



Учебно-методическое пособие по дисциплине  
«Правовое регулирование деятельности морских портов»  
Федеральное агентство морского и речного транспорта  
Федеральное государственное бюджетное образовательное  
учреждение высшего профессионального образования  
**ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ  
МОРСКОГО И РЕЧНОГО ФЛОТА  
имени адмирала С.О. МАКАРОВА**

Институт Международного транспортного менеджмента

КАФЕДРА МЕЖДУНАРОДНОГО И МОРСКОГО ПРАВА

Я.Е. Бразовская

## **Правовое регулирование деятельности морских портов**

Учебно-методическое пособие

Санкт-Петербург  
Издательство ГУМРФ им. адм. С.О. Макарова  
2017

## Содержание

1. Сущность понятия «морского порта».
2. Классификация морских портов.
3. Правовой режим портов.
4. Общие положения управления морским портом (структура управления портами).
5. Зарубежный опыт организации портовой деятельности на основе анализа нормативных правовых актов иностранных государств.
6. Государственное регулирование деятельности морских портов в Российской Федерации.
7. Обработка груза, судов в морских портах.
8. Услуги, оказываемые в морских портах.
9. Ответственность оператора морского терминала за причиненные убытки (правовое положение капитана морского порта, оператора морского терминала).
10. Правовое регулирование договора перевалки груза.
11. Контроль в портах и расследование морских аварий.
12. Научные статьи по дисциплине

Портовая деятельность является стратегическим аспектом развития экономики государства и одним из ключевых звеньев функционирования транспортной системы. Значительна роль портов в обеспечении транспортной независимости, обороноспособности, внешней торговли, а также в обеспечении перевозок народнохозяйственных грузов, развития и использования транзитного потенциала стран. В морских портах реализуется национальная морская, таможенная и пограничная политика, осуществляется государственный портовый контроль. Морские порты являются стратегическими объектами государства, это определяет необходимость совершенствования методов и форм управления их развитием на основе современных подходов.

### 1. Сущность понятия «морского порта».

Морской торговый порт — комплексное транспортное предприятие, обладающее морской и сухопутной территорией, находящейся под суверенитетом прибрежного государства, служащее для загрузки и разгрузки судов, участвующих во внешней торговле, посадки и высадки пассажиров, а также осуществляющее определенный надзор за безопасностью судоходства и контроль за соблюдением международных соглашений по торговому мореплаванию. По мнению ряда зарубежных специалистов, портом называется «участок побережья, специально предусмотренный компетентным административным органом с тем, чтобы служить целям морской торговли».<sup>1</sup>

Для анализа эффективности функционирования этого комплексного транспортного звена необходимо определить понятие «порт» прежде всего с юридической стороны.

Обычно в экономической и юридической литературе под понятием порт понимают участок суши и часть акватории моря или реки, обустроенные для приема судов, выполнения операций по их загрузке/выгрузке, хранения грузов, доставленных этими судами или другими видами транспорта, получения и передачи этих грузов от операторов внутреннего транспорта и обеспечения деятельности предприятий, технологически и по товарообороту связанных с морскими/речными перевозками.

---

<sup>1</sup> Макашина Е.В. Сравнительный анализ современного состояния морских портов в разных странах // Менеджмент в России и за рубежом, 2010, № 2.

В законодательстве России в частности в статье 9 КТМ РФ<sup>2</sup> порт определяется как «комплекс сооружений, расположенных на специально отведенных территориях и акваториях и предназначенных для обслуживания судов, используемых в целях торгового мореплавания, обслуживания пассажиров, осуществления операций с грузами и других услуг, обычно оказываемых в морском торговом порту».

Морские порты – это пункты, которые могут находиться на берегу реки (речной), моря и океана, к ним прилегают водные (акватория) и сухопутные территории, комплексные сооружения, устройства для причаливания, разгрузка и погрузка судов, перегрузки грузов с одного вида транспорта на другой, складирования грузов, обработка грузов (сортировки, упаковки, таможенного досмотра), снабжения судов и их ремонта, служб навигации и сопровождения судов. В пассажирских портах отдельно устраиваются терминалы для посадки и высадки пассажиров и совершения таможенных формальностей, багажные отделения, кассовые залы, рестораны, залы ожидания, гостиницы, магазины, и др.

В соответствии с 11 статьей Конвенции ООН по морскому праву 1982 чтобы определить границы территориального моря, нужно рассматривать портовые сооружения, которые являются одной из составных частей конкретного порта. Но к постоянным портовым сооружениям не относят прибрежные установки и искусственные острова.<sup>3</sup>

Портовые сооружения в зависимости от продолжительности их эксплуатации подразделяются на постоянные и временные. Постоянные сооружения предназначены для длительной эксплуатации. Это, как правило, капитальные сооружения, работающие в течение всего навигационного периода. Временные сооружения используют во время строительства и ремонта основных сооружений или в отдельные периоды навигации (например, весенние причалы в речных портах эксплуатируются только в период половодья).<sup>4</sup>

Морской порт неразрывно и исторически связан с развитием судоходства, на его местонахождение влияют географические, гидрографические и гидрологические, технические, экономико-политические, культурные и иные факторы. Многие порты имеют историю, традиции, которые впоследствии были положены в основу сводов обычаев конкретного порта.

На деятельность порта влияют условия побережья, глубины моря, возможности безопасного подхода, наличие транспортных путей и коммуникаций. Его развитие и строительство определяются уровнем экономического развития района.

Порты представляют собой сложную систему, которая раскрывается в настоящем законе. В границы морских портов входят как территории (земельные участки), так и акватории.

Территория морского порта - земельный участок или земельные участки, которые не покрыты поверхностными водами, в границах морского порта, в том числе искусственно созданный земельный участок или искусственно созданные земельные участки.

Акватория морского порта - водное пространство в границах морского порта.

## **2. Классификация морских портов**

Современный порт предстает сложным комплексом гидротехнических сооружений, как транспортный узел, в рамках которого взаимодействуют предприятия различных

---

<sup>2</sup> Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации от 30.04.1999 №81-ФЗ (с изменениями от 03.07.2016)

<sup>3</sup> Конвенция Организации Объединенных Наций по морскому праву (UNCLOS) [Электронный ресурс] (заключена в г. Монтего-Бее 10.12.1982) (с изм. от 23.07.1994) – Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

<sup>4</sup> Конспект лекций по дисциплине портовые сооружения. М-МГУ.

видов транспорта и которое оснащено всевозможными видами техники и оборудования для выполнения всего комплекса работ, характеризующее данное предприятие транспортной инфраструктуры рынка.

Порт как предприятие транспортной инфраструктуры можно рассматривать с разных позиций. Это необходимо сделать, чтобы определиться с тем, о эффективности деятельности чего и управления чем мы будем вести речь при анализе деятельности порта и управления его работой.

Порт – это прежде всего единство гавани (акватории и водные подходы к порту, которые бывают естественными и искусственными, достигающими часто десятков километров и требующих весьма капиталоемких дноуглубительных работ) и собственно порта с его многочисленными сооружениями, расположенными на занимаемой портом территории, и сухопутными подходами к ним и причалам. Каждую из указанных частей порта обслуживают и вкладывают в них средства хозяйствующие субъекты различных форм собственности и преследующие различные цели.

При указанном подходе к характеристике понятия порт все виды портов можно разделить на порты, сооруженные<sup>5</sup>:

- на открытом берегу: для их строительства требуются возведение дорогостоящих оградительных и протяженных сооружений (для защиты от волнения моря, от обмеления при наличии береговых течений и т.д.) и значительные эксплуатационные расходы для поддержания судоходных глубин. К таким портам можно отнести и те, которые расположены в частично защищенных бухтах с дополнительной искусственной защитой (Одесский порт);

- в образующихся за счет погружение в море участков суши гаванях и бухтах: для их сооружений не требуются значительные заградительные сооружения, а поэтому сооружаемые порты создаются с минимальными затратами, в частности и потому, что имеют достаточные глубины акватории и часто защищены от моря естественными мысами и островами;

- в фиордах: из-за значительной длины, относительно небольшой ширины, трудности доступности их с суши, а также расположению в большинстве случаев в периферийных и малонаселенных районах суши относительно небольшое число фиордов используется для строительства крупных портов;

- в гаванях коралловых рифов; обычно имеют достаточные глубины для захода крупнотоннажных судов, как правило, требуются дноуглубительные работы на барьерных рифах к тому же коралловые острова имеют мелководные лагуны;

- на естественных или искусственных островах: к их недостаткам следует отнести необходимость транспортного соединения с материком или со значительно большим по размерам островом;

- в устье рек: к недостаткам таких портов является изменчивость судового хода в связи с естественным режимом реки мелководье речного устья, а следовательно, требуется значительный объем дноуглубительных работ с постоянной поддержкой глубины;

- в искусственных гаванях: для их возведения требуется значительный объем технически сложных работ, дополняемых необходимостью углубления дна.

Завершая классификацию портов по природно-климатическим критериям, следует отметить, что они делятся в зависимости от ветровой нагрузки, влажности воздуха, величине и продолжительности осадков, подверженности действия приливов и отливов, периодов покрытия площади порта туманом и льдом.

---

<sup>5</sup> Использовался материал статьи В.Е. Прокопьева «Морской порт как предприятие морского транспорта: особенности развития и управления в современных условиях» //Транспортное дело России № 02 (2008).

Последняя составляющая характерна для большинства российских портов, которые делятся на замерзающие, частично покрываемые льдами в определенные периоды года и незамерзающие.

Что касается непосредственно порта как совокупности различных портовых сооружений, то следует его рассматривать с точки зрения комплекса устройств, с помощью которых происходит обслуживание судов (их погрузка/выгрузка).

С этих позиций порты различаются числом и размерами набережных и причалов для швартовки судов, наличием складских помещений и площадей для складирования различных грузов в виде транзитных и таможенных складов и их инфраструктурой, помещений для пассажиров и таможенного досмотра грузов, контор различных фирм и посредников в оказании транспортных услуг, но главное – наличием и качеством работы шоссейных, железнодорожных и водных подъездных путей.

Порты также различаются по той роли, которая им отводится в международном и внутреннем грузообороте стран. По этому признаку порты делятся на международные (мировые) и внутренние. Первые предназначены для переработки, перевалки грузопотоков между странами, а вторые перевозят грузы между регионами одной страны в форме каботажных перевозок.

По характеру и полноте оказываемых судам услуг порты делятся:

- на базовые или порты-распределители грузопотока, в которых обслуживаемые портовой инфраструктурой суда получают весь комплекс услуг и снабжения. Как правило, они обрабатывают не менее 800 судов, а грузопоток превышает 6 млн. т. в год., а для наливных грузов – 12 млн. т.

Данные порты принимают крупнотоннажные суда с осадкой 20 и более метров. Из этих портов грузы распределяются в порты других классов судами меньшей грузоподъемности и осадкой;

- порты, имеющие годовой грузооборот в пределах 1,5 – 6,0 млн. т. и обслуживающие в год 600 – 800 судов. Они могут принимать танкерные суда и контейнеровозы грузоподъемностью 25 -250 тыс. т и другие суда с осадкой от 12 до 20 м.;

- остальные порты, предназначенные для каботажного грузооборота и обслуживания местных (региональных) линий и портов двух первых видов.

Портами также обладают судостроительные и судоремонтные предприятия (фирмы), которые некоторыми авторами относятся к промышленным портам.

К промышленным относят также порты, обслуживающие деятельность крупных предприятий по завозу сырья и комплектующих и вывозу готовой продукции. Как правило они находятся в собственности или административном подчинении этих предприятий (фирм). Спецификой этих портов предстает то, что они являются частью инфраструктуры внутривозовского транспорта, включая те суда, которые имеют в собственности подобные предприятия либо фрахтуют их на льготных для себя условиях, поскольку гарантируют судовладельцам объем товаропотока и регулярность.

В рамках единого производственного портового комплекса иногда объединяются рыбный и торговый порты, ремонтная база судов и рыбокомбинаты.

Следует также отметить, что в мировой транспортной портовой инфраструктуре в последние годы наметились процессы расслоения **портов на глобальные** (магистральные и порты траншипмента – порты по перевалке различных грузов), **региональные и фидерные**.

В мире существует более 2000 морских портов, однако, основные грузопотоки сосредоточены в портах-гигантах, перерабатывающих более 50 млн. т. грузов ежегодно. Таких портов насчитывается около 60. Грузооборот 30 портов мира превышает 100 млн. т. (в их число входят 9 портов Китая, включая Гонконг). Крупнейшим портом мира с 2005 г. является Шанхай, заметно опережающий Сингапур и Роттердам.

Грузооборот Шанхая и Сингапура превышает грузооборот всех российских портов, Роттердама – почти равен ему. Доля российских портов в мировом портовом грузообороте составляет 2%.

Соответственно возможно классифицировать морские порты по экономическому значению или как выражаются многие специалисты области морских перевозок по грузообороту. Грузооборот порта с экономической точки зрения – это наиболее важный показатель, характеризующий развитие того или иного региона, а так же масштабы и географию проходимости через него грузов.

Наиболее незначительные и имеющие, соответственно, наименьший грузооборот порты – это местные порты. Например, на черноморском побережье РФ к таким относятся Азов, Анапа, Темрюк, Геленджик, Кавказ. Расположены на побережье, в устьях рек, внутри суши: на берегах рек и иных судоходных естественных или искусственных водоемов. Такие порты значимы только в рамках отдельной местности или региона. Суда, обслуживающиеся в подобном порту, как правило, действуют в рамках прибрежного плавания. Основная задача, которую выполняют порты местного значения – перевалка грузов в небольших количествах, а также зачастую прием пассажирских судов. Распределение нагрузки на маленькие порты необходимо, чтобы избежать перегрузки мощностей центральных, основных портов.

Следующий вид портов согласно классификации на основе данных о грузообороте – внутригосударственные. Мы так же не учли такого рода порты в общее количество портов двумя абзацами выше. Внутригосударственные можно характеризовать тем, что они связывают различные регионы страны, не выходя при этом в своей сфере деятельности за государственные границы. Они по своей природе достаточно малы. К таким портам в полной мере можно отнести речные порты страны.

Третьими в данной классификации идут международные порты. Они уже влияют на ведение хозяйства в отдельном географическом регионе, связывая в рамках одного водного бассейна различные страны с их собственными экономическими интересами. Например, системы таких связанных между собой портов существуют на Черном или Средиземном море, выход к которым имеют разные государства, сотрудничающие и торгующие между собой исторически.

