Свидетельство о минимальном составе экипажа судна, обеспечивающего безопасность, выдаётся соответственно капитаном морского торгового порта и капитаном морского рыбного порта, регистрирующие суда. При осуществлении контроля укомплектования судна экипажем, обеспечивающего безопасность, проверяется соответствие состава экипажа данным, содержащимся в свидетельстве о минимальном составе экипажа судна.

Члены экипажа судна должны соответствовать ряду требований. Так, к занятию должностей членов экипажа судна допускаются лица, имеющие дипломы и квалификационные свидетельства установленных образцов. Эти документы выдаются соответственно капитанами морских торговых портов и капитанами морских рыбных портов, если члены экипажей судов соответствуют требованиям стажа работы на судне, возрасту, состоянию здоровья, профессиональной подготовке. Дипломы и свидетельства могут быть изъяты, аннулированы либо их действие может быть приостановлено федеральным органом исполнительной власти по надзору в сфере транспорта в случаях прямой угрозы жизни людей, сохранности имущества на море или причинения ущерба морской среде вследствие некомпетентности, действий или бездействия членов экипажей судов при исполнении ими обязанностей в соответствии с их дипломами или квалификационными свидетельствами, а также в целях предотвращения обмана.

В Кодексе закреплены требования, предъявляемые к состоянию здоровья членов экипажа. К работе в качестве члена экипажа допускаются лица, имеющие свидетельства, которые устанавливают их годность к работе по состоянию здоровья.

Установлены ограничения, связанные с гражданством членов экипажа. Они касаются занятия ими должностей капитана судна, старшего помощника капитана судна, старшего механика и радиоспециалиста. Лица могут занимать перечисленные должности и входить в состав экипажа судна, плавающего под Государственным флагом Российской Федерации, только имея российское гражданство. Что касается других должностей, то их могут занимать как граждане Российской Федерации, так и иностранные граждане и лица без гражданства.

Некоторые особенности имеет регламентация трудовых отношений на судне. Вопросы, касающиеся порядка приёма на работу членов экипажа судна, их прав и обязанностей, условий труда и его оплаты, а также порядка и оснований их увольнения, регулируются не только законодательством о труде, генеральными и отраслевыми тарифными соглашениями, коллективными и трудовыми договорами, но также и КТМ, уставами служб на судах и уставами о дисциплине. Принципиальное положение, действующее при решении вопроса о приёме на работу в качестве члена экипажа судна, заключается в том, что без согласия капитана никто не может быть принят на работу.

Существенные обязанности возлагаются на судовладельца. В частности, он обязан обеспечить членам экипажа судна безопасные условия труда, охрану их здоровья, наличие спасательных средств, бесперебойное снабжение продовольствием и водой, наличие необходимых помещений (кают, столовых, санитарных узлов, медицинских пунктов и помещений и кают для отдыха), культурно-бытовое обслуживание.

Ещё одна обязанность судовладельца связана со страхованием заработной платы и других причитающихся членам экипажа судна сумм, в том числе расходов на регистрацию, а также страхованием жизни и здоровья членов экипажа судна при исполнении ими трудовых обязанностей.

Широкие полномочия возложены на капитана судна. Он обязан управлять судном, в том числе осуществлять судовождение, принимать меры по обеспечению безопасности плавания судна, защите морской среды. В его обязанность входит поддержание порядка на судне. Для успешного выполнения этой обязанности, капитан судна наделён широкой дисциплинарной властью, заключающейся в его праве применять дисциплинарные поощрения и налагать взыскания на членов экипажа судна в порядке, предусмотренном в уставе о дисциплине. Кроме того, в случае необходимости, он вправе отстранять от исполнения служебных обязанностей любого члена экипажа судна.

На капитана судна также возлагается обязанность предотвращать причинения вреда находящимся на судне людям и грузу и вреда самому судну. Выполняя эту обязанность, он вправе изолировать лицо, действия которого не содержат признаков преступления, но создают угрозу безопасности судна или находящимся на нём людям и имуществу.

Ряд статей КТМ посвящён действиям капитана судна в экстренных ситуациях. Речь идёт, в частности, о его полномочиях в районе военных действий, об оказании помощи терпящим бедствие на море, оказании помощи после столкновения судов, оказании нуждающимся неотложной медицинской помощи, о разрешении членам экипажа оставить судно, когда ему грозит неминуемая гибель. В случае военных действий в районе расположения порта отправления или порта назначения судна, либо в районе, через который судно должно пройти, а также в иных случаях военной опасности капитан судна обязан предпринять все меры по недопущению уничтожения, повреждения и захвата судна, находящихся на нём людей, документов, грузов и другого имущества.

В соответствии со ст. 62 КТМ, капитан судна должен оказывать помощь любому лицу, терпящему бедствие на море, если при этом не будут подвергнуты серьёзной опасности управляемое им судно и находящиеся на нём люди. За нарушение указанного требования закона установлена уголовная ответственность по уголовному законодательству РФ.

При столкновении судов капитан каждого из судов обязан оказать помощь другому судну, его пассажирам и членам экипажа, если не существует серьёзной опасности для своих пассажиров, членов экипажа судна и своего судна. В случае, если находящемуся на борту лицу необходима неотложная медицинская помощь, которая не может быть оказана во время нахождения судна в открытом море, капитан судна обязан зайти в ближайший порт или принять меры по доставке такого лица в ближайший порт, с извещением об этом судовладельца.

В КТМ закреплён строгий порядок действий, связанных с оставлением судна его экипажем. Если, по мнению капитана судна, судну грозит неминуемая гибель, принимаются все необходимые меры по спасению всех, находящихся на нём пассажиров. Только после этого, по команде капитана судна, его покидают члены экипажа. Капитан судна покидает его последним. При этом он должен принять все зависящие от него меры по спасению судового журнала, машинного журнала, радиожурнала, карт данного рейса, лент навигационных приборов, документов и ценностей.

Помимо перечисленных основных обязанностей, капитан судна выполняет также функции органа дознания. Являясь органом дознания, он вступает в действие при совершении на судне, находящемся в плавании, деяния, которое содержит признаки преступления, предусмотренного уголовным законодательством РФ. Капитан судна возбуждает уголовное дело публичного обвинения и осуществляет неотложные следственные действия, руководствуясь уголовно-процессуальным законодательством Российской Федерации.

Законодательно урегулированы действия капитана судна в отношении лиц, совершивших преступления, направленные против безопасности морского судоходства. Он вправе передать компетентным органам иностранного государства, если это предусмотрено международным договором Российской Федерации, лицо, в отношении которого у капитана судна имеются разумные основания считать, что оно совершило преступление, направленное против безопас-

ности морского судоходства. Данное право не распространяется на граждан Российской Федерации, а также постоянно проживающих в Российской Федерации лиц без гражданства. В этом случае капитан судна по возможности до входа судна в территориальное море иностранного государства обязан направить, если это практически осуществимо, в его компетентные органы уведомление о своем намерении передать им такое лицо и причинах его передачи, а также предоставить указанным органам имеющиеся доказательства (ст. 69.1. КТМ).

Если капитан судна, во время его пребывания в порту Российской Федерации, обнаружит совершение на судне деяния, которое содержит признаки преступления, он обязан немедленно проинформировать об этом компетентные органы.

Важные полномочия возникают у капитана судна в случаях рождения ребёнка на судне, составления завещания и смерти на судне. В случае рождения на судне ребёнка, капитан обязан сделать об этом запись в судовом журнале. Он вправе удостоверить завещание лица, находящегося на борту во время плавания судна. Такое удостоверение приравнивается к нотариально удостоверенному.

Соответствующую запись в судовом журнале капитан судна делает и в случае смерти на судне. При этом на него возлагается обязанность уведомить одного из близких родственников умершего или супруга умершего о смерти и принять меры по сохранению и отправке тела умершего на родину. Если такая возможность отсутствует, капитан судна обязан предать тело умершего земле или кремировать и отправить урну с прахом на родину. В исключительном случае, если судно находится длительное время в открытом море и тело умершего не может быть сохранено, капитан судна может предать тело умершего морю, согласно морским обычаям, с составлением соответствующего акта. Его обязанностью является также обеспечение составления описи и сохранность находящегося на судне имущества умершего до передачи согласно описи капитану первого порта Российской Федерации, в который зайдет судно.

