

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. В формате a4.pdf сохранен издательский макет.

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
Конец ознакомительного фрагмента.	22

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 перевозках¹.

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.

¹ 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 multifunctional 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 устанавливают 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 рыбопромыслового 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 издают 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 судовой 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, определённого 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.

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.