Наиболее крупные порты именуются мировыми портами или портами мирового значения, они же представляют наибольший интерес при изучении вопроса классификации портов. Показатель их годового грузооборота колеблется в районе от 10 млн т. При этом настоящие «гиганты» среди них имеют грузооборот 100 млн т. и выше. Согласно данным рейтинга World Port Rankings (рейтинг мировых портов) за 2016 г. рекорсменами по грузообороту стали азиатские порты, которые наращивают свое влияние на этом рынке с начала 2000-х годов. Лидеры в грузообороте и, между прочим, в контейнерообороте Шанхай (КНР) с грузооборотом равным 678,4 млн т. и Сингапур с грузооборотом 581,3 млн т. Первый из европейских портов в рейтинге порт Роттердам (Нидерланды) с грузооборотом за 2014 г. равным 444,7 млн т.<sup>6</sup> Такие огромные порты обслуживают в основном перевозки между континентами или, контекстуально вернее, частями света. Например, контейнеры из США, направляющиеся в порт Санкт-Петербург, попадут, скорее всего, вначале в порт Роттердам, Гавр или Бремерхафен (выбор порта зависит от конкретного морского перевозчика), а там будут перегружены и отправлены судном меньшего размера далее в Санкт-Петербург. Из примера видно то, что мировые порты это глобальные связующие распределительные узлы, не являющиеся конечной точкой для прибывающих грузов. Судно, забирающее груз из мирового порта и распределяющее по меньшим портам и населенным пунктам называют фидерным. Фидерное судно — это корабль, имеющий сравнительно небольшую (относительно океанских кораблей) емкость контейнеров и перевозящий грузы на сравнительно

---

<sup>6</sup> URL: <http://www.aapa-ports.org/unifying/landing.aspx?ItemNumber=21049&navItemNumber=20767#Statistics>

небольшие расстояния. Данное судно имеет меньшее водоизмещение и экономически целесообразно на данном конкретном направлении.

В России на данный момент можно говорить о существовании одиннадцати портов международного значения. Их грузооборот более 1,3 млн. т. в год по статистике за 2016 г.<sup>7</sup> Максимальная отметка в графе грузооборот находится у порта Новороссийск. Кроме него в этом списке порты Архангельск, Ванино, Корсаков, Владивосток, Кронштадт, Санкт-Петербург, Мурманск, Находка, Новороссийск. Находятся они в самых различных частях нашей Родины, начиная от Черного моря, заканчивая Дальним Востоком.

Морские перевозки подразделяются на магистральные, т.е. перевозки между базовыми портами континентов, и фидерные, используемые для каботажного сообщения между портами одной страны или одного континента.

Основная тяжесть грузопотоков падает на базовые (магистральные) порты континентов, например, Нью-Йорк, Чарльстон, Саванна, Лонг Бич в Северной Америке; Гамбург, Бремерхафен, Роттердам в Европе; Кобе, Гонконг, Сингапур на Дальнем Востоке и др.

Примером фидерных портов на Севере Европы могут служить Санкт-Петербург (Россия), Котка, Хельсинки (Финляндия), Мальмё (Швеция), Аархус (Дания) и другие.

В мировой морской транспортной сети наметилась четкая тенденция увеличения доли грузов, перевозимых в контейнерах, что на фоне требований рынка к снижению уровня транспортных издержек привело к росту потребности в контейнеровозах вместимостью свыше 7500 ДФЭ (двадцатифутовый эквивалент).

Указанные тенденции привели к необходимости строительства портов-хабов с глубиной 17–21 м, способных принимать и обрабатывать такие и более крупные суда для перевалки грузов на фидерные суда с последующей их доставкой в пункт конечного назначения.

Порт-хаб - это, по сути, логистический центр, в который поступают партии грузов с дальнейшим распределением по местам их назначения на берегу, либо по более мелким портам. Понятно, что статус порта-хаба гарантирует большой объем грузопотока и развитие соответствующих логистических сервисов. Не удивительно, что стать хабом стремятся многие порты.

Потребность в строительстве подобных портов вызвана следующими тенденциями развития морских перевозок:

- в настоящее время примерно 30% мировых объемов контейнерных перевозок – это траншипмент или перевалка груза;
- траншипмент позволяет грузоотправителю использовать и выбирать дополнительные альтернативные маршруты транспортировки и позволяет сократить транзитное время;
- морской транспорт в настоящее время опирается на траншипмент как на средство сокращения количества единовременно используемых судов.

Порт можно рассматривать и с точки зрения звена транспортно-логистической инфраструктуры. Обычно его характеризуют с позиций морского транспорта определяют как звено, где сосредоточено начало и конец работы судна.

Можно сказать, что порт («сухой порт») – это звено транспортной цепи, в котором сосредоточено начало и конец работы любого транспортного средства, задействованного в данной цепи. Это в полной мере относится к автомобилям-контейнеровозам, железнодорожным вагонам и платформам для перевозки этих контейнеров.

Рассмотрение большинством исследователей этой характеристики порта только с позиций нахождения судна в порту (время стоянки в порту, время выгрузки/погрузки, время стоянки на рейде перед портом, время причаливания и т.п. показатели) в полной мере относятся и к другим видам транспорта как средствам доставки груза в порт и вывоза

---

<sup>7</sup> URL: <http://www.morport.com/rus/news/document1842.shtml>

с его территории. Особенно это актуально для российской транспортной системы. Однако объем перевозки каждым их перечисленных видов транспорта значительно отличается от морского транспорта, которому в анализе эффективности работы порта и системы управления им уделяется большее внимание.

К тому же порт – это, прежде всего, предприятие морского транспорта и увеличение ходового, а не стояночного времени работы судна является его основной задачей.

Грузоперевалочные операции на судах подразделяются на береговые, когда судно пришвартовано к причалу, и рейдовые, когда работы по загрузке/выгрузке производятся у рейдовых причалов или на плаву.

Береговые операции можно подразделить на три вида:

- прямой – перегрузка (перевалка) груза непосредственно с одного вида транспорта на другой (вагон – борт судна, борт судна – вагон; трубопровод – борт, борт – трубопровод);

- складской (накопительный), когда процесс погрузки/выгрузки груза опосредуется нахождением его на складе, где он комплектуется по партиям и направлением отправки, хранится определенное время, растаможивается и затаможивается и т.п.;

- смешанный вариант, когда часть груза поступает на склад, а часть загружается, например, напрямую в вагоны или на фидерные суда.

Оптимизация этих операций и выбор варианта должен быть направлен на сокращение время стоянки судна под грузовыми операциями.

Морской порт предстает также звеном, соединяющим внутреннюю транспортную систему и инфраструктуру с внешними морским и транспортными системами других стран и международных транспортных коридоров. Важным элементом системы подобной состыковки предстает тот вид транспорта и его информационно-логистическая составляющая, удовлетворяющая или неудовлетворяющая условиям эффективного подключения ее к мировым транспортным и информационно-логистическим системам.

Именно от этого зависит объем перевалки и транзита грузов по национальным транспортным артериям, объем загрузки и эффективность инвестиций в портовую инфраструктуру.

К сказанному выше следует добавить, что в порту, кроме непосредственной деятельности по перевалке и обработке грузов, часто ведется активная хозяйственная и промышленная деятельность. В частности на территории порта действуют нефтеперерабатывающие предприятия, промышленные комплексы по переработке сырьевых материалов, поступающих к ним через каналы морских перевозок, предприятия, отгружающие свою продукцию непосредственно на грузовые терминалы порта. Наглядным примером могут служить порты Японии, Республики Корея, Китая, Роттердам.

Также возможно классифицировать порты по обрабатываемому в них грузам. В наши дни все чаще порты конструируются или перестраиваются по принципу специализации. **Специализированные порты** – это порты, приспособленные для приема судов, точнее сказать, грузов одного вида, например, это могут быть нефтяные порты или порты обрабатывающие исключительно контейнеры. Более обширное разделение предполагает специализированные на сырье и сухогрузные порты. Часто появление в некотором районе специализированного порта влечет за собой появление целой агломерации с тесными связями внутри региона, сосредоточенной на обработке одного вида грузов. Именно в специализированных портах чаще всего создаются глубоководные терминалы.

Различного вида специализированные порты позволяют сократить время стоянки судов, уменьшить затраты на их обработку, шире внедрять автоматизацию и механизацию в грузовые работы. В результате в специализированных портах производительность погрузочно-разгрузочных работ выше, чем в универсальных. Некоторые



специализированные порты достигают огромных объемов грузооборота. Например, грузооборот нефтяного порта Мена-эль-Ахмади (Кувейт) превышает суммарный грузооборот всех портов Норвегии и Дании, вместе взятых. Однако этот порт нельзя относить к крупнейшим портам мирового значения, так как в нем недостаточно развит весь портовый комплекс, он не служит базой регулярным судоходным линиям, не входит в состав крупных городов, он обслуживает лишь суда наливного класса.

Современные специализированные порты в основном обслуживают экспорт топлива и сырья. В мире преобладают нефтяные порты. Их наибольшее число сконцентрировано в Персидском и Оманском заливах. Среди этих портов ведущее положение занимают Рас-Таннура (Саудовская Аравия), Харк (Иран), Мена-эль-Ахмади (Кувейт), Хор-эль-Амая (Ирак) и др. Группа крупных нефтяных портов расположена на берегах Американского материка: Ла-Салина и Пуэрто-Мирандо (Венесуэла), Ораньестад (остров Аруба), Виллемстад (остров Кюрасао, владение Нидерландов), Хьюстон, Бомонт (США, Мексиканский залив). В Северной Африке крупными нефтяными портами считаются Беджаия (Алжир), Сехира (Тунис), Марса-эль-Брега, ЭоСидер (Ливия) и в Западной Африке — Бонни (Нигерия). В Индонезии нефтеэкспортными портами стали Баликпапан, Пладжу, Думаи и др.

В специализированных нефтяных портах практикуется строительство рейдовых причалов, выносных швартовых буев, аванпортов и устройств, позволяющих принимать крупнотоннажные танкеры и загружать их сырой нефтью по трубопроводам, протянутым сюда от береговых нефтехранилищ. Это ускоряет судооборот и увеличивает интенсивность эксплуатации танкеров.

Специализированные сухогрузные порты приспособлены для переработки массовых, главным образом навалочных, грузов, для которых оборудованы склады и соответствующие механизмы. Примером крупных зерновых портов служат Квебек, Монреаль, Сент-Джон, Галифакс (Канада), Хьюстон, Галвестон, Новый Орлеан (США), Фримантл, Порт-Аделаида (Австралия), Бангкок (Таиланд), Рангун (Бирма).

Среди рудных портов большое значение имеют Лулео (Швеция), Киркенес (Норвегия), Пор-Картье (Канада), Монровия (Либерия), Конакри (Гвинея), Мадрас, Вишакхапатнам (Индия).

Большое количество угля отправляется через Норфолк, Ньюпорт-Ньюс, Портсмут (США), Сидней, Порт-Кэмпбелл, Ньюкасл (Австралия). Вывоз леса и лесоматериалов в значительных масштабах производится из портов Финляндии, Швеции и Канады, а древесина тропических пород — из африканских портов.

Различного вида специализированные порты позволяют сократить время погрузки-выгрузки, шире внедрять механизацию грузовых работ и снижать их стоимость.

Однако специализация портов на одном виде обслуживаемого груза может иметь и другую сторону, негативную. Так, при строительстве специализированных сырьевых портов, не решается вопрос с обработкой растущих объемов сухого груза. Появляется необходимость строить специализированные порты и для тех. При этом требуются большие затраты на постройку новых портов, портовых терминалов или реконструкцию старых.

**Классификация портов по природно-климатическим критериям** включает в себя несколько возможных вариантов классификации, которые зависят от условий, не обеспеченных человеком, а, наоборот, от тех, в которых был построен тот или иной порт. Развитие технологий позволило влиять на некоторые природные процессы или менять существующие условия. Но, к примеру, климатические условия все так же неуправляемы и судоходству остается лишь подчиняться законам природы.

Первую классификацию проведем по глубокководности портов. Порты, как следует из вышесказанного делятся на **глубоководные и неглубоководные**. Глубоководный порт, название, широко употребляемое в судоходстве и логистике, касающейся контейнерных перевозок. Значение его просто – это порт, способный принимать суда с низкой осадкой.

Но вот содержание понятия менялось со временем и развитием технологий. Во второй половине прошлого века глубоководный порт имел глубину от 9 до 11 метров. Этого было более чем достаточно, чтобы принимать всевозможные суда и обслуживать их. Но в то время были другие суда и отсюда другое понимание глубоководности. Если за точку отсчета брать TEU – морской контейнер, то самое грузоподъемное судно в то время было способно принять на борт не более 4000 TEU. На данный момент времени эта цифра увеличилась до 10 000 TEU, что следовательно увеличивает и требуемую глубину морского порта.

Самые крупные суда в мире представлены сегодня судами типа capesize и постпанамакс. Осадка самых крупных из них достигает 24-25 метров, а грузоподъемность до 100 000 тонн.

К примеру, глубоководные порты Юго-Восточной Азии: Нингбо (Китай), Пусан (Корея), Йокогама (Япония). В Европе это порт Зебрюгге (Бельгия), Гавр (Франция), Пирей (Греция), Истанбул (Турция) и другие. В России это порты Владивосток, Новороссийск и Восточный (Находка). По крайней мере, глубины этих портов хватает для того, чтобы принимать достаточно крупные морские суда.

Множество отечественных портов имеют глубины до 15 м. Это приличная глубина, однако даже судно с осадкой в 13 м, вряд ли может быть обслужено в таком порту. При полной загрузке осадка увеличится примерно на 1 метр, а согласно всем существующим нормативным актам от судового днища до дна должно быть не менее 1-го метра.

На Черном море исключение составляет порт Новороссийск с его нефтяным терминалом Шесхарис (глубина 24 м.). Впрочем, такие суда в Черное море не заходят. Дело в том, что максимальная глубина осадки у судов, проходящих через пролив Босфор 19,7 м.

Морские порты бывают **замерзающие и незамерзающие**. В зимнее время, при перевозке грузов в замерзающие порты морские перевозчики включают в счёт так называемую «зимнюю надбавку» — winter surcharge, связанную с необходимостью задействовать ледоколы в акватории близ порта. К примеру, порт Восточный (Находка) является незамерзающим. Поэтому если в зимнее время при перевозке в этот порт вам выставляют winter surcharge, то скорее всего вы имеете дело с недобросовестным агентом<sup>8</sup>.

Приведенные данные позволяют выделить морской порт в отдельную хозяйственную единицу в региональной, национальной и мировой экономиках, которая лежит в основе формирования мировой транспортной инфраструктуры и управление которой затрагивает интересы широкого круга компаний и государства, стоящих в технологической цепочке перемещения грузов от отправителя до получателя их. Всех их интересует эффективность работы и управления процессами перевалки и обработки грузов, но каждого со своих позиций и по своим критериям.