Согласно ст. 71 КТМ капитан судна признается представителем судовладельца и грузовладельца в отношении сделок, необходимых в связи с нуждами судна, груза или плавания, а также исков, касающихся вверенного ему имущества, если на месте нет иных представителей судовладельца или грузовладельца.

## **Глава 2. Государственное управление в области торгового мореплавания**

### **2.1. Характеристика государственного управления в области торгового мореплавания**

Разнообразие видов выполняемых судами работ, особенности деятельности на море, конструктивные и технические сложности эксплуатации судов, требуют эффективного управления торговым мореплаванием, надзора за ним, портового контроля, обеспечения безопасности торгового мореплавания. В КТМ содержится ряд статей, относящихся к вопросам осуществления государственного управления в области торгового мореплавания. В них указаны государственные управленческие органы и их функции, урегулирован институт государственного надзора за торговым мореплаванием и портового контроля, закреплены обязанности государственных органов и должностных лиц по государственной регистрации судов, прав на них и сделок с ними, по освидетельствованию судов, выдачи судовых документов, предоставлению права плавания под Государственным флагом Российской Федерации и другим вопросам. В отдельных нормативных источниках урегулированы вопросы безопасности на морском транспорте, в том числе, и безопасности морских перевозок.

Государственное управление в области торгового мореплавания осуществляет федеральный орган исполнительной власти в области транспорта. Им является, как уже отмечалось, Министерство транспорта РФ, которое осуществляет функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере морского транспорта.

Государственное управление в области торгового мореплавания осуществляют компетентные федеральные органы исполнительной власти. К ним относятся, в первую очередь, федеральный орган исполнительной власти в области транспорта и федеральный орган исполнительной власти в области рыболовства. Имеются и другие федеральные органы исполнительной власти, действующие в пределах своей компетенции.

В настоящее время федеральным органом исполнительной власти в области транспорта, осуществляющим управление торговым мореплаванием, является Министерство транспорта РФ. Основными функциями Министерства транспорта РФ в этой сфере является выработка государственной политики и нормативно-правовое регулирование в сфере морского транспорта, включая морские торговые и специализированные порты, а также издание в пределах компетенции правил, инструкций и иных правовых актов, регулирующих отношения, возникающие из торгового мореплавания. Указанные ведомственные нормативные акты разрабатываются в соответствии с международными договорами, к которым присоединилась Российская Федерация, КТМ другими законами и иными правовыми актами. Их положения являются обязательными для исполнения как юридическими лицами, так и гражданами.

Важнейшим нормативным правовым актом Министерства транспорта РФ являются правила перевозок пассажиров и правила перевозок грузов. К другим издаваемым им правилам относятся правила осуществления государственной регистрации в соответствующем государственном реестре морских судов, правила регистрации прав на строящиеся суда в морских портах, правила учета бесхозных судов, правила ведения судовой роли, судового машинного и санитарного журнала на морских судах, правила разработки и применения системы управления безопасностью судов, правила содержания судоводных гидротехнических сооружений.

Среди издаваемых Министерством транспорта РФ положений следует выделить положение о расследовании аварий или инцидентов на море, положение о минимальном составе экипажа самоходных транспортных средств, положение о капитане морского порта.

Ряд нормативных правовых актов регулируют вопросы порядка организации службы на морских судах, осуществления проверок судов, подготовки необходимых документов для осуществления рейдовых заданий, проверок судов, порядка учета портового контроля и некоторых других вопросов. Это, в частности, устав службы на морском транспорте; порядок разработки в отношении судна плана чрезвычайных мер по предотвращению загрязнения с судов нефтью; акты, устанавливающие порядок подготовки и содержание плановых заданий, порядок назначения проверок судов и иных плавучих объектов, порядок централизованного учета результатов государственного портового контроля и некоторые другие вопросы.

Следующая важная функция Министерства транспорта РФ заключается в осуществлении координации и контроля деятельности находящихся в его ведении Федеральной службы по надзору в сфере транспорта и федеральных агентств соответствующих видов транспорта, в том числе Федерального агентства морского и речного транспорта.

Ряд функций Министерства транспорта РФ связан с морскими судами. Среди них, установление порядка присвоения судам названий, утверждение правил регистрации судов и прав на них в морских торговых портах, решение о предоставлении права плавания под Государственным флагом Российской Федерации судам, зарегистрированным в реестре судов иностранного государства и некоторые другие.

Органом, осуществляющим контрольные и надзорные функции в сфере деятельности всех видов транспорта, в том числе и морского, включая морские порты, является Федеральная служба по надзору в сфере транспорта (Ространснадзор). Она находится в ведении Министерства транспорта РФ. Применительно к морскому транспорту Служба надзирает за соблюдением законодательства Российской Федерации, в том числе и международных договоров, входящих в ее правовую систему, о торговом мореплавании. Речь идет о разных видах его деятельности и касается вопросов транспортной безопасности, обеспечения пожарной безопасности при эксплуатации морских судов, осуществления в соответствии с законодательством Российской Федерации лицензирования отдельных видов деятельности морского транспорта, организации регистрации морских судов, присвоения рейсам морских судов при перевозке высших должностных лиц Российской Федерации и иностранных государств определенного Федеральной службой охраны РФ статуса литерных, контроль за соответствием установленным требованиям соответствующих функциональных подсистем единой государственной системы предупреждения и ликвидации чрезвычайных ситуаций, согласования строительства в зоне действия средств навигационной обстановки морских путей.

В соответствии с Положением о Федеральной службе по надзору в сфере транспорта<sup>2</sup> данная Служба не вправе осуществлять в установленной сфере деятельности нормативно-правовое регулирование, функции по управлению государственным имуществом и оказанию платных услуг, кроме указанных случаев.

Следующим органом государственного управления в области морского транспорта является Федеральное агентство морского и речного транспорта. Как следует из названия в сферу его деятельности входит и речной транспорт. Применительно к морскому транспорту основные функции Федерального агентства заключаются в оказании государственных услуг и управлении государственным имуществом этого транспорта (включая морские торговые, рыбные и специализированные порты).

Агентство находится в ведении Министерства транспорта РФ.

---

<sup>2</sup> Постановление Правительства Российской Федерации от 30 июля 2004 г. № 398 «Об утверждении Положения о Федеральной службе по надзору в сфере транспорта».

Основные его полномочия заключаются в следующем. Агентство проводит в установленном порядке конкурсы и заключает государственные контракты на размещение заказов на поставку товаров для своих нужд, а также на проведение научно-исследовательских работ для государственных нужд в установленной сфере. Оно осуществляет в установленном порядке полномочия собственника в отношении федерального имущества, необходимого для осуществления возложенных на Агентство функций, в том числе имущества, переданного подведомственным ему федеральным государственным предприятиям и государственным учреждениям.

Агентство организует проведение работ, связанных с деятельностью морского транспорта. Это, в частности, работы по предупреждению и ликвидации разливов нефти и нефтепродуктов в море и на объектах морского транспорта, по навигационно-гидрографическому обеспечению условий плавания судов в акваториях морских портов, на трассах Северного морского пути, по организации мероприятий, касающихся защиты морского судоходства от незаконных актов, которые направлены против безопасности мореплавания.

Агентство осуществляет также оформление и выдачу паспортов моряка (удостоверение личности моряка) членам экипажа морских судов и судов смешанного (река-море) плавания в установленных случаях; выдачу заключений по вопросам привлечения иностранных работников для работы в составе экипажей морских судов, плавающих под Государственным флагом Российской Федерации; установление категорий средств навигационного оборудования и сроков их работы, гарантированных габаритов судовых ходов, а также сроков работы судоводных гидротехнических сооружений; выполнение функций головной организации, ответственной за создание и функционирование Глобальной морской системы связи при бедствии и для обеспечения безопасности. Кроме того, Агентство осуществляет функции государственного заказчика федеральных целевых, научно-технических и инновационных программ и проектов в установленной сфере деятельности. Наконец, оно взаимодействует с органами государственной власти иностранных государств и международных организаций в установленной сфере деятельности.

Следует иметь в виду, что Агентство не вправе осуществлять нормативно-правовое регулирование в установленной сфере деятельности и функции по контролю и надзору, кроме установленных случаев.