### 3. Правовой режим портов

Вопросы регламентации правового режима русских портов были отражены еще в договоре с Византией в 944 г., в дальнейшем порядок доступа иностранных судов в российские порты отражался в договорах, заключенных с городами и странами Западной Европы, а также в жалованных грамотах, которые выдавались купцам той или иной страны или города.

В XVI-XVII вв. с расширением торговых отношений с Данией, Швецией и Англией, портовые правила кодифицируются в виде единых торговых сводов. Возможно, впервые правила доступа и пребывания иностранных судов в русских портах были включены в Новоторговый устав 1667 г.<sup>9</sup>

<sup>8</sup> URL: <http://gov.garant.ru/SESSION/PILOT/main.htm>

<sup>9</sup> Является крупнейшим законодательным актом, определявшим нормы внешней и внутренней торговли

Законодательная деятельность государства Российского явно отставала от развития отечественной морской торговли, что нашло отражение в Манифесте от 25 июня 1781 г., потребовавшем скорейшей кодификации морского законодательства. Отдельные нормативные акты, в том числе и регулировавшие использование портового хозяйства, изданные в период с 1722 по 1830 гг., нашли свое воплощение в отдельной книге свода законов Российской империи, введенного в действие с 1 января 1835 г.<sup>10</sup>

Вопрос о праве захода судов в иностранные порты рассматривался в течение не скольких столетий. В средневековой практике можно отыскать подтверждение широко распространенной свободы захода судов в порты, это право оговаривалось и в некоторых заключаемых в то время договорах. В юридической литературе второй половины XIX в. отмечалось, что право собственности одного народа над гаванями его земли не препятствует другим свободно плавать и сообщаться между собой. Народ, который будет пользоваться своим правом собственности даже для того, чтобы запретить другим вход в свои гавани, поставит себя вне общих сношений, но не прекратит сношений других народов между собой<sup>11</sup>.

В конце XIX в. начинают предприниматься усилия к тому, чтобы подвергнуть заход судов в порты международно-правовой регламентации. Институт международного права разработал проект о режиме судов в иностранных портах, который был одобрен на Гаагской сессии института в 1898 г. Согласно этому проекту заход в порты «предполагается свободным», т.е. при отсутствии прямого указания на то, что порт является закрытым, иностранное торговое судно может считать его открытым для захода.

Статья 2 Статута о международном режиме морских портов устанавливает, что при условии взаимности каждое договаривающееся государство обязуется обеспечить судам любого другого договаривающегося государства обращение, равное тому, которым пользуются его собственные суда или суда любого другого государства в морских портах, находящихся под его суверенитетом или властью, в отношении свободы доступа в порт и его использования. Таким образом, Статут установил для судов договаривающихся государств право свободного захода в любой морской порт, посещаемый морскими судами и служащий для внешней торговли<sup>12</sup>.

Отметим, что свобода доступа в порт, включает право погрузки и выгрузки товаров, данный принцип подтвержден профессором Саусер Холлом в его арбитражном решении по делу *Saudi-Arabia v. Aramco* в 1958 году. Он указал, что «в соответствии с важным принципом международного публичного права порты каждого государства должны быть открытыми для иностранных торговых судов и могут быть закрытыми лишь тогда когда этого требуют жизненные интересы государства. Свобода доступа иностранных судов в порты того или иного государства включает право на погрузку и разгрузку товаров»<sup>13</sup>.

Использование торговыми судами всех флагов торговых портов привело к довольно строгой системе международно-правового режима этих портов.

По вопросу о международном режиме портов, открытых для общего пользования, на состоявшейся в Барселоне (март апрель 1921 г.) конференции, созванной по инициативе Лиги Наций, были приняты ряд предложений, в основном они сводились к следующему:

---

России, принят царем Алексеем Михайловичем по ходатайству купцов и торговых людей. / Российское законодательство X-XX вв.: в 9 т. Т.4. Законодательство периода становления абсолютизма. Отв. ред. А.Г.Маньков. М., Юридическая литература, 1986.

<sup>10</sup> Мешера В.Ф. Советское морское право. М.: Транспорт, 1985, с. 4.

<sup>11</sup> Ортолан Т. Морское международное право. СПб., 1865. с. 186.

<sup>12</sup> Иванов Г.Г. Правовое регулирование морского судоходства в Российской Федерации. М.: Спарк, 2002. с. 170.

<sup>13</sup> Правовое регулирование морского судоходства / Балобанов А.О., Пузанова Г.И., К. Стефанов. Изд.: Астропринт, 2003. с. 88.

«а) общие постановления. Подданные, имущество и флоты всех наций будут иметь на основе полного равенства полную свободу пользования портом... Не будет внесено никаких ограничений помимо тех, которые вытекают из постановлений, относящихся к таможене, к полиции, к общественному здравью, к эмиграции или иммиграции, равно как в к ввозу и вывозу запрещенных товаров...

б) специальные постановления относительно несвободных зон. Таможенные пошлины, местные сборы и акциз, установленные за вывоз и ввоз товаров через порт, будут взиматься безотносительно к флагу...»<sup>14</sup>.

Стремление создать единый режим портов, открытых для иностранных судов, привело к заключению в 1923 г. (г. Женева) рядом государств специальной Конвенции о международном режиме морских портов. Принцип этой конвенции заключается в установлении режима, одинакового для национальных и иностранных судов<sup>15</sup>.

Государство для осуществления им своей внешней торговли вынуждено разрешать свободный заход в свои торговые порты торговым судам любого флага. В этих целях каждое государство должно опубликовать список портов, открытых этим государством для свободного входа иностранных торговых судов.

После революции в 1925 г. приказом Реввоенсовета № 641 была утверждена Общая инструкция о взаимоотношениях органов власти СССР с иностранными военными и торговыми судами в мирное время<sup>16</sup>. Инструкцией был установлен режим, при котором порты делились на закрытые и открытые для торговых судов заграничного плавания. Этот режим был сохранен и в Законе СССР «О государственной границе СССР» 1982 г. Перечень бухт, портов и рейдов, открытых для иностранных мореплавателей (всего их было около 50), публиковался в первом номере «Извещений мореплавателям»<sup>17</sup>.

Отметим случай с Саудовской Аравией и Арабо-Американской нефтяной компанией (ARAMCO), рассмотренный в Международном суде в 1963 году.

В обосновании своей позиции Саудовская Аравия утверждала, что она имеет право определять собственные условия захода иностранных судов в порты своей страны. Суд постановил, что «не вызывает сомнений, что каждое суверенное государство имеет право контролировать свои порты и регулировать, как считает нужным, перевозки с его территории... Однако территориальный суверенитет государства не должен ограничивать морское сообщение. Это может быть осуществлено только в рамках обычного международного соглашения, которое заключает государство и особых обязательств, которые оно на себя принимает. Это ясно указано в статье 16 положения о международном режиме морских портов...»<sup>18</sup>.

Законодательство некоторых стран по заходу судов в открытые порты исходит из того, что заход является свободным лишь для торговых судов, осуществляющих перевозку грузов и пассажиров. Вместе с тем сохранение такого законодательства может вызывать и уже вызывает ответную реакцию тех государств, которые не проводят различий при заходе между любыми торговыми судами.

Практически ни одно государство, имеющее торговые порты, не устанавливает для них (путем своего внутреннего законодательства) какого-либо режима, ухудшающего возможность пользоваться этими портами по сравнению с установленным международно-правовым режимом этих портов. Однако это не означает, что государство не имеет права своими внутренними нормами устанавливать режим своих торговых портов.

---

<sup>14</sup> Коровин Е. А. Международные договоры и акты нового времени. М., 1925, с. 316—317.

<sup>15</sup> Россия не участвует в этой конвенции.

<sup>16</sup> Егоров В.В. Положение иностранных торговых судов в береговых водах и портах СССР. Морское право СССР. М.: Внешторгиздат, 1932, с. 120.

<sup>17</sup> Иванов Г.Г. Правовой режим морских портов. М.: Транспорт, 1988, с. 105.

<sup>18</sup> Правовое регулирование морского судоходства / Балобанов А.О., Пузанова Г.И., Стефанов К., Валраханн М, Изд.: Астропринт. 2003. - с. 11.

Сегодня законодательство государства в отношении разрешения захода сведено до минимума и призвано обеспечить безопасность движения судов в порту. Так, согласно французскому законодательству, лишь в военное время торговые суда не должны подходить к берегам без разрешения. В мирное время никаких ограничений для торговых судов при заходе их в порты не установлено.

Итальянское законодательство содержит только нормы, относящиеся к обеспечению порядка в портах и на борту судов, перечень запрещенных работ и т. д. Закон о порядке в японских портах допускает свободный заход иностранных торговых судов в наиболее крупные и оборудованные порты (так называемые специфичные порты, которых 64). В остальные (неспецифичные) порты заход осуществляется по предварительному разрешению местных органов Управления безопасности на море. Японское законодательство содержит статьи о правах портовых властей при посещении судна и проверке документов, о запрещении плавания с нарушением навигационных правил и т. д. Аналогичные нормы, т. е. без указания на запрещение захода торговых судов, содержатся не только в законодательстве европейских государств, но и в законодательстве латиноамериканских стран, а также Австралии и Канады.

Например, иностранные торговые суда, прибывающие в Перу из-за границы, могут заходить в любой порт, имеющий соответствующие таможенные учреждения, и при условии, что они соблюдают санитарные и другие правила порта. В настоящее время сформировался обычай держать некоторые морские торговые порты открытыми для захода иностранных торговых судов. В эти порты должны допускаться суда всех стран.

Акватории морских портов являются частью внутренних морских вод. Поэтому прибрежное государство вправе само определять порядок доступа в свои порты судов других стран, а также порядок их пребывания там. Оно вправе как суверен решать вопрос о том, открывать или нет те или иные свои порты для захода иностранных судов.

В интересах развития международных отношений прибрежные государства открывают многие из своих торговых портов для свободного захода иностранных судов без их дискриминации. Например, в соответствии с п. 2 ст. 5 Федерального Закона «О внутренних морских водах, территориальном море и прилегающей зоне Российской Федерации»<sup>19</sup> морские порты объявляются открытыми для захода иностранных судов на основании решения Правительства РФ.

Торговые порты каждого государства находятся под его суверенитетом, а, следовательно, каждая страна имеет право устанавливать для этих портов свои правовые нормы.

С учетом общепризнанного правила о том, что в порты открытые для захода иностранных торговых судов, могут входить любые суда независимо от флага, существуют, и отступления от этого правила, которые встречаются хоть и нечасто.

Так, в истории известны случаи запрета захода судов в порты США, для судов, плавающих под государственными флагами Кампучии<sup>20</sup>, Кубы, КНДР и Вьетнам. Что касается судов, плавающих под флагами стран-участниц Варшавского договора<sup>21</sup>, то им запрещался заход в 11 портов США. Даже в открытых для таких судов портах

<sup>19</sup> Федеральный закон от 31.07.1998 № 155-ФЗ (с изм. и доп., вступающими в силу с 01.01.2009) // Собрание законодательства РФ, 03.08.1998, № 31, ст. 3833.

<sup>20</sup> Народная Республика Кампучия весной 1989 года была переименована в Государство Камбоджа.

<sup>21</sup> Варшавский договор (Договор о дружбе, сотрудничестве и взаимной помощи) от 14 мая 1955 года о создании военного союза европейских социалистических государств при ведущей роли Советского Союза. Договор подписали Албания, Болгария, Венгрия, ГДР, Польша, Румыния, СССР и Чехословакия. В связи с преобразованиями в СССР и других странах Центральной и Восточной Европы 01 июля 1991 года в Праге государства-участницы подписали Протокол о полном прекращении действия Договора – [электронный ресурс]. Режим доступа: <http://ru.wikipedia.org/wiki/>

установлено требование о направлении заблаговременно запроса на получение разрешения на заход в порт от коменданта Береговой охраны<sup>22</sup>.

Следует различать международно-правовой режим торговых портов и режим торговых портов, установленный внутренним законодательством конкретной страны.

Согласно Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 года, для захода в морские порты иностранных ядерных судов требуется предоставление соответствующему прибрежному государству заблаговременной информации о том, что такой заход не будет угрожать ядерной безопасности. Для захода в морские порты иностранных военных кораблей необходимо приглашение прибрежного государства или получение предварительного разрешения, а в некоторых странах требуется уведомить прибрежное государство.

Во время пребывания всех судов в иностранных для них портах обязательным является соблюдение законов и правил государства порта, а также распоряжения властей прибрежного государства, в том числе по вопросам пограничного, таможенного, санитарного режимов, взыскания портовых сборов и т. д. По обычной практики государства заключают двухсторонние договора о торговле и мореплавании, определяющие порядок захода и правовой режим пребывания в портах торговых судов договаривающихся государств. К иностранным судам в портах прибрежного государства применяется национальный режим (предоставление режима, которым пользуются отечественные суда) либо наибольшего благоприятствования (предоставление условий не худших, чем те, которыми пользуются суда какого-либо наиболее благоприятствуемого третьего государства).

Исходя из международного обычая и практике государств, во внутренних водах на иностранные суда распространяется внутренний распорядок, отношения между капитаном и экипажем судна регулируется законами и правилами страны флага судна. В Российской Федерации данное положение четко нашло отражение в ст. 416 КТМ РФ, в которой регламентирована, что правовое положение членов экипажа судна и связанные с эксплуатацией судна отношения между членами экипажа судна определяются законом государства флага судна, а отношения между судовладельцем и членами экипажа судна регулируются законом государства флага судна, если иное не предусмотрено договором, регулирующим отношения между судовладельцем и членами экипажа судна, являющимися иностранными гражданами.

В 1965 году была заключена Конвенция по облегчению международного судоходства, которая содержит рекомендованные стандарты и практику для упрощения и уменьшения формальностей и документов, касающихся захода судов в иностранные порты, пребывания в них и выхода из них.

Стоит сказать несколько слов и о правах военных кораблей, законно находящиеся в иностранном порту, которые по общему правилу пользуются иммунитетом от юрисдикции прибрежного государства, однако обязаны соблюдать законы и правила прибрежного государства, а также соответствующие нормы международного права (запрещение угрозы силой или ее применения, невмешательство и др.).

Конвенция ООН по морскому праву 1982 года распространяет право мирного прохода и на военные корабли. Однако порядок реализации этого права весьма разнообразен: одни государства требуют предварительного разрешения по дипломатическим каналам; другие – лишь предварительного уведомления; третьи разрешают мирный проход всем военным кораблям, которые следуют транзитом через их территориальные воды.