Кроме рассмотренных государственных управленческих структур отдельные управленческие функции по некоторым вопросам деятельности морского транспорта могут осуществлять и другие федеральные органы исполнительной власти. Так, навигационно-гидрографическое обеспечение морских путей, за исключением акватории Северного морского пути и морских путей в акваториях морских портов и на подходах к ним осуществляет федеральный орган исполнительной власти в области обороны. А навигационно-гидрографическое обеспечение в акватории Северного морского пути и в акваториях морских портов и на подходах к ним осуществляет федеральный орган исполнительной власти, осуществляющий функции по оказанию государственных услуг и управлению государственным имуществом в сфере морского транспорта.

Элементами управления торговым мореплаванием являются государственный надзор за ним, государственное регулирование деятельности в морском порту, обеспечение безопасности торгового мореплавания.

## **2.2. Государственный надзор за торговым мореплаванием**

*Государственный надзор за торговым мореплаванием* урегулирован КТМ. В его ст. 6 указывается, что государственный надзор за соблюдением международных договоров Российской Федерации, относящихся к торговому мореплаванию, и законодательства Российской Федера-

ции о торговом мореплавании осуществляется федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по контролю и надзору в сфере транспорта. Как уже отмечалось ранее, этот орган именуется в настоящее время Федеральной службой по надзору в сфере транспорта (Ространснадзор). В соответствии с п. 3 ст. 6 КТМ он осуществляет расследование аварий или инцидентов на море. При этом Ространснадзор руководствуется положением, утвержденным федеральным органом исполнительной власти в области транспорта по согласованию с федеральным органом исполнительной власти в области рыболовства и федеральным органом исполнительной власти в области обороны.

Формами осуществления государственного надзора за торговым мореплаванием являются плановые и внеплановые проверки юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, эксплуатирующих объекты инфраструктуры морского порта. Вопросы организации и осуществления проверок закреплены в ст. 6.1. КТМ. Предметом проверки является соблюдение указанными юридическими лицами и индивидуальными предпринимателями в процессе осуществления своей деятельности требований, установленных в соответствии с международными договорами Российской Федерации, КТМ, другими федеральными законами и иными нормативными правовыми актами Российской Федерации в области безопасности торгового мореплавания.

Законодательно закреплены основания для проведения плановых проверок, к ним относятся:

– истечение трех лет со дня окончания проведения последней плановой проверки юридического лица, индивидуального предпринимателя, эксплуатирующих объекты инфраструктуры морского порта, за исключением портовых и судоходных гидротехнических сооружений, а также объектов обеспечения безопасности судоходства;

– истечение одного года со дня окончания проведения последней плановой проверки юридического лица, индивидуального предпринимателя, эксплуатирующих портовые и судоходные гидротехнические сооружения, а также объекты обеспечения безопасности судоходства.

Основания для проведения внеплановой проверки являются:

1) истечение срока исполнения юридическим лицом, индивидуальным предпринимателем выданного органом государственного надзора предписания об устранении выявленного нарушения обязательных требований;

2) поступление в орган государственного надзора информации о фактах возникновения аварий и транспортных происшествий, связанных с нарушениями обязательных требований, правил эксплуатации объектов инфраструктуры морского порта и судов, правил перевозки и перегрузки грузов, перевозки пассажиров и багажа, если такие нарушения создают угрозу причинения вреда жизни, здоровью людей, вреда окружающей среде, безопасности государства, имуществу физических и юридических лиц, государственному или муниципальному имуществу либо влекут причинение такого вреда;

3) наличие приказа (распоряжения) руководителя (заместителя руководителя органа государственного надзора о проведении внеплановой проверки, изданного в соответствии с поручением Президента Российской Федерации или Правительства Российской Федерации либо на основании требования прокурора о проведении внеплановой проверки в рамках надзора за исполнением законов по поступившим в органы прокуратуры материалам и обращениям.

В случае наличия основания, указанного в п.2 ст. 6.1, внеплановая выездная проверка может быть проведена органом государственного надзора незамедлительно с извещением органа прокуратуры в порядке, установленном Федеральным законом от 26 декабря 2008 года № 294-ФЗ «О защите прав юридических лиц, индивидуальных предпринимателей при осуществлении государственного контроля (надзора) и муниципального контроля».

По Закону предварительное уведомление юридического лица, индивидуального предпринимателя о проведении внеплановой выездной проверки данному основанию не допускается.

### **2.3. Государственно регулирование деятельности в морском порту. Государственный портовый контроль**

*Государственному регулированию деятельности в морском порту* посвящена глава 3 Федерального закона «О морских портах в РФ». Оно имеет многоцелевое назначение. Можно выделить несколько групп целей, закрепленных в п. 1 ст. 8 Закона. Первая из них направлена на обеспечение безопасности мореплавания, жизни и здоровья граждан, обороны и безопасности государства, транспортной безопасности, безопасной эксплуатации объектов инфраструктуры морского порта. Ко второй группе целей относятся комплексное развитие морского порта, эффективное использование объектов его инфраструктуры, обеспечение конкурентоспособности морского порта. Третья включает обеспечение равных условий для осуществления деятельности в морском порту и равного доступа к услугам морского порта.

Для достижения поставленных целей законодательно закреплены способы осуществления государственного регулирования деятельности в морском порту. Их перечень не является закрытым и включает 14 пунктов. К наиболее часто применяемым из них относятся следующие:

- издание нормативных правовых актов по вопросам, связанным с осуществлением и развитием деятельности в морском порту, эксплуатацией объектов инфраструктуры морского порта;
- лицензирование отдельных видов деятельности, осуществляемых в морском порту;
- техническое регулирование в морском порту;
- установление ставок портовых сборов и тарифов на услуги в морском порту, оказываемых субъектами естественных монополий;
- установление порядка сдачи в аренду имущества в морском порту, находящегося в государственной собственности;
- открытие и закрытие морского порта для оказания услуг;
- возложение обязанности по оказанию отдельных видов услуг или наложение запрета на оказание отдельных видов услуг на операторов морских терминалов, иных владельцев инфраструктуры морского порта в установленных случаях;
- осуществление в морском порту государственного контроля (надзора);
- создание условий для равного доступа операторов морских терминалов и перевозчиков к объектам инфраструктуры морского порта;
- осуществление навигационно-гидрографического обеспечения на подходах к морскому порту и в морском порту;

Среди перечисленных способов регулирования деятельности в морском порту такой способ, как осуществление в морском порту государственного контроля (надзора) закреплен в ст. 8.1. ФЗ № 261. Согласно этой статье указанный государственный контроль (надзор) осуществляют уполномоченные федеральные органы исполнительной власти и капитаны морских портов. Его цель заключается в обеспечении соблюдения в морском порту требований, установленных в соответствии с международными договорами Российской Федерации, а также федеральными законами и иными нормативными правовыми актами Российской Федерации в области торгового мореплавания, транспортной безопасности, охраны окружающей среды, санитарно-эпидемиологического благополучия населения, ветеринарии, карантина растений, охраны труда, безопасности гидротехнических сооружений морских портов.

При выполнении контрольных (надзорных) функций компетентные федеральные органы исполнительной власти и капитаны морских портов руководствуются теми средствами, методами и соответствующим порядком, которые установлены для них Правительством Российской Федерации. При этом в своей деятельности они не вправе создавать препятствия для осуществления не запрещенной законом деятельности в морском порту или возлагать на лиц, осуществляющих такую деятельность, исполнение каких-либо обязанностей, не предусмотренных действующим законодательством.

*Государственный портовый контроль* имеет своей целью обеспечение безопасности мореплавания и порядка в морском порту. Он возложен на капитана морского порта. Правовой статус капитана морского порта, круг его полномочий, задачи и функции определяются положением о капитане морского порта, которое утверждается федеральным органом исполнительной власти в области транспорта.

В рамках закреплённых полномочий, капитан морского порта выполняет ряд контрольных функций. Так, он контролирует соблюдение международных договоров Российской Федерации, относящихся к торговому мореплаванию, а также действующего законодательства Российской Федерации о торговом мореплавании. Капитан морского порта контролирует соблюдение требований относительно порядка захода судов в порт и их выхода из порта. На него возложен контроль за деятельностью лоцманской службы и системой управления движения судов, а также за ледокольной проводкой судов на подходах к порту и в пределах акватории порта.

Капитан морского порта осуществляет контроль за судами, находящимися в морском порту, за судами, выходящими в море. При этом проверке подлежат наличие судовых документов, соответствие основных характеристик судов судовым документам и выполнение требований, касающихся укомплектования экипажей судов. При обнаружении нарушений, капитан вправе подвергнуть судно осмотру и потребовать устранения выявленных недостатков. В целях проверки устранения обнаруженных недостатков, он может провести контрольный осмотр судна.

Только после этого, капитан морского порта даёт разрешение на его выход из порта. В КТМ закреплены основания отказа капитана в выдаче такого разрешения. К ним относятся:

- непригодность судна к плаванию, нарушение требований к загрузке, снабжению судна, комплектованию экипажа судна или наличия других недостатков судна, создающих угрозу безопасности его плавания, жизни и здоровью находящихся на судне людей, либо угрозу причинения ущерба морской среде;
- нарушение требований, предъявляемых к судовым документам;
- предписания санитарно-карантинной и миграционной служб, таможенных, пограничных органов и других, уполномоченных на то государственных органов;
- неуплата установленных портовых сборов.

Капитан морского порта выполняет также регистрационные функции. Он осуществляет регистрацию судов и выдачу соответствующих судовых документов. Кроме того, на него возложена регистрация права собственности на суда или строящегося судна, иных прав на них и выдача соответствующих документов.

Капитан морского порта организует спасательные работы в пределах акватории порта. В этих целях он вправе привлечь находящиеся в порту суда для участия в спасении людей и судов, терпящих бедствие.

Одной из гарантий обеспечения безопасности мореплавания и порядка в порту является наделение капитана морского порта правом налагать на нарушителей административные взыскания в соответствии с действующим законодательством.

В целом портовые власти наделены властными полномочиями в связи с осуществлением спасательных операций, влияющих на выполнение перевозчиком договоров перевозки. Так,

они могут задержать судно и груз в порту по просьбе лица, на которое возложено принятие мер в связи с осуществлением спасательных операций, со столкновением судов, с повреждением портовых сооружений, водных бассейнов, судоходных путей и средств навигационной обстановки или в связи с иным причинением вреда (п. 1 ст. 81 КТМ). Распоряжение о задержании действует 72 часа за исключением нерабочих дней. Если в течение этого срока не вынесено постановление о наложении ареста на судно и груз судом, арбитражным судом или третейским судом по морским делам, судно и груз подлежат немедленному освобождению.

Следует иметь в виду, что ответственность за убытки, причинённые необоснованным задержанием судна и груза, несёт лицо, по требованию которого состоялось их задержание.

## 2.4. Безопасность торгового мореплавания

Существенной составной частью государственной системы управления торгового мореплавания является также обеспечение его безопасности. Отдельные вопросы, касающиеся безопасности торгового мореплавания, урегулированы в КТМ (ст. 5.1., 6.1., 76, 81). Также на законодательном уровне они закреплены в ФЗ «О морских портах в РФ». В ст. 15 «Обеспечение безопасности в морском порту и на подходах к нему» закреплены требования к структурам морского порта и подходам к нему, в том числе, к радиолокационным системам управления движением судов, объектам инфраструктуры морского порта, необходимым для функционирования Глобальной морской системы связи при бедствии и для обеспечения безопасности, к объектам и средствам автоматической информационной системы, а также к службе контроля судоходства и управления судоходством.

В указанной статье дается перечень обязанностей капитана морского порта, операторов морских терминалов, других должностных лиц по обеспечению безопасности в морском порту и на подходах к нему. Так, капитан морского порта обязан, во-первых, при получении информации о возникновении ситуаций, создающих угрозу безопасности деятельности в морском порту, о загрязнении территории и акватории морского порта, иных подобных происшествиях, своевременно сообщать об этом в уполномоченные компетентные федеральные органы исполнительной власти для принятия ими соответствующих мер. Во-вторых, он должен оказывать содействие этим уполномоченным федеральным органам исполнительной власти содействие в обеспечении безопасности морского мореплавания и защиты от актов незаконного вмешательства в морском порту. Кроме того, он должен содействовать проведению объективного, полного и всестороннего расследования причин возникших происшествий в морском порту.

Операторы морских терминалов, владельцы объектов инфраструктуры морского порта, другие лица, осуществляющие деятельность и находящиеся в морском порту, в соответствии п. 2 ст. 15 ФЗ «О морских портах в РФ» обязаны:

- в установленном порядке незамедлительно информировать капитана морского порта о возникновении ситуаций, создающих угрозу безопасности мореплавания и (или) осуществлению деятельности в морском порту, а также об угрозе совершения и (или) о совершении актов незаконного вмешательства в морском порту и на подходе к нему;

- выполнять требования безопасности мореплавания, транспортной безопасности морских терминалов, акваторий морских портов;

- обеспечивать меры по предотвращению загрязнения акватории и территории морского порта отходами производства и потребления, сточными и (или) нефтесодержащими водами, нефтью и другими опасными и (или) вредными для здоровья человека и (или) окружающей среды веществами;

- способствовать проведению объективного, полного и всестороннего расследования причин возникновения происшествий в морском порту.

Отдельные законодательные положения о безопасности торгового мореплавания, закрепленные в КТМ и ФЗ «О морских портах в РФ», конкретизированы в Правилах безопасности морской перевозки грузов<sup>3</sup>. Но главное назначение Правил, как следует из их наименования, заключается в регулировании обеспечения безопасности при перевозках грузов. Одной из целей разработки Правил, как указано в п. 1 данного подзаконного нормативного правового акта, является исполнение Российской Федерацией обязательств по Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 года (Конвенция СОЛАС) и Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1974 года (Конвенция МАРПОЛ).

Правила распространяют свое действие на перевозки различных штучных грузов, металлогрузов всех разновидностей, подвижной техники (самоходной и несамоходной, на колесном или гусеничном ходу), железобетонных изделий и конструкций, контейнеров, тарно-штучных грузов, грузов в транспортных пакетах, крупногабаритных и тяжеловесных грузов, лесных грузов, а также наливных и навалочных грузов. Если перечисленные грузы одновременно внесены в перечни опасных грузов, к ним должны также предъявляться требования к морской перевозке опасных грузов.

Закрепленные в Правилах общие положения касаются требований к погрузке-разгрузке судов, обеспечивающих безопасность перевозки генеральных грузов, в том числе опасных веществ в упакованном виде, крупногабаритных и тяжеловесных грузов, а также наливных и навалочных грузов, которые могут при перевозке создать угрозу для жизни и здоровья людей, привести к повреждению судов и перевозимых грузов. Они фиксируют положения относительно операций с опасными грузами, требования к таре и упаковке для обеспечения их сохранной перевозки, а также к маркировке, знакам опасности, проставляемых на грузах, их упаковках. Правила не допускают перевозку грузов при несоответствии их нормативным требованиям, закрепленным в КТМ, Конвенции СОЛАС, Международного кодекса морской перевозки опасных грузов (МКМПОГ).

Кроме общих положений Правила содержат конкретные требования к выполнению отдельных операций по организации и осуществлению перевозки грузов с учетом обеспечения безопасности их осуществления. Они закреплены в отдельных разделах Правил. Речь идет о требованиях к грузу, таре, упаковке и маркировке груза; подготовке грузовых помещений и судовых устройств к приему груза; размещению, укладке и креплению грузов на судне; обеспечению безопасности судна и сохранности грузов в рейсе и основных требованиях техники безопасности при креплении грузов.

В частности, в разделе «Требования к грузу, таре, упаковке и маркировке» закреплены такие положения, касающиеся безопасности перевозки груза, как необходимость учета вероятности его смещения под воздействием качки, а также опасность, связанную с возможностью его возгорания, взрыва и неблагоприятного воздействия на человека и окружающую среду (токсичность, радиационное излучение).

Раздел «Подготовка грузовых помещений и судовых устройств к приему груза» содержит перечень мер, обеспечивающих решение вопросов безопасности перевозки грузов, в том числе: 1) осуществление проверки исправности действия грузовых устройств, противопожарных систем и оборудования, проверки герметичности люковых крышек и системы гидравлики привода люковых закрытий, 2) установление ограждения в грузовых помещениях судна для предотвращения от ударов грузом судовых систем, 3) подбор необходимых устройств для крепления палубных грузов, 4) обозначение на палубе мест, которые должны быть оставлены свободными от груза для обеспечения доступа к пожарным постам, люкам, дверям и т. д.