В соответствии с национальным законодательством и международными обычаями военным кораблям, осуществляющим проход через территориальные воды иностранных государств, запрещается: производить промеры, фотографирование, боевые учения

---

<sup>22</sup> Право захода судов в морские порты – [электронный ресурс]. Режим доступа: <http://seaspirit.ru/morskoe-pravo/pravo-zaxoda-sudov-v-morskie-porty.html>

(стрельбы); пользоваться радиопередатчиками, кроме навигационных установок; заходить в запретные зоны; производить пуски ракет, выпускать в полет и принимать на борт самолеты и вертолеты<sup>23</sup>.

Государственные морские невоенные суда, в том числе и торговые, на основе исторически сложившегося давнего обычая также пользовались иммунитетом от иностранной юрисдикции на море. Однако Женевские конвенции 1958 года о территориальном море и прилежащей зоне, а также об открытом море, равно как и Конвенция ООН по морскому праву 1982 года, в отличие от указанного обычая, признают иммунитет лишь за государственными судами, эксплуатируемыми в некоммерческих целях.

Законодательство ряда государств, в частности США, также включает существенные ограничения иммунитета иностранных государственных торговых судов. В то же время в ряде заключенных СССР двусторонних договоров по вопросам торгового судоходства (с Ганой, Анголой и некоторыми другими странами) имелись положения о признании иммунитета за всеми государственными судами<sup>24</sup>.

Внутреннее законодательство каждой страны устанавливает общие правила плавания и стоянки судов в морских портах и на подходах к ним и на их основе в каждом конкретном порту разрабатываются обязательные постановления в морском порту, а также тариф портовых сборов, уплачиваемый зашедшим в порт (под погрузку, выгрузку и т. д.) торговым судном, такие ставки обычно устанавливаются в зависимости от тоннажа зашедшего в торговый порт судна.

Государство при разработке внутреннего законодательства основывается, в том числе на общепризнанных принципах и нормах международного права.

#### **4. Общие положения управления морским портом (структура управления портами)**

##### **Организация управления морскими портами: понятие и структура**

Государственное регулирование представляет собой совокупность мер и действий, направленных на установление основ деятельности порта, определения основных направлений его развития, своевременной координации деятельности администрации морского порта и иных субъектов, осуществляющих деятельность в порту<sup>25</sup>.

В настоящее время государственное руководство транспортным комплексом России осуществляется Министерством транспорта РФ, в состав которого входят 13 департаментов, а также 5 федеральных агентств и 1 федеральная служба<sup>26</sup>. Правительством России на Министерство транспорта возложен ряд государственных задач, а именно:

- проведение государственной политики в области транспорта, направленной на удовлетворение государственных нужд;
- разработка федеральных программ развития всех видов транспорта;
- разработка проектов законов, а также стандартов, норм и других подзаконных актов, определяющих порядок функционирования транспорта;
- координация взаимодействия видов транспорта в смешанных перевозках.

Министерство транспорта РФ выполняет следующие функции:

- разрабатывает и представляет в Правительство правила, положения и другие нормативные акты по вопросам перевозок, эксплуатации и ремонта транспортных средств, а также в области безопасности, судоходства и экологической защищенности;

<sup>23</sup> Международное право И.Н. Глебов – [электронный ресурс]. Режим доступа: [http://www.nnre.ru/yurisprudencija/mezhdunarodnoe\\_pravo/p15.php](http://www.nnre.ru/yurisprudencija/mezhdunarodnoe_pravo/p15.php).

<sup>24</sup> Международное морское право – [электронный ресурс]. Режим доступа: <http://flot.com/law/sealaw/isl.htm>.

<sup>25</sup> Комментарии к ФЗ «О морских портах...» режим доступа <https://www.lawmix.ru/commllaw/52>

<sup>26</sup> Информационный ресурс <https://www.mintrans.ru/ministry/structure#agencies>

- обосновывает потребности в финансовых средствах и других ресурсах для реализации федеральных программ;
- организует и осуществляет работу по лицензированию перевозочной, транспортно-экспедиторской деятельности, связанной с транспортировкой пассажиров;
- проводит политику в области тарифов на перевозки пассажиров разными видами транспорта;
- от имени Правительства РФ выступает в международных организациях, заключает международные соглашения и договоры о развитии международного сообщения, а также по другим вопросам, связанным с внешнеэкономической деятельностью;
- подготавливает с участием транспортных организаций положения по формированию и размещению заказов на выполнение работ и услуг, на закупку и поставку продукции, необходимой для обеспечения федеральных, общетранспортных, а также целевых программ развития разных видов транспорта, является государственным заказчиком продукции и услуг по этим программам.

В целях совершенствования системы государственного управления и эффективного использования федерального имущества в морских торговых и специализированных портах, обеспечения экономических интересов государства в области торгового мореплавания в 2002 году Правительство Российской Федерации установило, что административно-властные полномочия в сфере государственного управления морскими торговыми и специализированными портами, предусмотренные федеральными законами и иными нормативными правовыми актами Российской Федерации, осуществляют администрации морских портов, являющиеся федеральными государственными учреждениями. За администрациями морских портов закреплялось на праве оперативного управления федеральное имущество, необходимое для выполнения возложенных на них функций портовых властей. Тогда же было принято решение о создании федерального государственного унитарного предприятия «Росморпорт» с закреплением за ним на праве хозяйственного ведения федерального имущества морских портов, не закрепленного за администрациями морских портов<sup>27</sup>.

Следует отметить, что структура управления портами большинства стран мира в принципе базируется на двух концепциях, которые можно назвать английской и французской.

*Английская концепция* рассматривает порты как самостоятельные предприятия, развивающиеся на условиях самофинансирования и самоокупаемости. Так, английские порты не являются государственными. Это коммерческие предприятия, которые оказывают клиентам соответствующие портовые услуги и выполняют целый ряд функций, в принципе относящихся к сфере государственного управления (в том числе функции администраций капитанов портов и т. д.)<sup>28</sup>.

*Французская концепция* рассматривает порты как часть единой национальной транспортной системы, задача которой — удовлетворение потребностей страны в перевозимых грузах. Экономическая деятельность порта в данном случае имеет вспомогательный характер. Предполагается, что доход должны приносить хозяйствующие субъекты, действующие на территории порта, в прилегающем экономическом районе. За счет этих доходов покрываются убытки от эксплуатации портов.

Французская концепция предусматривает лишь частичное покрытие затрат порта за счет сборов. Возникающий в связи с этим дефицит средств должен компенсироваться за счет государственного (местного) бюджета, т. е. за счет средств налогоплательщиков.

В отличие от английской французская концепция рассматривает финансирование со стороны государства в качестве обязательного условия работы и развития портов.<sup>29</sup>

<sup>27</sup> Комментарии к ст. 9 КТМ РФ, режим доступа : <http://ktmrf.ru/glava-1/st-9-ktm-rf/kommentarii>

<sup>28</sup> URL: <http://logist.fin>

<sup>29</sup> Лёбе Карл. Метрополии морей. М., 1982



Как правило, французская концепция применяется в портах, требующих больших затрат на поддержание их в эксплуатационном состоянии (например, из-за протяженных подходных каналов и фарватеров, необходимости ледокольной проводки в зимних условиях и т. д.), работающих в острой конкурентной борьбе. В соответствии с нею сформированы портовые сборы в некоторых портах Бельгии (Антверпен), Германии (Гамбург, Бремен), Франции (Марсель, Гавр), Испании, Канады, Норвегии, США и т. д.

Существует систематизированный и обобщенный мировой опыт реформирования деятельности портов. На современном этапе развития портов существуют различные формы владения, организации и управления портами. Торговый флот зарубежных стран преимущественно принадлежит частным компаниям. В таких странах как Аргентина, Бразилия, Великобритания, Испания, Италия, Колумбия, Новая Зеландия, Нигерия присутствует тенденция расширения участия частного сектора в работе и развитии портов на основании трех основных аргументов:

- участие частных пользователей порта в создании и эксплуатации портовых сооружений повышает их заинтересованность в поддержании грузооборота и в совершенствовании портовых сооружений для удовлетворения потребностей клиентов;
- принимая во внимание факт дороговизны оборудования для порта, государство пытается привлекать частный капитал, способный обеспечить либо частичное, либо полное финансирование некоторых портовых сооружений или оборудования;
- частный оператор порта имеет большую свободу действий в вопросах найма (увольнения) и оплаты труда персонала.

## **5. Зарубежный опыт организации портовой деятельности на основе анализа нормативных правовых актов иностранных государств**

Сегодня в мире насчитывается более двух тысяч морских портов, используемых для торгового судоходства. Существуют три основных типа портов: открытый, арендный, сервисный<sup>30</sup>.

Руководство открытого порта обеспечивает работу всей инфраструктуры. Частные компании осуществляют работу перегрузочного оборудования и стивидорные работы.

В арендном порту руководство порта обеспечивает как развитие основной инфраструктуры, так и надстроечных мощностей. Стивидорные компании обеспечивают порт рабочей силой. Такая организация деятельности и управления приводит к конкурентной борьбе между потенциальными частными компаниями по обслуживанию терминалов (порты США, Испании, Италии, Португалии, Мексики, Аргентины, Чили и порты на Филиппинах).

Сервисный порт обеспечивает все услуги на территории порта, включая рабочую силу. Такой порт часто называют «благоприятный порт» (порты в Индии, Израиле, Сингапуре и в некоторых странах Африки). Хозяйственная деятельность этих типов портов основывается на переплетении различных форм собственности, что в свою очередь выдвигает дополнительные проблемы, связанные с взаимодействием государственных и частных структур в управлении деятельностью портов.

Так, в различных странах организация и управление морских портов отличаются друг от друга.

Основными нормативными документами Франции, регулирующими вопросы развития портов и управления ими, являются Акт «Об автономных портах» от 8 ноября 1965 года<sup>31</sup> и Кодекс морских портов. Он состоит из семи частей, касающихся: создания, организации и развития морских портов, портовых и судоходных сборов, портового надзора, портовых железнодорожных подъездных путей, организации работы в морских портах, национального совета портовых объединений. Этот кодекс дополняется Общим

<sup>30</sup> URL: <http://seaspirit.ru>

<sup>31</sup> Акт «Об автономных портах» от 08.11.1965 (Франция).

положением о портовом надзоре в торговых и рыбных портах. Согласно Конституции основные крупные морские порты являются государственной собственностью и находятся под контролем государственных административных органов. При этом семь крупнейших портов Франции (на их долю приходится 90% суммарного грузооборота) являются автономными и имеют особый юридический статус. Они являются государственными учреждениями, имеющими государственный статус и финансовую независимость, финансовый и экономический контроль осуществляется со стороны государства. Управление портом осуществляет Административный совет во главе с директором. Директор порта назначается директором Совета министров. Вместе с тем государство несет расходы в размере 60 — 80% по содержанию и эксплуатации шлюзов, фарватеров, защитных сооружений, использованию дноуглубительной и дноочистительной техники. Роль государства в деятельности морских портов значительна, более того, в большинстве стран земельные участки, гидротехнические сооружения, основные коммуникации, системы обеспечения безопасности мореплавания и некоторые другие объекты являются государственной или муниципальной собственностью и управляются государственными органами. Таким образом, несмотря на разнообразие органов, уполномоченных осуществлять надзор и контроль за деятельностью в морских портах зарубежных стран, капитан порта осуществляет административный надзор в каждом иностранном порту. Вместе с тем портовые власти являются самостоятельным субъектом, существуют наряду с капитаном порта и обеспечивают контроль за его деятельностью. Тем самым обеспечивается разделение надзорных и контрольных функций в морских портах.

В Великобритании функционируют различные порты как автономные, так и частные. Примером автономного порта может служить Лондон, который наделен большими правами, в частности на основании «The Port of London Act» 1968 года<sup>32</sup>, а частновладельческого — порт Манчестер, который действует на основании «The Manchester Ship Canal Act 1885»<sup>33</sup>. Согласно Акту были созданы гавань и порт Манчестер и Компания с капиталом 8, 8 миллионов фунтов стерлингов, которая наделена правами портовых властей и управляет вновь созданным портом.

В Норвегии одним из основных законодательных актов, регулирующих вопрос доступа в морские порты и в том числе организации их управления, является Закон от 8 июня 1984 года «О портах и водных территориях»<sup>34</sup>. Глава 3 закона регулирует вопросы создания специальных органов управления портами и водами. В ней, в частности, говорится, что если какой-либо порт имеет особое, выходящее за региональные рамки значение, либо имеет существенное значение с точки зрения обороны или безопасности, Министерство экономики и торговли Норвегии может распорядиться о создании правления порта, издав предписание о порядке назначения такого правления и его составе. Помимо вышеупомянутой комиссии, созданной специально для изучения вопроса модернизации портового законодательства, вопросами управления портами занимаются также Директорат судоходства, Береговая служба, располагающая региональными отделениями, Минрыбхоз и некоторые другие.

В Швеции почти все порты принадлежат муниципалитетам. Согласно Закону «О портовых тарифах» все деньги, полученные в результате портовой деятельности, должны оставаться у порта и использоваться для реконструкции старого оборудования, нового строительства или покрытия убытков. Обычно муниципалитет управляет портом через Портовый совет, при этом Генеральный директор порта подчинен непосредственно Портовому совету.<sup>35</sup>

---

<sup>32</sup> The Port of London Act 1968

<sup>33</sup> Manchester Ship Canal Act 1885

<sup>34</sup> Закон от 08.06.1984 «О портах и водных территориях» (Норвегия).

<sup>35</sup> Скутина А.В. Зарубежный опыт формирования административно-правового статуса органов, обеспечивающих контроль и надзор за деятельностью в морских портах, и возможность его использования в российских условиях//Международное публичное и частное право, 2011, № 4.

В Дании действуют более 50 портов. Большинство из них являются портами местного значения, расположенными как на материковой части, так и на островах. Деятельность портов регламентируется Законом «О портах»<sup>36</sup>, вступившим в силу с 1 января 2000 года. В Законе реализована идея дальнейшей либерализации портовой деятельности и уменьшения роли государства в её регулировании. В соответствии с ним определены 5 категорий портов:

- государственные порты, подчинённые непосредственно Министру транспорта или лицу, им уполномоченному, и управляемые советом порта, назначаемым Министром;
- муниципальные порты, являющиеся частью муниципальной администрации, управляемые советом в составе муниципалитета;
- независимые муниципальные порты, являющиеся независимыми предприятиями, управляемыми советом директоров, избираемым местным советом при муниципалитете;
- компания с ограниченной ответственностью, полностью или частично принадлежащая муниципальным властям;
- частные порты, принадлежащие паромным, энергетическим и другим компаниям.

Первые четыре категории портов являются общественными портами и обязаны принимать любое судно, заходящее в порт. Частные порты таких обязательств не имеют. Это сказывается на уплате налогов портами. Общественные порты освобождены от их уплаты, частные же порты обязаны их оплачивать.

Портовые власти несут ответственность за строительство и управление инфраструктурой порта, включая причалы, бассейны, прилегающие территории, краны, склады, другое оборудование для обслуживания судов, стивидорных компаний, прочих клиентов. В качестве источников покрытия их затрат определены портовые сборы, платы за услуги, предоставляемые судам, платы за услуги, не связанные с обслуживанием судов, арендная плата. При этом лишь независимым муниципальным портам Закон предписывает осуществлять свою деятельность таким образом, чтобы доходы, по крайней мере, покрывали расходы. В противном случае такой порт может быть переведен в категорию муниципальных портов, частично финансируемых из местного бюджета.

В Соединенных Штатах Америки касательно морских портов особенно остро стоит вопрос об обеспечении безопасности в их акваториях. Внимание к данной проблеме было привлечено после известных событий сентября 2001 года. Террористическая атака стала причиной разработки и принятия по инициативе США международных документов, соглашений, регламентирующих безопасность портов. К соответствующей конвенции - Международному кодексу безопасности кораблей и портов<sup>37</sup> (ISPS) - присоединилась и Россия, в числе 162 других стран. Международным кодексом предусмотрено, что на каждые пять судов в порту должен приходиться офицер по безопасности. Выполнение требований данного документа является непременным условием участия в международной системе морских перевозок.

В отличие от многих стран в США нет национального управления всеми портами. Портовая власть может реализовываться на одном из трех уровней: на уровне федерального правительства, на уровне штатов и на местном уровне. Американская Конституция предоставляет федеральному правительству исключительную юрисдикцию только на судоходные воды страны, включая глубоководные каналы и гавани. На практике эти полномочия реализуют, прежде всего, федеральные структуры: береговая охрана США и корпус военных инженеров США. Федеральная власть в портах, как дословно гласит американский оригинал, «останавливается на урезе воды». В США основным органом федерального управления является Department of Transportation (DOT) — министерство транспорта. Кроме того, существует специальный орган государственного надзора за соблюдением законодательства о международном судоходстве и регулировании деятельности линейных судоходных компаний и фрахтовых

<sup>36</sup> Закон от 01.01.2000 «О портах» (Дания)

<sup>37</sup> International Ship and Port Security Code 2002

конференций во внешнеторговых перевозках США — Федеральная морская комиссия. Следует отметить, что законодательство большинства штатов определяет портовые власти как "политический орган" (Чикаго), "политические подразделения государства" (Огайо) или орган, выполняющий правительственные обязанности. Многие американские порты наделены правом издавать соответствующие правила, регулирующие их деятельность. В одних штатах портовые власти имеют право назначать капитана порта, в других он назначается губернатором. Основным национальным законом США является Акт о безопасности морских перевозок (MTSA)<sup>38</sup>, принятый в 2002 году и имеющий явно выраженную антитеррористическую направленность. Необходимо также отметить, что за последнее время резко увеличились государственные ассигнования на обеспечение развития инфраструктуры портов, их безопасности, а также эффективного управления.

Более того, стоит рассмотреть особенности регулирования деятельности морских портов в таком островном государстве как Япония.

В Японии действуют около 1100 портов и гаваней. Из них 112 портов признаны основными, остальные — портами местного значения и портами-укрытиями. Из 112 портов 21 являются портами, имеющими первостепенное значение для внешней торговли. Деятельность всех портов и гаваней Японии регулируется Законом «О портах и гаванях»<sup>39</sup>, принятом в 1950 году. С введением закона в действие все порты и гавани были выведены из-под юрисдикции национального правительства, под управлением которого они находились, и переданы в управление местных властей-префектур, городов, деревень. В соответствии с законом, управление портами осуществляется местными общественными советами, которые назначают портовую администрацию или учреждают кооператив для совместного администрирования или сами становятся независимыми органами управления.<sup>40</sup>

Под их ответственностью находятся вопросы поддержания портов (акваторий и причалов) в надлежащем состоянии, развитие портов и прибрежных отраслей промышленности. Текущая деятельность и развитие порта осуществляется на основе разрабатываемых ими пятилетних и ежегодных планов.

Основу доходов администраций таких крупных портов, как Токио, Иокогама, Ниигата, составляют два вида сборов: портовый и причальный. Первый взимается за пользование судами портом (акваторией, сооружениями, устройствами безопасности), второй — за использование ими муниципальных причалов. Кроме того, одним из важных источников доходов является снабжение судов водой.

## **6. Государственное регулирование деятельности морских портов в Российской Федерации**

Государственное регулирование деятельности в морских портах РФ регламентируется в главе 3 ФЗ «О морских портах в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»<sup>41</sup>, статья 8 закрепляет основы такого регулирования.

Федеральные государственные учреждения морских портов являются стратегически важными объектами для государства, их деятельность строится на основе сочетания свободы предпринимательской деятельности и государственного регулирования деятельности.

<sup>38</sup> Maritime Transportation Security Act 2002

<sup>39</sup> Закон «О портах и гаванях» 1950 (Япония)

<sup>40</sup> URL: <http://freightmarkets.ru>

<sup>41</sup> Федеральный закон от 08.11.2007 № 261-ФЗ (ред. от 01.07.2017) «О морских портах в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» (далее используется сокращенное название федерального закона).

К целям государственного регулирования деятельности в морском порту на основе статьи 8 ФЗ «О морских портах...» относятся:

- обеспечение безопасности государства, мореплавания, транспорта, жизни и здоровья граждан, а также безопасной эксплуатации объектов инфраструктуры и их эффективного использования;
- обеспечение комплексного развития морского порта при равных условиях к осуществлению деятельности в морском порту и равном доступе к услугам;
- предотвращение загрязнения окружающей среды, соблюдение требований к использованию и охране водных объектов.

Из этого следует, что государственное регулирование деятельности морских портов направлено, прежде всего, на обеспечение безопасности жизни и здоровья человека. Такой приоритет следует из статей 3-5, 28 Всеобщей декларации прав человека 1948, которая направлена на охрану жизни и здоровья, что нашло свое отражение в статье 2 Конституции РФ 1993 г.

Государственное регулирование деятельности в морском порту осуществляется посредством:

- издания нормативных правовых актов по вопросам, связанным с осуществлением и развитием деятельности в морском порту, эксплуатацией объектов инфраструктуры морского порта;
- технического регулирования в морском порту;
- установления порядка сдачи в аренду имущества в морском порту, находящегося в государственной собственности;
- открытия и закрытия морского порта для оказания услуг;
- возложения обязанностей по оказанию отдельных видов услуг или наложения запрета на оказание отдельных видов услуг на операторов морских терминалов, иных владельцев объектов инфраструктуры морского порта в случаях и в порядке, которые предусмотрены законодательством Российской Федерации;
- создания условий для равного доступа операторов морских терминалов и перевозчиков к объектам инфраструктуры морского порта;
- установления порядка сбора, накопления и анализа информации о деятельности в морском порту;
- выполнения иных предусмотренных законодательством Российской Федерации функций;
- и др.

Государственный контроль осуществляют уполномоченные федеральные органы исполнительной власти и капитаны морских портов, согласно их компетенции в соответствии с законодательством Российской Федерации. Контроль может осуществляться как органами общей компетенции, так и специально уполномоченными. Общий контроль осуществляется структурными подразделениями Министерства по делам гражданской обороны, чрезвычайным ситуациям и ликвидации последствий стихийных бедствий, Федеральной службой безопасности и т.п. Основное направление такого контроля - это проверка соблюдения администрацией морского порта, а также субъектами, осуществляющими деятельность на его территории, законодательства РФ, а также мер отдельных видов безопасности. Такой контроль, как правило, является плановым, проводимым регулярно в рамках утвержденных планов. Специальный контроль осуществляют подразделения Министерства транспорта РФ, в частности, Федеральная служба по надзору в сфере транспорта (и его управление)<sup>42</sup>. Надзорная деятельность указанной службы направлена на повышение качества проводимых

---

<sup>42</sup> Приказ Минтранса России от 13.12.2011 № 313 «Об утверждении Административного регламента Федеральной службы по надзору в сфере транспорта проведения проверок за обеспечением транспортной безопасности» (Зарегистрировано в Минюсте России 29.03.2012 № 23659).

мероприятий по контролю и надзору за выполнением требований по безопасному функционированию морского и внутреннего водного транспорта.

Согласно 10 статье ФЗ «О морских портах» и Приказу Минтранса России № 39 «Об утверждении Положения о капитане морского порта» капитан морского порта является должностным лицом, возглавляет службу капитана морского порта, входящую в состав администрации морских портов, непосредственно подчиняется Федеральному агентству морского и речного транспорта<sup>43</sup>. Полномочия капитана морского порта распространяются на акваторию и территорию соответствующего морского торгового порта или морского специализированного порта. Распоряжения капитана морского порта по относящимся к его полномочиям по обеспечению безопасности мореплавания и порядку в морском порту обязательны для всех находящихся в морском порту судов, организаций и граждан. Его функции также определяются в статье 11 ФЗ «О морских портах...» и в III разделе Приказа Минтранса России № 39, к ним относятся:

- обеспечение безопасности плавания и стоянки судов в акватории морского порта и на подходах к нему, а также безопасность самой акватории, предотвращая незаконное нахождение и передвижение морских и иных судов; взаимодействие с уполномоченными федеральными органами исполнительной власти по различным вопросам;
- руководство мероприятиями по предотвращению загрязнения акватории морского порта опасными веществами и по предупреждению чрезвычайных ситуаций;
- и др.

Капитан морского порта имеет право проводить регистрацию морских судов, строящихся судов, выдача документов, подтверждающих права указанного субъекта на данное судно. Данные совершенной регистрации подлежат представлению в государственный регистрирующий орган для включения сведений в государственные реестры. Ведение государственного реестра морских судов возложено на специально уполномоченный орган в структуре министерства транспорта РФ - Федеральное агентство морского и речного транспорта РФ, в соответствии с п. 2 Приказа Министерства транспорта РФ № 51 «Об утверждении Порядка ведения реестра морских портов Российской Федерации»<sup>44</sup>.

Другим субъектом, осуществляющим руководство деятельностью морских портов, является администрация, которая создается в отношении двух и более морских портов в Российской Федерации в форме федерального государственного бюджетного учреждения и действует в соответствии с положением об администрации морских портов, утвержденным федеральным органом исполнительной власти в области транспорта.

Администрация морских портов осуществляет организационное, материально-техническое и финансовое обеспечение исполнения капитанами морских портов функций, а также оказывает услуги в морском порту пользователям в соответствии с требованиями настоящего Федерального закона. Перечень услуг в морских портах, оказываемых администрацией морских портов, устанавливается федеральным органом исполнительной власти в области транспорта. Администрацию морских портов возглавляет руководитель администрации морских портов.

Администрация морского порта согласно Приказу Минтранса РФ от «Об утверждении Положения об администрации морских портов»<sup>45</sup> осуществляет следующие функции:

---

<sup>43</sup> Приказ Минтранса России от 17.02.2014 № 39 «Об утверждении Положения о капитане морского порта» (Зарегистрировано в Минюсте России 23.07.2014 № 33240) Российская газета, № 184, 15.08.2014.

<sup>44</sup> Приказ Минтранса РФ от 01.04.2009 № 51 «Об утверждении Порядка ведения Реестра морских портов Российской Федерации» (Зарегистрировано в Минюсте РФ 13.05.2009 № 13924).

<sup>45</sup> Приказ Министерства транспорта Российской Федерации (Минтранс России) от 29 января 2014 г. № 24 г. Москва «Об утверждении Положения об администрации морских портов».

- организационное, материально-техническое и финансовое обеспечение исполнения капитанами морских портов функций;
- оказание услуг в морском порту пользователям в соответствии с требованиями Закона о портах;
- издание на русском и английском языках обязательных постановлений в морском порту;
- учет доходов и расходов портовых сборов, в том числе в целях обеспечения деятельности капитанов морских портов;
- подъем в целях обеспечения безопасности мореплавания или защиты от загрязнения морской среды севшего на мель или затонувшего судна;
- выполнение плана финансово-хозяйственной деятельности, утвержденного Федеральным агентством морского и речного транспорта.

Федеральный орган исполнительной власти устанавливает общие правила плавания и стоянки судов в морских портах и на подходах к ним.

В открытых морях и соединенных с ними водах, по которым ходят морские суда, действует Конвенция о международных правилах предупреждения столкновений судов в море 1972 г.

Плавание по внутренним водным путям, имеющим небольшие пространства, строго ограниченные фарватерами и насыщенные интенсивным движением самых разнообразных судов, регламентируется Общими правилами плавания и стоянки морских судов в морских портах и на подходах к ним, утвержденными Приказом Министерства транспорта РФ № 140. Указанный правовой акт предусматривает порядок действий, как портовой администрации, так и экипажей судов при нахождении последних на территории, в акватории порта, а также на подходах к ним.

В каждом порту разрабатывается график движения судов, включающий в себя регулярно пребывающие в порт суда, а также суда, заход в порт которых заранее согласован. Независимо от включения в график движения судов, для захода в порт капитан судна обязан получить разрешение капитана порта на заход судна в указанный порт. Для судов, включенных в график движения, разрешение считается заранее полученным. Капитан судна обязан уведомить капитана порта о намерении зайти в порт не менее чем за 72 часа до планируемого захода и получить разрешение на заход с указанием места якорной стоянки, швартовки, погрузки-разгрузки и т.п.

Международный кодекс по охране судов и портовых средств предусматривает обязанность портов (Кодекс ISPS):

- произвести оценку степени риска и разработать план мероприятий по ее снижению;
- сформировать службу безопасности порта и скоординировать ее деятельность;
- определить уровни охраны для каждого объекта инфраструктуры порта<sup>46</sup>.

Служба безопасности порта должна постоянно, включая ночные часы и периоды ограниченной видимости, наблюдать за портовыми средствами, ближайшими наземными и водными подступами, территориями в пределах порта, судами в гавани и окружающим их пространством. Для этого могут использоваться автоматические детекторы движения и электронное оборудование видеонаблюдения.