В разделе «Размещение, укладка и крепление грузов на судне» урегулированы такие вопросы, как обеспечение безопасности перевозки при размещении груза на судне, его укладке

---

<sup>3</sup> Утверждены Приказом Минтранса России от 21 апреля 2003 г. № ВР 1/п.

и креплении, использовании необходимых материалов и средств для крепления грузов. Так, при размещении груза следует соблюдать ряд условий. Среди них условия совместимости и сохранности грузов в процессе перевозки, сохранения местной и общей прочности судна, обеспечение необходимой посадки и остойчивости судна в течение всего рейса, обеспечение несмещаемости груза под воздействием качки.

В целях обеспечения безопасности перевозки в разделе установлен ряд запретов. В частности, запрещается совместная перевозка в одном грузовом помещении грузов, способных к опасному взаимодействию, различных грузов навалом, способных к перемещению, требующих в процессе перевозки различных тепло- и влаговентиляционных режимов.

Основные требования к используемым материалам и средствам крепления грузов – это их исправное состояние, отсутствие видимых следов повреждения, обеспечение определенного запаса прочности. Материалы для крепления грузов должны удовлетворять требованиям соответствующей нормативно-технической документации. Отдельные требования предъявляются к сепарационным материалам, материалам для крепления крупногабаритных и тяжеловесных грузов. Например, сепарационные материалы, применяемые для разделения коносаментных партий грузов, должны быть целыми, не зараженными биологическими объектами и химическими веществами, сухими, чистыми и не иметь посторонних запахов, если это может повредить грузу.

Раздел «Обеспечение безопасности судна и сохранности грузов в рейсе» целиком посвящен регулированию конкретных мер и выполнению необходимых действий, способствующих безопасной перевозке грузов. К ним относятся, в частности, регулярный контроль остойчивости по периоду бортовой качки судна. Резкое увеличение периода качки свидетельствует о значительном снижении остойчивости судна и создании угрозы его безопасности.

Превентивными действиями в отношении безопасной перевозки грузов являются, во-первых, регулярный прием сводок о прогнозах погоды и волнении моря. Исходя из полученных данных метеонаблюдения, следует принимать меры по недопущению попадания судна в зону с волнением, превышающим принятое к учету волнение при расчете крепления груза. Во-вторых, это недопущение попадания судна в опасную зону волнения моря.

В случае невозможности уклонения от такого волнения следует принять все меры к герметизации корпуса судна. Следует также произвести проверку крепления грузов с соблюдением мер безопасности. Кроме этой экстремальной ситуации проверка крепления грузов проводится регулярно два раза в сутки. Результаты проверки состояния грузов отражаются в судовом журнале. Если обнаружены какие-либо недостатки, осуществляется дополнительное крепление грузов.

В ст. 68 Правил перечислены меры по предотвращению потери плавучести, остойчивости судна и смещения грузов, которые должны строго соблюдаться.

## Глава 3. Нормативные источники, регулирующие деятельность морского транспорта

Источники, регулирующие деятельность морского транспорта, состоят из *нормативных правовых актов и обычаев делового оборота*. Обычаи делового оборота закреплены в отдельных статьях Кодекса торгового мореплавания РФ. Это касается, в частности, таких категорий деятельности морского транспорта, как сталийное и контрсталийное время. Закон указывает в ст. 130 на применение обычаев, принятых в порту погрузки, при отсутствии соглашения сторон о сроке, в течение которого перевозчик предоставляет судно для погрузки груза и держит его под погрузкой без дополнительных к фрахту платежей (сталийное время). Также применяются принятые в порту погрузки обычаи определения продолжительности контрсталийного времени, т. е. дополнительного времени ожидания по окончании сталийного времени, если стороны не установили его своим соглашением (ст. 131).

Обычаи делового оборота могут применяться перевозчиком при реализации своего права перевозить груз на палубе (ст. 138).

Нормативные правовые акты образуют определенную систему, включающую две группы: 1) законы; 2) подзаконные нормативные правовые акты.

### 3.1. Законы как источники, регулирующие деятельность морского транспорта

Приоритетное место среди источников, регулирующих деятельность морского транспорта, занимают *законы*, обладающие высшей юридической силой. В соответствии с п. «о» ст. 71 Конституции РФ и п. 1 ст. 3 ГК РФ гражданское законодательство составляет предмет исключительной компетенции Российской Федерации. Поэтому транспортные отношения имущественного характера, обусловленные деятельностью транспорта по перевозкам, регулируются федеральными законами. Их группу составляют источники, которые регулируют перевозки (в том числе и перевозки, осуществляемые морским транспортом), к этим источникам относятся Конституция РФ, федеральные конституционные законы (например, Федеральный конституционный закон «О Правительстве Российской Федерации», регулирующий, наряду с другими вопросами, общие положения о министерствах, их задачах и функциях, которые относятся и к Министерству транспорта РФ), федеральные законы (ГК, КТМ, Федеральный закон «О морских портах в РФ» и др.).

Среди перечисленных законов следует выделить *Конституцию РФ* как правовой фундамент всего российского законодательства. Основной Закон государства является базой для нормативных источников, регулирующих перевозки различными видами транспорта, в том числе, морским транспортом. Он закрепляет принципы свободного перемещения товаров и услуг, свободы передвижения граждан, а также важнейшие положения, касающиеся управления федеральным транспортом.

Относящиеся к транспортной сфере конституционные положения находят конкретизацию в законах и иных нормативных правовых актах. В частности, как уже отмечалось, общие вопросы системы и функционирования федеральных органов исполнительной власти (министерств, ведомств, в том числе Министерства транспорта РФ), осуществления Правительством РФ руководства ими и контроля за их деятельностью урегулированы *Федеральным конституционным законом от 17.12.1997 № 2-ФКЗ «О Правительстве Российской Федерации»*. В нем закреплены также полномочия Правительства РФ по формированию федеральных целевых программ в различных областях и организации их выполнения, обеспечению проведения еди-

ной политики в социально-экономической сфере, в том числе и транспортной. На уровне Правительства РФ разрабатываются и реализуются стратегии программы развития каждого вида транспорта.

Порядок организации и осуществления перевозок регулируется *Гражданским кодексом Российской Федерации (далее – ГК)*. В главе 40 «Перевозка» закреплены общие условия перевозки, установлены правила ее организации, урегулированы перевозки в прямом смешанном сообщении, перевозки транспортом общего пользования. В ней регламентируются вопросы провозной платы, определения ее размеров, порядка возмещения расходов, понесенных в связи с установленными льготами и преимуществами по провозной плате. В этой главе ГК определены виды договоров, заключаемых в связи с перевозкой, в том числе долгосрочный договор об организации перевозок, договор перевозки груза, договор перевозки пассажира, договоры, заключаемые между транспортными организациями. И наконец, ГК устанавливает ответственность сторон за нарушение обязательств по организации и осуществлению перевозки. Нормы главы 40 ГК распространяют свое действие на перевозки всеми видами транспорта, в том числе, и морским транспортом.

Отдельная глава ГК посвящена вопросам организации и предоставления экспедиционных услуг, связанных с перевозкой груза. Это гл. 41 «Транспортная экспедиция», в которой определяются содержание и форма договора транспортной экспедиции, регулируются вопросы ответственности по этому договору, одностороннего отказа от его исполнения. Ее положения распространяются и на оказания экспедиционных услуг при перевозке грузов морским транспортом.

К специальным транспортным законам, регулирующим условия и порядок осуществления перевозок морским транспортом, в соответствии с п. 2 ст. 784 ГК относится *«Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации» (далее – КТМ)<sup>4</sup>*, который имеет статус федерального закона.

Структурно КТМ состоит из двадцати семи глав. Из них только четыре главы регулируют договоры, касающиеся перевозок морским транспортом, в том числе договор перевозки груза (глава 8), договор перевозки пассажира (глава 9), договор фрахтования судна на время (глава 10), договор фрахтования судна без экипажа (глава 11). Три главы посвящены вопросам правового статуса судна, классификации и освидетельствования судна (глава 2), регистрации судов, прав на них и сделок с ними (глава 3), экипажа судна и капитана судна (глава 4). Специальная глава закрепляет положения о лоцманской деятельности, взаимоотношениях между лоцманом и капитаном судна (глава 6) .