Особенности каждого конкретного морского порта определяются в обязательных постановлениях по морскому порту, которые утверждаются федеральным органом исполнительной власти в области транспорта (статья 14 ФЗ «О морских портах...»). По своему смыслу они являются локальными нормативными актами, оформляются приказом министерства транспорта. По своей сути обязательные постановления представляют собой правила плавания и стоянки судов в конкретном порту. Их основное назначение -

---

<sup>46</sup> Международный Кодекс по охране судов и портовых средств (МК ОСПС), часть А (Издание ЦНИИМФ).

конкретизация Общих правил, отражение специфики конкретного порта с учетом его границ, используемых и имеющихся объектов его инфраструктуры, терминалов и т.п.

Например Обязательные постановления порта «Большой порт Санкт-Петербург», утвержденные приказом министерства транспорта, состоят из 14 глав, регламентирующих: правила захода и плавания судов, правила стоянки и пользования специальными средствами связи, сведения о границах морских районов А1 и А2 Глобальной морской системы связи при бедствии и для обеспечения безопасности и др. Информация о подходе судна передается в адрес капитана порта капитаном судна непосредственно или через морского агента (судовладельца) за 48 часов, вторично за 24 часа и уточняется за 4 часа до подхода (п. 3.1.1.).

Морские порты являются объектами федерального значения, в связи с чем и развитие указанных объектов, и их финансирование находятся в ведении государства.

## **7. Обработка груза, судов в морских портах<sup>47</sup>**

Порты являются связующим звеном между морским и сухопутным транспортом. Они служат для перевалки грузов с морских судов на средства внутреннего транспорта и наоборот. Для возможности решения этой задачи порты должны быть оснащены мощной перегрузочной техникой, иметь сооружения, отвечающие требованиям различных средств транспорта, а также хорошие пути сообщения как с морской, так и с сухопутной стороны. Транспортные средства должны не простаивать, а быть в движении. Поэтому время пребывания в порту морских судов, а также железнодорожных вагонов, грузовых автомашин и речных судов должно быть минимальным. Однако в этом деле необходима определенная иерархия. Большое, дорогостоящее морское судно должно обрабатываться в первую очередь, т. е. для него должен быть обеспечен непрерывный подвоз и отвоз грузов. Отсюда вытекает еще одна важная задача — оперативное складирование грузов в порту для выравнивания диспропорций между темпами грузовых операций на морских судах и пропускной способностью внутреннего транспорта. Таким образом, в морском порту должны иметься складские помещения с внутрискладским транспортом, учитывающие особенности обрабатываемых грузов. К этому необходимо добавить, что перед отправкой судна в очередной рейс должны выполняться различные операции, связанные с контролем качества экспортных и импортных грузов. Это также оказывает влияние на техническое оснащение порта, предполагая наличие специализированной техники и хорошей организации работ.

Многообразие сооружений и оборудования является лишь одной характерной особенностью деятельности портов. Не менее важный аспект — возможность модернизации всех этих сооружений и оборудования, у которых часто более длительный срок службы, чем у транспортных средств. Быстрый прогресс на транспорте время от времени приводит к необходимости модернизировать портовое оборудование и сооружения. Это связано с определенными трудностями, потому что необходимые для такой модернизации капиталовложения обычно очень велики, а проведение этих работ требует много времени. Не следует также недооценивать степень риска, связанного с такими капиталовложениями. Для того чтобы они могли окупиться, требуется равномерная загрузка нового оборудования в течение продолжительного срока эксплуатации. Это предполагает наличие долгосрочных устойчивых грузопотоков, т. е. должно иметь место согласованное развитие внешней торговли, морского судоходства и портового хозяйства. Для морских портов существенную роль играет растущая специализация судов и других транспортных средств, а также перегрузочных устройств. Такой специализации способствует (и в то же время делает ее необходимой) углубляющееся и расширяющееся международное экономическое сотрудничество.

---

<sup>47</sup> Материал заимствован с интернет сайта <http://seaships.ru/speedprocess.htm>



Современное положение в портах многих развивающихся стран, характеризующееся крайне медленной обработкой судов и связанными с этим «пробками» — скоплениями судов в ожидании свободных причалов, показывает, что именно этим странам необходимо оказать экономическую и научную помощь в реконструкции морского хозяйства, в первую очередь морских портов. Первостепенное значение морских портов при проведении больших технических и технологических преобразований на морском транспорте сегодня стало очевидным. Это обусловлено тем, что на порты приходится существенная часть общего времени транспортировки грузов и значительная доля общих транспортных расходов. Сухогрузные суда обычного типа в настоящее время все еще вынуждены до 50% эксплуатационного времени проводить в портах. Все это показывает, что будущее развитие судоходства должно быть тесно увязано с морскими портами.

Развитие морских портов в течение последних десятилетий шло по следующим направлениям:

- обеспечения сокращения стояночного времени судов;
- создания новых причалов и перегрузочных комплексов для обработки специализированных крупнотоннажных судов;
- обеспечения возможностей складирования грузов во все возрастающем масштабе;
- подготовки больших площадей для строительства припортовых заводов.

Многочисленные проблемы, связанные с ростом размеров судов, привели к тому, что наряду с приведенным в заголовке этого раздела принципом «Быстроходным судам — скоростную обработку в портах», развитие портов в равной мере может определяться принципом «Большим судам — глубоководные порты». Эти положения едва ли отделимы одно от другого. Большинство крупных, исторически сложившихся морских портов лежит в удалении на 50—100 км и больше от моря, главным образом в глубине устьев больших рек. Такое расположение на протяжении столетий рассматривалось как решающее преимущество портов, так как обеспечивало подключение внутренней водной сети к морскому судоходству, а необходимые глубины на фарватерах в устьях рек, ведущих к портам, гарантировались за счет сил течения рек, удалявших наносы. Однако в настоящее время подходные пути к портам превратились в «узкие» места большого судоходства. Так, в непосредственной близости от моря возникли аванпорты, предназначенные прежде всего для обработки танкеров и судов, перевозивших навалочные грузы. Однако аванпорты приобретают все большее значение и для быстроходных судов, таких как контейнеровозы или суда с горизонтальной погрузкой, поскольку они позволяют избежать больших потерь времени, связанных с проходом на пониженных скоростях речных участков судоходных фарватеров.



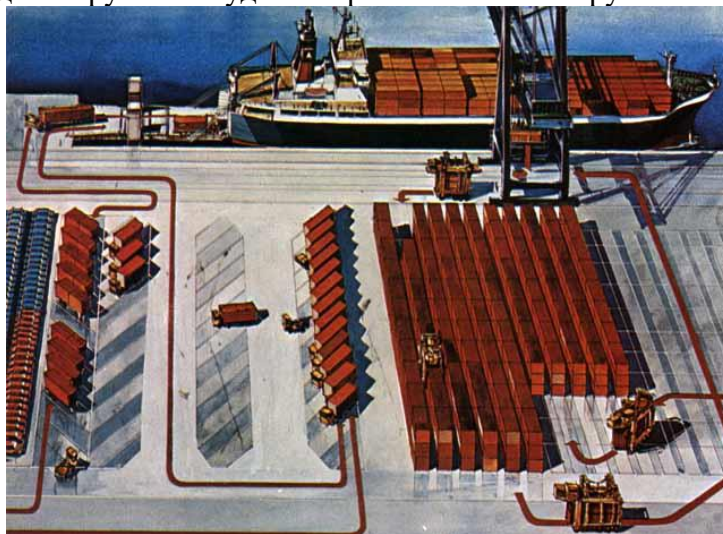
На рисунке справа — фарватер к старому порту, расположенному на реке, вдали от моря; слева — промышленное предприятие.

Современные большие порты все больше приближаются к морю. Цепочка радиолокационных

отражателей обеспечивает судам быстрый и безопасный проход к портам короткими подходными каналами. Примерами таких портов могут служить Европорт— аванпорт Роттердама, расположенный перед Марселем порт Марсель-Фос («Южный Европорт»), морская гавань Росток, а также новая Северная гавань Гданьска, являющаяся самой глубоководной (16 м) в Балтийском море гаванью. Лондонские портовые специалисты планируют построить большой контейнерный порт в самом устье Темзы. Этот порт позволит разгрузить причалы, расположенные почти в самом сердце английской

метрополии, и избавит суда-контейнеровозы от опасного плавания по подверженной действию приливов и отливов реке Темзе. Старые порты, расположенные на реках вблизи от исторически сложившихся промышленных центров, далеко от моря, постепенно теряют свое значение и по-видимому, раньше или позже вообще прекратят существование как морские порты или превратятся в музеи портового хозяйства. Например, Главное управление Антверпенского порта превратило одну из старейших портовых гаваней в музей на открытом воздухе, где можно видеть, в частности, портовые краны столетней давности.

Во многих портах, однако, пытаются реконструировать подходные каналы, чтобы сделать их доступными для больших танкеров и навалочников. Для этого наряду с углублением и расширением судоходных фарватеров и постройкой новых больших морских шлюзов для портов с резко колеблющимся из-за приливов и отливов уровнем воды необходимо также принимать меры к повышению безопасности движения судов на подходных каналах к портам. С этой целью вдоль оживленных фарватеров и на берегах строят радиолокационные цепочки, дополняющие судовые радиолокаторы; судам оказывается навигационная помощь по радио. При решении вопроса о сокращении стояночного времени судов, наряду с улучшением организации работ, главное внимание должно быть обращено на повышение норм грузовых работ. Это сопряжено со значительными трудностями, особенно при перевозке генеральных грузов, весьма разнообразных по форме, массе и размерам. Унификация этих грузов позволила бы укрупнить партии однородных грузов с одинаковыми размерами мест и способствовала бы постройке высокопроизводительных перегрузочных комплексов, что может привести к повышению норм грузовых работ. Однако это порождает новые проблемы для отправителей и получателей мелких партий штучных грузов, которые чаще всего не располагают оборудованием для перегрузки больших грузовых мест. Таким образом, мероприятия по рационализации перевозки генеральных грузов должны проводиться разными путями и в различных направлениях. Одним из таких направлений является применение грузовых единиц на колесах. Суда с горизонтальной погрузкой могут перевозить морем трейлеры (автоприцепы) или целые товарные поезда, доставляя грузы от отправителя к получателю без перевалки в портах. Такие перевозки, подобные паромным переправам, наиболее эффективны на коротком плече. Речь идет о том, чтобы по аналогии с паромами ограничить время пребывания судов в портах считанными часами. Последнее обстоятельство привлекает внимание к такой технологии и для перевозок на большие расстояния, и для перевозок штучных грузов других видов. Переход к плоским грузовым поддонам на колесах уменьшает потери кубатуры также при перевозке разнородных грузов на судах с горизонтальной погрузкой.



На рисунке причал для обработки судна с горизонтальной погрузкой через кормовую рампу; одновременно на палубу погружаются контейнеры с помощью специального

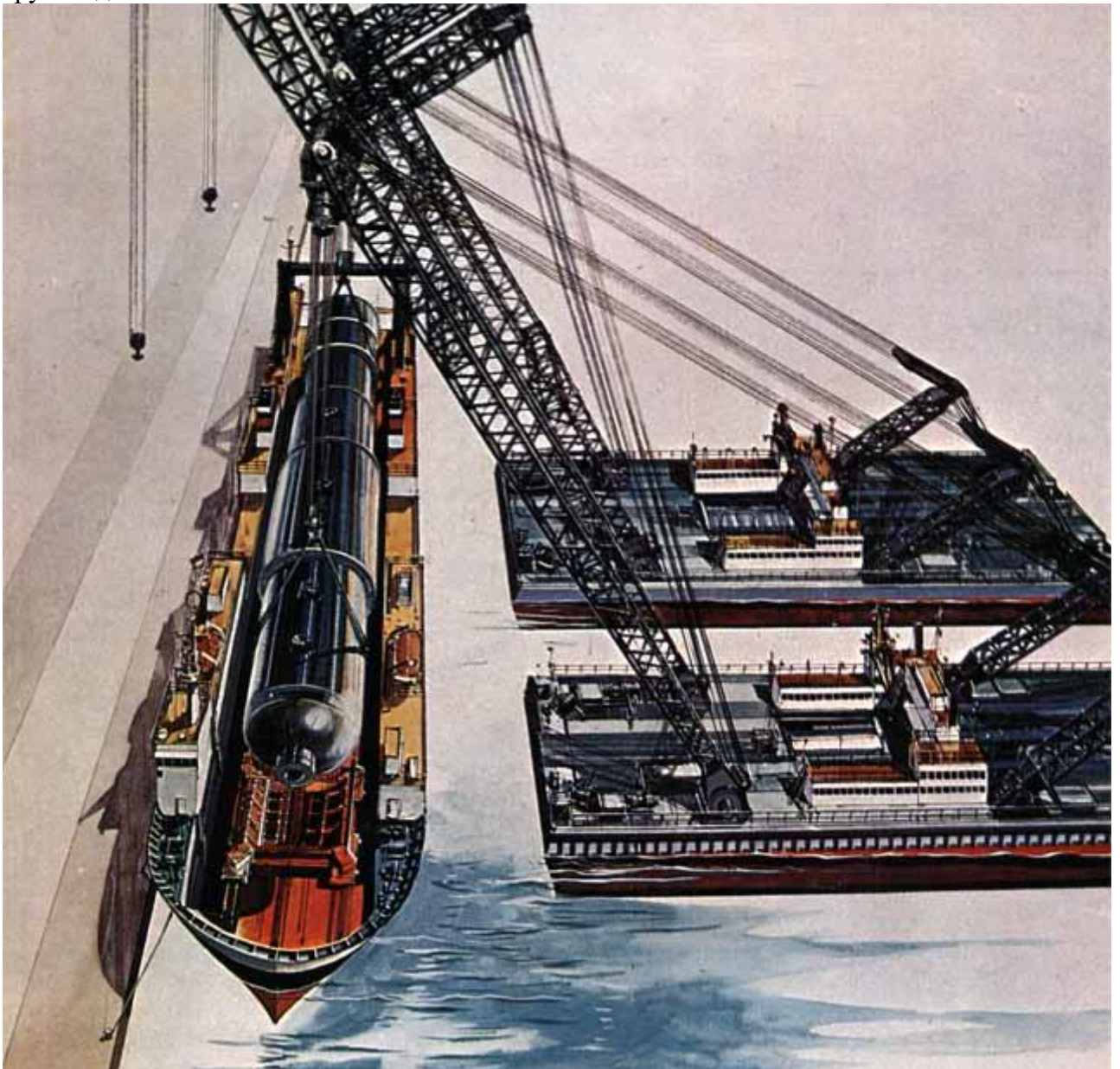
перегрузателя. Сверху — место стоянки трейлеров; снизу — площадке для складирования контейнеров.

Развитие высокопроизводительной перегрузочной техники для больших и малых поддонов, пакетов и контейнеров создает все лучшие предпосылки для применения судов с горизонтальной погрузкой и на трансокеанских линиях. В то время как малые суда такого типа обычно имеют грузовые рампы только в диаметральной плоскости (в носу или в корме) и для погрузки их через бортовые лацпорты требуются береговые эстакады, большие суда с горизонтальной погрузкой с так называемыми косыми грузовыми рампами, когда они пришвартованы лагом к причалу, могут проводить погрузку и выгрузку колесной техники, причем никаких дополнительных сооружений на причале не требуется. Современная технология погрузки накатом предполагает наличие в порту обширных свободных площадей и пакгаузов для трейлеров, а также хорошую организационную подготовку к грузовым операциям. Часто причалы для судов с горизонтальной погрузкой совмещают с контейнерными терминалами или размещают поблизости, так что они образуют комбинированный перегрузочный комплекс для контейнеровозов и судов с горизонтальной погрузкой. При этом не следует забывать, что суда с горизонтальной погрузкой могут посещать и такие порты, причалы которых не имеют абсолютно никаких перегрузочных средств. Другими словами, оборудование портов, принимающих только суда с горизонтальной погрузкой, может быть радикальным образом упрощено.



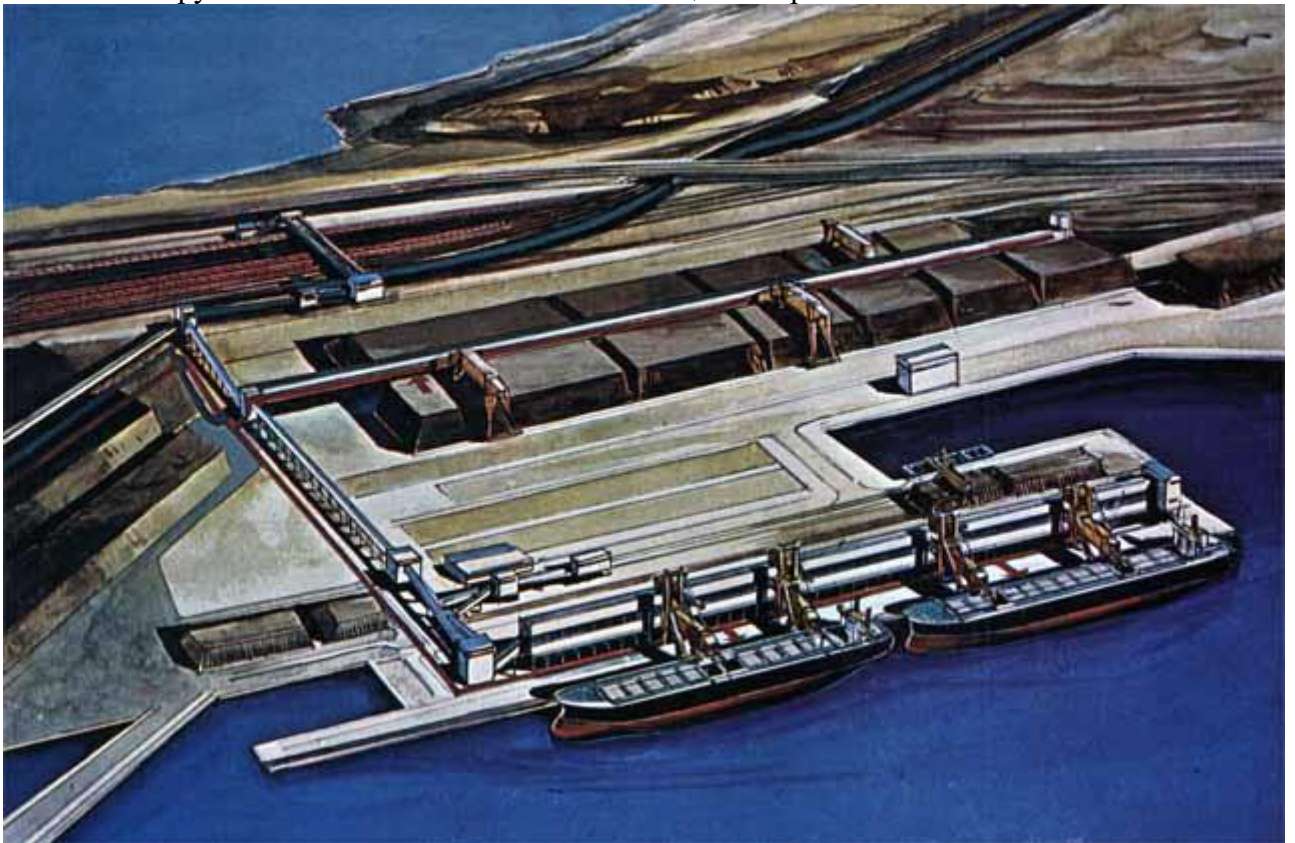
На рисунке современный причал для обработки сухогрузных судов и полуконтейнеровозов.

Тем не менее, в настоящее время обработка судов чаще всего осуществляется с помощью береговых порталных кранов. Большого роста производительности здесь можно ожидать, однако, лишь за счет увеличения грузоподъемности кранов и объема партий однородного груза. Ярким примером последней тенденции является исключительно бурное развитие контейнерных перевозок, вызвавшее разительные перемены на причалах морских портов. Даже на тех причалах, где обрабатываются обычные универсальные сухогрузные суда, приходится считаться с возможностью случайных перегрузок контейнеров. Это требует установки новых кранов большой грузоподъемности. Они, правда, будут использоваться также для перегрузки тяжеловесов различного вида, которые все чаще перевозятся на судах. Поскольку контейнеры, как и другие тяжеловесы, должны лежать на причале в сфере действия крана, площадь открытой части причала перед складами должна быть существенно больше. Для возможности перегрузки сверхтяжеловесов, таких как реакторы, локомотивы, трансформаторы, промышленное оборудование в сборе и т. п., доля которых в составе генеральных грузов все растет, в последние годы в портах было увеличено число плавучих кранов. В японском порту Кобе работает самый большой в мире плавучий кран грузоподъемностью 3000 т.



На рисунке перегрузка тяжеловеса массой более 1000 т с помощью плавучих кранов.

Переход к контейнерным перевозкам вызывает глубокие изменения в районах морских портов, занятых перегрузкой генеральных грузов. Намечающееся кое-где закрытие обычных причалов, занятых переработкой генеральных грузов, свидетельствует о том, что данные причалы невозможно реконструировать в контейнерные терминалы. Если раньше ширина причала от края набережной до складов в 100 м считалась достаточной, то теперь ее принимают по меньшей мере 150 м, а ширина площадок для складирования контейнеров на специализированных причалах для перегрузки контейнеров — терминалах — достигает 300 м и больше, причем процесс расширения причалов еще не кончается. Тенденция к максимальному сокращению человеческого труда проявляется здесь даже сильнее, чем на причалах, обслуживающих суда с горизонтальной погрузкой. Для облегчения перегрузки контейнеров созданы сложные информационные и управляющие системы, обеспечивающие надежную организацию работ. Транспортная система с применением лихтеров также выдвигает новые требования к морским портам, уже учтенные при сооружении некоторых из них. Для большого числа малых лихтеров требуются протяженные, хорошо защищенные от волнения места стоянок, связанные с берегом легкими переходными мостками. Появились первые крытые стоянки для лихтеров. Специальные стоянки для лихтеров и судов типа LASH сооружены в американском порту Хаустон; они связаны с берегом переходными мостками. Необычный рост объема морских перевозок насыпных и навалочных грузов и связанное с этим увеличение размеров судов для их перевозки привели к существенным изменениям в методах обработки этих грузов в морских портах. Для возможности обслуживания больших судов требуется коренная реконструкция портовых сооружений. Поэтому в настоящее время на переработке навалочных грузов специализируется лишь ограниченное число портов. Такая специализация в портах ввоза навалочных грузов имеет место прежде всего там, где поблизости расположены мощные перерабатывающие предприятия. Что же касается портов вывоза, то вследствие необходимости перерабатывать колоссальные количества грузов все они в высокой степени специализированы.

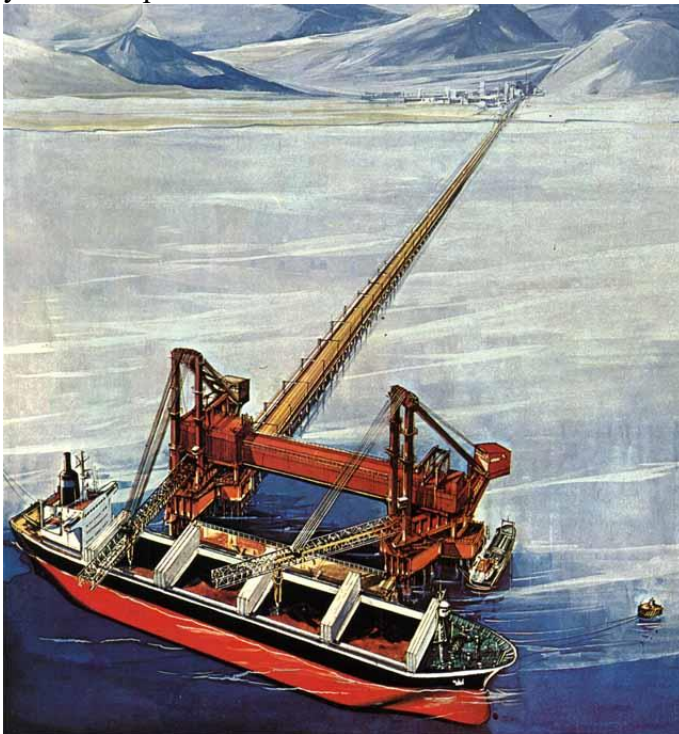


На рисунке рудный порт

В обработку навалочных грузов в порту входят следующие операции:

- разгрузка (или погрузка) сухопутных транспортных средств;
- промежуточное складирование грузов;
- погрузка (или разгрузка) морских судов.

Необходимость промежуточного складирования навалочных грузов обусловлена практической невозможностью преодолеть организационные трудности при непосредственной перегрузке грузов из трюмов большого судна-навалочника в железнодорожные вагоны или наоборот: для этого требуется сразу огромное количество вагонов. Все это приводит к тому, что экономически выгоднее оказывается проводить работу пооперационно, с промежуточным складированием грузов. Значительные трудности создает очень большая осадка современных судов для перевозки навалочных грузов, что заставляет выдвигать причалы для перегрузки этих грузов все дальше в море. Непросто также найти в непосредственной близости от причалов достаточно большие площади для промежуточного складирования все возрастающих количеств навалочных грузов и для возведения необходимых промышленных сооружений. Тем не менее, для многих портов именно эти грузы могут гарантировать долгосрочные и устойчивые грузопотоки. Так например, между портами, расположенными на северо-западе Европы, идет острая борьба за получение права принимать потоки сырья для промышленности. Эта борьба, требующая от всех портов больших затрат средств, лишь некоторым из них сулит возмещение расходов. Даже победители в этой капиталистической конкуренции — такие порты, как Роттердам, Гавр и Фос, едва ли имеют основания быть полностью удовлетворенными.



На рисунке рейдовое перегрузочное устройство для насыпных грузов с конвейерным перемещением грузов на берег по специальному пирсу.

Еще с большим размахом развиваются нефтеперевозки. Здесь главенствуют суда больших размеров — супертанкеры, представляющие трудно разрешимую для портов проблему. Хотя в данном случае процесс перегрузки сам по себе сравнительно несложен — жидкие грузы очень быстро и экономично перекачиваются насосами, — в портах возникают затруднения, связанные с гигантскими размерами судов. Многие из существующих нефтяных портов уже в течение продолжительного времени пытаются соответствовать

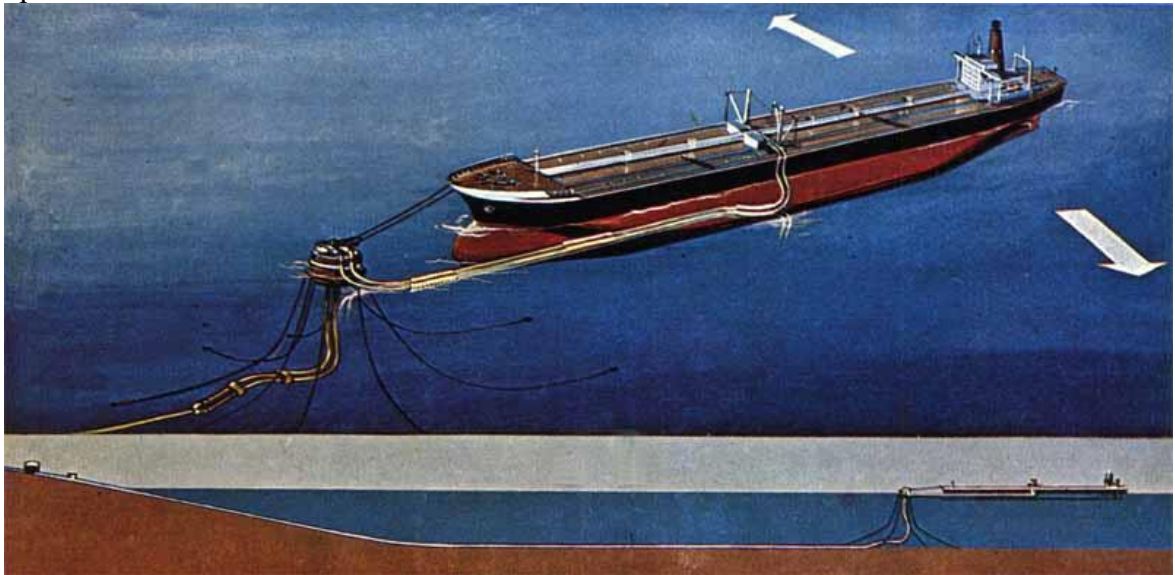
растущим размерам танкеров, используя имеющиеся сооружения — преимущественно свайные причалы, расположенные в непосредственной близости от порта и связанные с берегом короткими мостовыми переходами. Разумеется, это возможно и целесообразно только в том случае, если расходы на углубление и расширение морских подходных каналов с ростом размеров танкеров будут оправданы. Главнейшими направлениями развития существующих нефтяных портов можно считать следующие:

- применение механизированных устройств, обеспечивающих быстрое шланговое соединение трубопроводов танкера с береговым нефтепроводом;
- использование эффективных защитных сооружений для локализации и удаления возможных утечек нефтепродуктов, а также создание мощных противопожарных средств.



На рисунке нефтяная гавань.