КТМ включает также главы, содержащие нормы о договорах, которые присущи только деятельности морского транспорта. К таким договорам относятся договор морского агентирования (глава 13), договор морского посредничества (глава 14), договор морского страхования (глава 15) .

Имеются главы, регулирующие специфические для деятельности морского транспорта правовые институты, такие как общая авария (глава 16), возмещение убытков от столкновения судов (глава 17), спасение судов и другого имущества (глава 20), морской залог на судно, ипотека судна или строящегося судна (глава 22), арест судна (глава 23), морские протесты (глава 24), применимое право (глава 26) .

Четыре главы устанавливают ответственность в связи с деятельностью морского транспорта: ответственность за ущерб от загрязнения с судов нефтью (глава 18), ответственность за ущерб в связи с морской перевозкой опасных и вредных веществ (глава 19), ответственность за ущерб от загрязнения бункерным топливом (глава 19.1.), ограничение ответственности по морским требованиям (глава 21) .

---

<sup>4</sup> Федеральный закон «Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации» от 30.04.1999 г. № 81-ФЗ.

Отдельная глава посвящена претензионно-исковому порядку разрешения споров между участниками морских договорных отношений (глава 25) .

Кроме КТМ к специальным транспортным законам, регулирующим условия и порядок осуществления перевозок морским транспортом относится Федеральный закон «О морских портах в РФ».

Этот закон состоит из 7 глав, в которых урегулированы вопросы порядка строительства, расширения, открытия, закрытия морских портов, государственного регулирования деятельности в морском порту, оказания услуг в морском порту, в том числе услуг по перевалке грузов, тарифов на услуги, вопросы о земельных и имущественных отношениях в морском порту.

К группе федеральных законов, регулирующих деятельность транспорта, в том числе и морского транспорта, относятся законодательные акты о безопасности на транспорте, а также о страховании. Принятый в 2007 году Федеральный закон «О транспортной безопасности»<sup>5</sup> закрепил цели, задачи и принципы обеспечения транспортной безопасности, деятельность компетентных органов по планированию и реализации мер обеспечения безопасности объектов транспортной инфраструктуры, транспортных средств и их использования.

Перевозки связаны с повышенным риском, который обусловлен использованием источника повышенной опасности, каким является транспорт. Риск распространяется на всех участников транспортных правоотношений и касается их жизни, здоровья, имущества. Эффективным средством возмещения имущественных потерь указанных участников является страхование.

К законам о страховании в связи с использованием морского транспорта относится ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности перевозчика за причинение вреда жизни, здоровью, имуществу пассажиров и о порядке возмещения такого вреда, причиненного при перевозках пассажиров метрополитеном». Общие положения, относящиеся и к страхованию на транспорте, закреплены в ФЗ «Об организации страхового дела в Российской Федерации»<sup>6</sup>.

### **3.2. Подзаконные нормативные правовые акты, регулирующие деятельность морского транспорта**

*Подзаконные нормативные правовые акты*, составляют вторую группу нормативных правовых актов, регулирующих деятельность морского транспорта. Она представлена указами Президента РФ, постановлениями Правительства РФ и нормативными правовыми актами федеральных органов исполнительной власти. Последние включают в основном правила перевозок, положения, ГОСТы, а также другие виды нормативных актов министерств, ведомств и, в первую очередь, актов Министерства транспорта РФ.

Подзаконным нормативным правовым актам принадлежит важная роль в деле организации и осуществления перевозок. Они конкретизируют положения ГК, КТМ, других законов, относящихся к деятельности морского транспорта, детализируют отдельные понятия и институты.

*Издание указов Президента РФ* направлено на совершенствование деятельности транспортных структур и использования отдельных видов транспорта, в том числе морского транспорта, обеспечение безопасности на транспорте.

Вопросам организации и осуществления управления транспортом, его систем посвящены *постановления Правительства РФ*. Этот исполнительный орган разрабатывает отдельные федеральные программы, относящиеся к деятельности транспорта, в том числе и морского, а

---

<sup>5</sup> Федеральный закон от 09.02.2007 № 16-ФЗ «О транспортной безопасности».

<sup>6</sup> Федеральный закон от 27 ноября 1992 г. № 4015 – 1.

также принимает решения о совершенствовании деятельности отдельных видов транспорта и их структур. Например, Правительством РФ принято постановление от 25 сентября 2002 г. № 705 «О совершенствовании системы государственного управления морскими торговыми и специализированными портами». В 2004 году Правительством РФ утверждено Положение о Федеральном агентстве морского и речного флота<sup>7</sup>.

Наибольшее количество подзаконных нормативных правовых актов, регулирующих деятельность морского транспорта в связи с перевозками, составляют *нормативные акты федерального органа исполнительной власти в области транспорта, каким является Министерство транспорта РФ*. Так, оно принимает следующие нормативные правовые акты в сфере деятельности морского транспорта:

- правила морской перевозки пассажиров;
- правила перевозок отдельных видов грузов (наливных, опасных, скоропортящихся, в контейнерах и др.);
- правила безопасности перевозки различных грузов (лесных, тарно-штучных, крупногабаритных и тяжеловесных, незерновых навалочных и др.);
- правила перевозок грузов в прямом смешанном железнодорожно-водном сообщении и некоторые другие.

Министерство транспорта РФ принимает также другие виды нормативных правовых актов, относящиеся к организации и деятельности морского транспорта. Это, в частности, различного рода положения, требования, критерии, условия и др.

### 3.3. Международные правовые источники

В соответствии с ч. 4 ст. 15 Конституции РФ и п. 1 ст. 7 ГК общепризнанные принципы и нормы международного права и международные договоры РФ являются составной частью правовой системы Российской Федерации. Следовательно, применительно к международным перевозкам морским транспортом с участием российской стороны *международные конвенции и соглашения о морских перевозках*, к которым присоединилась Российская Федерация, также являются нормативными источниками, регулирующими деятельность морского транспорта. Действующие международные нормативные правовые источники классифицируются на три группы<sup>8</sup>.

Первую группу составляют акты, регулирующие организацию международных морских сообщений. Это многосторонние и двусторонние соглашения по вопросам развития торгового судоходства, организации морских линий, порядка взаимодействия с местными властями в порту прибытия, документационного обеспечения рейсов, набора документов, предъявляемых в порту прибытия.

Основная из них – Конвенция по облегчению международного морского судоходства 1965 г. Практическое значение Конвенции заключается в существенном упрощении требований, предъявляемых к перевозочным документам, и в закреплении административных процедур, подлежащих выполнению в иностранных портах.

Кроме Конвенции вопросы организации международных морских сообщений регулируются двусторонними соглашениями. Россия имеет такие соглашения со многими странами. В них регулируются важные для сторон вопросы об организации между ними судоходных линий, о портах, в которые разрешается заход, о распределении количества перевозимого груза между странами на паритетных началах и т. п.

---

<sup>7</sup> Постановление Правительства Российской Федерации от 23 июля 2004 г. № 371 «Об утверждении Положения о Федеральном агентстве морского и речного транспорта».

<sup>8</sup> См.: Гречуха В. Н. Международное транспортное право: учебник для бакалавриата и магистратуры. 3-е изд., перераб. и доп. М.: Юрайт 2015. С. 256-258.

Ко второй группе международных нормативных источников торгового мореплавания относятся соглашения и договоры по безопасности мореплавания. В них нашли отражение вопросы технического надзора и контроля за судами, предупреждения столкновения судов, закреплена система морских сигналов, определен порядок работы маяков. Действуют специальные соглашения о спасании пассажиров, экипажа и морских судов, грузов.

Соглашения этой группы в целях обеспечения экологической безопасности устанавливают пределы ответственности судовладельцев в случае загрязнения моря нефтью и нефтепродуктами, а также ядерными отходами при эксплуатации морских судов с ядерными установками.

Наконец, третья группа международных нормативных источников торгового мореплавания состоит из конвенций и протоколов, регулирующих перевозки грузов и пассажиров. К тем из них, которые закрепляют порядок перевозки грузов, относится в первую очередь группа источников, касающихся коносамента. Это Брюссельская конвенция 1924 г.; Протокол об изменении Международной конвенции об унификации некоторых правил о коносаменте, принятый в Брюсселе 23 февраля 1968 г.; Протокол об изменении Международной конвенции об унификации некоторых правил о коносаменте, измененной Протоколом от 23 февраля 1968 г., принятый в Брюсселе 21 декабря 1979 г. Дополняет положения перечисленных источников Конвенция ООН о морской перевозке грузов 1978 г.

11 декабря 2008 Организацией Объединенных Наций принимается Конвенция ООН о договорах полностью или частично морской международной перевозки грузов.

К международным правовым актам, регулирующим перевозки пассажиров, относятся Международная конвенция об унификации некоторых правил о перевозке пассажиров морем, принятая в Брюсселе 29 апреля 1961 г., а также Афинская конвенция 1974 г.

## Глава 4. Перевозка как гражданско-правовая категория

### 4.1. Понятие перевозки, ее этапы

Перевозка как правовое понятие урегулирована Гражданским кодексом, посвятившим ей отдельную главу, которая именуется «Перевозка» (гл. 40). Однако, несмотря на название, в ней отсутствует определение перевозки. Нет его и в транспортных законах, в том числе и в КТМ. Лишь в Федеральном законе от 10 января 2003 года № 17-ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» содержится дефиниция близкого к нему понятия «перевозочный процесс», в соответствии с которой это совокупность организационно и технологически взаимосвязанных операций, выполняемых при подготовке, осуществлении и завершении перевозок пассажиров, грузов, багажа и грузобагажа железнодорожным транспортом (п. 1 ст. 2). Как видно в приведенном определении не обозначена суть перевозки, а лишь указываются организационно-технологические признаки данного процесса. На самом деле его сердцевину составляет гражданско-правовая категория, именуемая услугой по перевозкам и имеющая договорный характер. Это и должно найти отражение в приведенном определении.

Необходимо отметить, что все же понятие «перевозка» на законодательном уровне дается в Федеральном законе «Об обязательном страховании гражданской ответственности перевозчика за причинение вреда жизни, здоровью, имуществу пассажиров и о порядке возмещения такого вреда, причиненного при перевозках пассажиров метрополитеном». В соответствии с п. 1 ст. 3 перевозка – это услуга, признаваемая перевозкой пассажира транспортными уставами или кодексами. Но и в приведенном определении не раскрывается суть перевозки.

Из норм Гражданского кодекса РФ и транспортных законов, регулирующих перевозки пассажиров, багажа, грузов следует, что это договорная услуга, отличается от других видов услуг особым характером, заключающимся в перемещении граждан и имущества (багажа, груза) в пространстве с использованием транспорта. Обязательство по перевозке является частью обязательств, относящихся к имущественным правоотношениям и обладающих отличительными чертами, которые присущи и обязательству по перевозке. Во-первых, оно характеризуется строго определенным субъектным составом, включающим должника (перевозчика) и кредитора (пассажира, грузоотправителя). Во-вторых, субъективное право в обязательственных перевозочных правоотношениях заключается в праве кредитора (пассажира, грузоотправителя) требовать определенного поведения должника (перевозчика) – выполнять перевозку. В-третьих, предмет обязательства по перевозке составляют определенные действия по оказанию транспортных услуг, т. е. обязанности активного типа. В-четвертых, объектом данного обязательства является объект имущественного оборота в виде оказания услуги материального характера.

Таким образом, *обязательство по перевозке* представляет собой опосредованное отношениями экономического оборота перемещение материальных благ в виде оказания услуг на договорной основе по перевозке пассажиров, багажа, грузов.

Как уже отмечалось, для перевозки в гражданско-правовом смысле характерно использование транспортных средств. Она осуществляется различными видами транспорта: автомобильным, железнодорожным, воздушным, морским и внутренним водным. В нашем случае это морской транспорт.

Он, как и другие перечисленные виды транспорта, относится к источникам повышенной опасности. Это повлекло за собой необходимость осуществления технического надзора за ним, контроля за использованием транспортных артерий, что непосредственно может влиять на выполнение договорных условий перевозки.

Как один из видов человеческой деятельности, перевозка относится к разряду услуг. Характерным для перевозки является то, что она не связана с созданием новых вещей, предметов. Вместе с тем эта деятельность дает существенный экономический эффект, обеспечивая производство продукции и ускоряя включение готовой продукции в экономический оборот.

Упомянутые договорные начала перевозки возникают при наличии потребности в перемещении с использованием транспорта материальных объектов в обусловленное место и воли сторон в реализации такой потребности. Категория воли распространяется как на одну сторону перевозочных отношений – пассажира, грузоотправителя, так и на другую – перевозчика.

Правоотношения, складывающиеся между сторонами договора, относятся к разряду эквивалентно-возмездных – за оказанную перевозчиком услугу пассажир, грузоотправитель выплачивает вознаграждение. Следовательно, перевозка характеризуется как *возмездная услуга*.

В связи с тем, что сердцевину перевозочного процесса составляет исполнение урегулированных на законодательном уровне обязанностей сторонами договора перевозки, правоотношения между ними являются обязательно-правовыми. Этим отношениям присуща та принципиальная особенность, что законодатель расширяет сферу свободного волеизъявления сторон договора перевозки. Так, в соответствии со ст. 784 ГК условия перевозки грузов, пассажиров и багажа отдельными видами транспорта, а также ответственность сторон по этим перевозкам определяются соглашением сторон, если транспортными уставами и кодексами, иными законами и издаваемыми в соответствии с ними правилами не установлено иное. Таковы основные характерные черты перевозки как правовой категории.

В литературе наряду с термином «перевозка» можно встретить термин «транспортировка». При этом вполне обоснованно указывается, что транспортировка является более широким понятием, поскольку включает не только перевозку, но и перемещение груза любым способом, например, такими как перекачка нефти, подача газа по магистральным трубопроводам.

Перевозочный процесс представляет собой достаточно сложный вид деятельности. Перевозка включает комплекс действий и операций, выполняемых в определенной последовательности и объединенных в соответствующие этапы. Каждый из них характеризуется конкретной целью, подчиненной общей цели перевозочного процесса, наличием системы действий, определенной автономностью. С учетом перечисленных признаков можно выделить следующие *этапы перевозки*: 1) подача заявки на перевозку груза и принятие по ней решения; 2) подготовка груза и транспортного средства к перевозке; 3) прием груза, его погрузка; 4) оформление необходимых транспортных документов, подписание транспортной накладной; 5) перевозка груза; 6) выдача груза, его вывоз.

*На первом этапе* заявка подается грузоотправителем перевозчику в установленные сроки. Если между грузоотправителем и перевозчиком заключен договор об организации перевозок грузов, заявка составляется в соответствии с этим договором и включает все содержащиеся в нем данные относительно перевозки конкретного груза. По сути заявка является офертой грузоотправителя. Положительное решение выражается в предоставлении на ней перевозчиком подписи, что является акцептом оферты.

*Второй этап* включает подготовительную работу сторон к перевозке. Грузоотправитель сортирует груз по видам (осуществляет подсортировку груза), затаривает (упаковывает) груз, маркирует каждое грузовое место, осуществляет пломбирование груза; при необходимости объявляет ценность груза, подгруппировывает груз по пунктам назначения, после чего предъявляет перевозчику. Перевозчик, со своей стороны, принимает меры по обеспечению технической исправности транспортного средства, его исправности в коммерческом отношении и подает транспорт к указанному сроку для погрузки.

*На третьем этапе* при приеме груза осуществляется проверка его соответствия предъявляемым требованиям, а также определение массы груза и выполнение погрузочных работ.

*Четвертый этап* связан с оформлением таких основных транспортных документов, как чартер, коносамент или другой письменный документ, подтверждающий заключение договора морской перевозки груза (например, морская накладная). Это также документ об оплате перевозки, квитанция о приеме груза для перевозки. К чартеру, коносаменту прилагаются документы, предусмотренные санитарными, таможенными, карантинными, иными правилами в соответствии с требованиями законодательства Российской Федерации, а также сертификаты, паспорта качества, удостоверения на груз и другие необходимые документы. Завершается этап выдачей отправителю по его требованию бортового коносамента или подписанием сторонами морской накладной.

*Пятый этап* включает перевозку груза с соблюдением установленного срока и по согласованному маршруту, обеспечение сохранности груза в процессе перевозки, для чего осуществляются регулярные проверки состояния его крепления.

Завершающий *шестой этап* заключается в извещении о прибытии груза, его выгрузке, хранении, выдаче получателю, принятии им доставленного груза и вывозе его. Если перевозка осуществлялась на основании коносамента, перевозчик выдает груз в порту выгрузки при предъявлении оригинала коносамента. Перевозчик обязан уведомить получателя о прибытии в его адрес груза не позднее чем в 12 часов дня, следующего за днем прибытия груза. На данном этапе при фактической или предполагаемой утрате либо повреждении груза получатель и перевозчик обязаны предоставлять друг другу возможность проводить осмотр груза или проверку состояния до выдачи груза получателю. Приняв доставленный груз, получатель ставит подпись на транспортных документах, удостоверяя тем самым факт исполнения перевозчиком договора перевозки груза.

## 4.2. Классификация перевозок

Перевозка представляет собой достаточно сложное и многогранное явление, которое связано с такими существенными признаками, как территория, протяженность маршрутов, используемые виды транспорта, объекты перевозки, скоростной режим и др. Они могут быть использованы в качестве критериев для классификации перевозок морским транспортом по различным основаниям.

Так, *в зависимости от территориального признака* перевозки подразделяются на внутренние (в каботаже) и международные (в заграничном сообщении).

*Внутренние перевозки морским транспортом именуется перевозки в каботаже*. Каботаж – это перевозки между портами Российской Федерации, осуществляемые судами, которые плавают под Государственным флагом Российской Федерации (п. 1 ст. 4 КТМ). Они регулируются российским законодательством. Этим перевозкам присуща более простая система организации, документационного оформления и осуществления перевозочного процесс по сравнению с международными перевозками.

Внутренние перевозки имеют свою классификацию. КТМ выделяет перевозки во внутренних морских водах и территориальном море Российской Федерации. К этой классификационной группе примыкают также перевозки при плавании в акватории Северного морского пути, так как акватория включает в себя водное пространство, прилегающее к северному побережью России и охватывающее как внутренние морские воды, так и территориальное море.

Как указано в ст. 5.1. КТМ под акваторией Северного морского пути понимается водное пространство, прилегающее к северному побережью Российской Федерации, охватывающее внутренние морские воды, территориальное море, прилежащую зону и исключительную экономическую зону Российской Федерации. Это водное пространство ограничено с востока линией разграничения морских пространств с Соединенными Штатами Америки и параллелью мыса Дежнева в Беринговом проливе, с запада меридианом мыса Желания до архипелага

Новая Земля, восточной береговой линией архипелага Новая Земля и западными границами проливов Маточкин Шар, Карские Ворота, Югорский Шар.

Перевозки при плавании в акватории Северного морского пути имеют ряд особенностей. Основные из них заключаются в необходимости получения от администрации Северного морского пути разрешения на плавание в акватории, соблюдения установленных правил плавания в акватории, а также в необходимости пользования услугами ледокольной проводки судна и его ледовой лоцманской проводки. Услуги подлежат оплате, размер платы определяется в соответствии с действующим законодательством о естественных монополиях с учетом вместимости судна, ледового класса судна, расстояния, на которое осуществляется проводка и периода навигации.

В определении понятия «каботаж» указывается, что перевозка осуществляется судами, плавающими под Государственным флагом Российской Федерации. Однако в п. 3 ст. 4 КТМ содержится положение, согласно которому перевозка в каботаже может осуществляться судами, плавающими под флагом иностранного государства. Это исключение допускается только в соответствии с международными договорами Российской Федерации или в случаях и в порядке, установленных Правительством Российской Федерации.

В связи с приведенными положениями можно выделить группу перевозок, основанием которой является флаг судна, под которым осуществляется перевозка. В нее входят перевозки, осуществляемые судами под Государственным флагом Российской Федерации и судами, плавающими под флагом иностранного государства.

Каботажные перевозки могут быть классифицированы также *в зависимости от перевозимых объектов*. Этот критерий позволяет выделить перевозки пассажиров, багажа и грузов. Главными отличительными особенностями каждой из перечисленных групп являются условия перевозки, ее организация и оформление. Для перевозок пассажиров наиболее существенными требованиями являются их безопасность, создание для пассажиров комфортных условий, строгое соблюдение графика следования транспорта. Что касается таких классификационных групп, как перевозки багажа и перевозки грузов, то основные условия их выполнения – это сохранность и своевременность доставки перевозимых объектов в пункт назначения.

Отличаются указанные группы и видами документов, подтверждающими заключение договора перевозки. Так, при перевозке пассажира – это билет, багажа – багажная квитанция, а при перевозке груза – чартер, коносамент или морская накладная, к которым при необходимости прилагаются определенные законодательно дополнительные документы.

Наконец, существенные различия связаны с ответственностью за нарушение обязательств при перевозке пассажира и ответственностью за нарушение обязательств при перевозке груза, а также багажа.

Поскольку услуга по перевозке пассажира оказывается гражданину-потребителю, ее законодательную базу составляют не только транспортные нормативные правовые акты, но и Закон РФ от 07.02.1992 № 2300–1 «О защите прав потребителей».

В зависимости от *количества видов транспорта, используемых при каботажной перевозке одного объекта*, они классифицируются на 1) перевозки только морским транспортом (в прямом водном сообщении), а также 2) перевозки морским и еще одним или несколькими видами транспорта (в прямом смешанном сообщении). Во втором случае это могут быть, например, перевозки морским и железнодорожным транспортом, морским и внутренним водным транспортом, морским, железнодорожным и автомобильным транспортом и др.

Данная классификация позволяет акцентировать внимание на особенностях регулирования организации и осуществления перевозок грузов в прямом смешанном сообщении. Так, при заключении договора перевозки груза в прямом смешанном сообщении требуется согласование со всеми перевозчиками заявки отправителя на перевозку груза. Имеются особенности в оформлении перевозочной документации при данной перевозке груза. Этим перевозкам при-

суща такая дополнительная операция, как перевалка груза с одного вида транспорта на другой. Она регулируется транспортными нормативными источниками. Применительно к перевозкам с участием морского транспорта вопросам оказания услуг по перевалке грузов посвящена глава 5 «Особенности оказания услуг по перевалке грузов в морском порту» ФЗ «О морских портах в РФ».

*Следующую классификационную группу составляют международные перевозки морским транспортом.*

Следует отметить, что в КТМ применительно к указанным перевозкам используется термин «перевозки в заграничном сообщении» (п. 1 ст. 197). Определение международной перевозки содержится в Международной конвенции об унификации некоторых правил о перевозке пассажиров морем 1961 г. (далее – Брюссельская конвенция 1961 г.). В соответствии со ст. 1 международная перевозка – это любая перевозка, при которой в соответствии с договором перевозки место отправления и место назначения расположены в одном государстве, если промежуточный порт захода находится в другом государстве, либо в других государствах.

Приведенное определение позволяет выделить такой основной признак международной перевозки морским транспортом, как заход судна в промежуточный порт другого государства или промежуточные порты других государств. Еще одним признаком является осуществление перевозки на основании норм, закрепленных международными нормативными источниками (конвенциями и соглашениями). Основные из них перечислены в параграфе 3.3. монографии.

Особенность международной перевозки морским транспортом заключается в том, что для ее осуществления необходимы дополнительные таможенные, санитарные и другие административные документы.

В зависимости от характера морского судоходства международные перевозки делятся на перевозки, осуществляемые в линейном судоходстве и в трамповом судоходстве. Перевозкам в линейном судоходстве присуще их осуществление на регулярной основе, по расписанию, между определенными портами. Это облегчает грузовладельцам планировать доставку грузов получателям, практиковать систематичность перевозок на продолжительное время. Для перевозок в трамповом судоходстве характерно выполнение отдельных, как правило, заранее не объявленных рейсов.

В зависимости от вида документа, подтверждающего заключение договора морской перевозки груза, международные перевозки подразделяются на перевозки грузов по коносаменту и по чартеру. Перевозки по коносаменту урегулированы международными конвенциями, такими, например, как Международная конвенция об унификации некоторых правил о коносаментах 1924 г., Конвенция о морской перевозке грузов 1978 г.

В отличие от указанных перевозок перевозки по чартеру регулируются внутренним законодательством. КТМ закрепляет ряд относящихся к чартеру положений, в том числе, о соотношении чартера и коносамента, содержании чартера, уступке прав по чартеру и других. В международной морской практике достаточно широко используются чартерные проформы.

## **Конец ознакомительного фрагмента.**

Текст предоставлен ООО «ЛитРес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на ЛитРес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.