Давно уже стало ясно, однако, что с помощью реконструкции существующих нефтяных портов описанного типа невозможно решить проблему, вызванную происходящим с 60-х годов взрывообразным ростом размеров танкеров. Поэтому в портах вывоза нефти, как и в портах ввоза, оказался неизбежным вынос нефтяных причалов далеко в море, на акваторию с достаточной для подхода супертанкеров глубиной. Связанные с береговыми нефтехранилищами рейдовые перегрузочные буи или целые плавучие острова — нефтегавани в море, расположенные, разумеется, вблизи от берега, на возможно более защищенной от непогоды акватории — представляют собой нефтяные порты нового типа, которые, собственно, уже не являются портами в обычном смысле слова. Однако и у этих сооружений есть многочисленные технические и технологические проблемы. Прежде всего, исключительно сложен процесс швартовки супертанкеров, имеющих колоссальную массу, к этим перегрузочным буям или островам. Такие сооружения до сих пор еще в достаточной мере не испытаны в условиях жестких штормов или зимнего обледенения.



На рисунке погрузка супертанкера у рейдового перегрузочного буя

Наряду с развитием техники, применяемой для перегрузки сырой нефти, заметно повысилось значение устройств для перегрузки танкеров, перевозящих химикалии различного рода, нефтепродукты и т. п. Это касается в первую очередь портов с припортовыми химическими заводами, импортирующих сырую нефть и экспортирующих нефтепродукты. В самое последнее время порты были вынуждены заняться также перегрузкой и складированием сжиженных газов. Хотя в настоящее время число таких портов ограничено немногими экспортными портами в Северной Африке, на Филиппинах, в Нигерии и в Персидском заливе, а также примерно шестью портами-импортерами в развитых капиталистических странах, наблюдается отчетливо выраженная тенденция к росту объема таких перевозок. Поскольку развивающиеся страны все больше ориентируются на использование сырья в собственных интересах, капиталистические

страны, стремясь выиграть время и выкачать как можно больше сырья, строят передвижные плавучие станции для сжижения газов, которые затем буксируются в порты экспорта. Эти станции, оставаясь в распоряжении импортеров, должны способствовать усилению зависимости развивающихся стран. В настоящее время существует много различных представлений о путях развития морских портов. Однако наблюдается полное единство мнений в том, что растущая специализация портов потребует согласованного развития конструкций судов и портового оборудования, технологии транспортировки грузов и их переработки. При этом имеются в виду не только материальные процессы, но и менее очевидные, хотя и не менее важные информационные процессы. Предполагаемый прогресс окажет влияние и на условия труда докеров, изменит характер их работы, приведет к переходу от недавнего тяжелого физического труда грузчиков, который частично имеет место еще и сегодня, к овладению все более совершенной техникой в условиях научной организации труда. Впечатляют темпы, с которыми претворяются в жизнь идеи и проекты. Казавшееся необычным превращается на наших глазах в течение немногих лет в обычное и само собой разумеющееся. При этом, однако, не следует забывать, что внушительные темпы технического прогресса и в судостроении, и в строительстве портов, и в перегрузочной технике обусловлены прежде всего резко возросшими потребностями в морских перевозках грузов.

## 8. Услуги, оказываемые в морских портах.

В соответствии с утвержденными государственными органами перечнями, в морском порту осуществляется оказание услуг в соответствии с установленным государством порядком их предоставления. Отдельные виды услуг могут оказываться морским портом самостоятельно, без вмешательства государства в порядок их предоставления и взимания соответствующей платы за них.

В морском порту осуществляется оказание услуг по обслуживанию судов, осуществлению операций с грузами, в том числе по перевалке грузов, обслуживанию пассажиров, обеспечению безопасности мореплавания в морском порту и на подходах к нему, обеспечению готовности к проведению аварийно-спасательных работ, обеспечению транспортной безопасности акватории морского порта и иных услуг<sup>48</sup>.

Правила оказания услуг в морском порту представляют собой изданные в установленном порядке нормативные правовые акты, которые регулируют оказание услуг в морском порту и являются обязательными для участников правоотношений, регулируемых данными правилами.

Правительством РФ утверждены Правила обслуживания пассажиров и оказания иных услуг, обычно оказываемых в морском порту и не связанных с осуществлением пассажирами и другими гражданами предпринимательской деятельности от 19 августа 2009 г. № 676<sup>49</sup>. Указанные Правила представляют собой нормативно правовой акт, изданный в установленном порядке, утвержденный компетентным органом власти, регламентирующий виды оказываемых портом услуг и порядок их оказания. Как и любой нормативный акт, указанные Правила являются обязательными для неопределенного круга субъектов, границы которого обозначены формулировкой «участники правоотношений, регулируемых данными Правилами».

Услуги в морском порту оказываются юридическими лицами и индивидуальными предпринимателями на основании договоров с пользователями.

---

<sup>48</sup> ФЗ «О морских портах ...»

<sup>49</sup> Постановление Правительства РФ от 19.08.2009 № 676 (ред. от 29.12.2015) «О Правилах обслуживания пассажиров и оказания иных услуг, обычно оказываемых в морском порту и не связанных с осуществлением пассажирами и другими гражданами предпринимательской деятельности».



## 9. Ответственность оператора морского терминала за причиненные убытки<sup>50</sup>

При осуществлении погрузочно-разгрузочных операций на причалах и рейдах морских портов операторы морских терминалов зачастую игнорируют законные требования капитана морского порта, например, о запрете проводить грузовые операции в случае неготовности причалов, погрузочных устройств, требований по охране и иных обстоятельств, препятствующих обеспечению безопасности мореплавания в морском порту. Подобная практика складывается не только по причине того, что любая коммерческая организация стремится извлечь максимальную экономическую выгоду от осуществления предпринимательской деятельности, но и ввиду того, что законодательством недостаточно четко определены характер полномочий капитана морского порта, правовые последствия неисполнения его законных распоряжений, а также режим ответственности оператора морского терминала.

Отношения, возникающие из торгового мореплавания, то есть деятельности, связанной с использованием судов для перевозок грузов, регулируются КТМ РФ. В соответствии с п. 1 ст. 3 КТМ РФ правила, установленные КТМ РФ, распространяются на морские суда во время их плавания как по морским путям, так и по внутренним водным путям, если иное не предусмотрено международным договором Российской Федерации или законом; на суда внутреннего плавания, а также суда смешанного (река - море) плавания во время их плавания по морским путям, а также по внутренним водным путям при осуществлении перевозок грузов, пассажиров и их багажа с заходом в иностранный морской порт, во время спасательной операции и при столкновении с морским судном.

Таким образом, любая деятельность, связанная с использованием судна для перевозки грузов в морском порту, регулируется КТМ РФ и иными нормативными правовыми актами Российской Федерации, если иное не предусмотрено международным договором Российской Федерации или законом.

**Правовое положение капитана морского порта, а также пределы его полномочий.**

В соответствии с п. 1 ст. 74 и ст. 75 КТМ РФ функции по обеспечению безопасности мореплавания и порядка в морском порту осуществляет капитан морского порта, при этом капитан морского порта подчиняется непосредственно федеральному органу исполнительной власти в области транспорта. П. 2 ст. 74 КТМ РФ установлено, что капитан морского порта действует в соответствии с положением о капитане морского порта, утвержденным федеральным органом исполнительной власти в области транспорта.

Положение о капитане морского порта утверждено Приказом Минтранса РФ № 156 от 19 декабря 2006 года (далее по тексту - Положение).

Согласно статье 75 КТМ РФ капитан морского порта подчиняется непосредственно федеральному органу исполнительной власти в области транспорта. Функции капитана порта определены в статье 76 КТМ РФ. Одной из основных функций по обеспечению в морских портах безопасности мореплавания и порядка, возложенных на капитана морского порта, является контроль за соблюдением международных договоров Российской Федерации, относящихся к торговому мореплаванию, и законодательства Российской Федерации о торговом мореплавании.

В соответствии с пунктами 2, 4 Положения капитан морского порта является должностным лицом, выполняющим функции по обеспечению безопасности мореплавания и порядка в морском порту, подчиняется непосредственно Федеральному агентству морского и речного транспорта, назначается на должность и освобождается от

---

<sup>50</sup> Основана на статье Иншиной Р.С. Дата размещения статьи: 25.05.2015

должности Федеральным агентством морского и речного транспорта по представлению Федеральной службы по надзору в сфере транспорта.

Согласно подпункту 1 статьи 14 Положения при осуществлении своих функций капитан морского порта имеет право давать распоряжения по относящимся к его полномочиям вопросам обеспечения безопасности мореплавания и порядка в морском порту, обязательные для всех находящихся в морском порту судов, организаций и граждан; запрашивать информацию в области безопасности мореплавания и порядка в морском порту у организаций и граждан; привлекать специалистов, обладающих необходимыми профессиональными знаниями и имеющих квалификацию, подтвержденную соответствующими документами, для определения соответствия судна и его оборудования требованиям международных договоров Российской Федерации, относящихся к торговому мореплаванию, и законодательству Российской Федерации о торговом мореплавании при осмотрах и контрольных осмотрах судна и выдаче разрешения на выход судна из морского порта.

Таким образом, распоряжения капитана морского порта по относящимся к его полномочиям вопросам обеспечения безопасности мореплавания и порядка в морском порту обязательны для всех находящихся в порту судов, организаций и граждан в силу прямого указания в законодательстве (статья 78 КТМ РФ, пункт 6, подпункт 1 пункта 14 Положения).

При этом в соответствии с пунктом 5 Положения полномочия капитана морского порта распространяются на акваторию и территорию соответствующего морского торгового порта или морского специализированного порта.

Под морским портом в соответствии с пунктом 1 статьи 9 КТМ РФ понимается совокупность объектов инфраструктуры морского порта, расположенных на специально отведенных территории и акватории и предназначенных для обслуживания судов, используемых в том числе в целях торгового мореплавания.

Границы морского порта устанавливаются и изменяются Правительством Российской Федерации в соответствии с Земельным кодексом РФ и Водным кодексом РФ. Границами морского порта являются границы его территории и акватории.

В соответствии с пунктами 13, 15 статьи 4 ФЗ «О морских портах ...» территория морского порта - земельный участок или земельные участки, не покрытые поверхностными водами, в границах морского порта, в том числе искусственно созданный земельный участок или искусственно созданные земельные участки, а акватория морского порта - водное пространство в границах морского порта.

Служба капитана порта является структурным подразделением соответствующей администрации морского порта. Закон наделяет администрацию порта специфическими полномочиями, характерными для субъектов государственно-властных отношений, и определяет ее как часть государственного аппарата, осуществляющую руководство деятельностью объектов инфраструктуры морского транспорта. В свою очередь, капитан морского порта является должностным лицом, наделенным соответствующими функциями, носящими административно-властный характер, обязательными для исполнения не только сотрудниками возглавляемого им структурного подразделения, но и функциями, которые могут затронуть законные права и интересы других лиц. Об этом свидетельствует также то, что статьи КТМ РФ, определяющие правовой статус капитана морского порта, расположены в главе V «Государственный портовой контроль».

Исходя из вышеизложенных положений федерального законодательства, можно сделать следующие выводы:

- 1) распоряжения капитана морского порта обязательны для всех находящихся в порту судов, организаций и граждан;
- 2) полномочия капитана морского порта распространяются на всю акваторию и территорию морского торгового порта.

Подпунктом 40 пункта 13 Положения капитану морского порта предоставлено право запретить постановку судна к причалу и проведение грузовых операций в случае неготовности судна, причалов, погрузочных устройств, груза, требований по охране и иных обстоятельств, препятствующих обеспечению безопасности мореплавания в морском порту.

Следовательно, располагая информацией о нарушении порядка в морском порту, в целях обеспечения безопасности капитан морского порта вправе своим распоряжением в том числе запретить постановку судна к причалу и проведение грузовых операций. Возможность реализации капитаном морского порта как должностным лицом приведенных выше функций и полномочий государственного портового контроля обеспечена нормативно, такой запрет капитана порта в силу статьи 78 КТМ РФ, пункта 6, подпункта 1 пункта 14 Положения обязателен для исполнения всеми находящимися в порту судами, организациями и гражданами. Законодательством не предоставлена возможность в акватории и на территории морского торгового порта исполнять распоряжения капитана порта, данные им в рамках предоставленных ему полномочий, по своему субъективному усмотрению.

Вышеизложенное позволяет резюмировать:

- 1) капитан порта вправе своим распоряжением запретить постановку судна к причалу и проведение грузовых операций;
- 2) запрет капитана порта на постановку судна к причалу и проведение грузовых операций обязателен к исполнению для всех находящихся в порту судов, организаций и граждан, в том числе для капитана судна, а также оператора морского терминала.

Теперь **рассмотрим правовое положение оператора морского терминала.**

В соответствии со статьей 4 ФЗ «О морских портах ...» оператор морского терминала - это транспортная организация, осуществляющая эксплуатацию морского терминала, операции с грузами, в том числе их перевалку, обслуживание судов, иных транспортных средств и (или) обслуживание пассажиров.

Услуги по перевалке грузов оказываются операторами морских терминалов на основании договора перевалки груза, по которому одна сторона (оператор морского терминала) обязуется осуществить за вознаграждение перевалку груза и выполнить другие определенные договором перевалки груза услуги и работы, а другая сторона (заказчик) обязуется обеспечить своевременное предъявление груза для его перевалки в соответствующем объеме и (или) своевременное получение груза и его вывоз.

В договоре перевалки груза сторонами определяются объем, сроки перевалки груза и другие условия оказания услуг и выполнения работ оператором морского терминала, условия предъявления заказчиком груза для перевалки, а также иные условия, признаваемые сторонами существенными условиями для организации и осуществления процесса перевалки груза. В рамках указанного договора оператором морского терминала могут осуществляться погрузка, выгрузка, перемещение в границах морского порта, технологическое накопление груза, оформление документов на грузы, подлежащие перевалке, а также осуществление иных дополнительных услуг и работ.

Г.Г. Иванов указывает, что при разработке главы 5 ФЗ «О морских портах ...» выборочно использованы положения Конвенции ООН «Об ответственности операторов транспортных терминалов в международной торговле» от 19 апреля 1991 года, при этом содержание этих норм существенно изменено. Как справедливо отмечает Г.Г. Иванов, вместо того, чтобы создать режим ответственности оператора морского терминала, глава 5 ФЗ «О морских портах ...» сконструирована таким образом, чтобы в максимально возможной степени защитить оператора против претензий заказчика - отправителя, получателя, перевозчика и любого иного лица<sup>51</sup>.

---

<sup>51</sup> Иванов Г.Г. Правовое регулирование морского судоходства в Российской Федерации. 2-е изд., перераб. и доп. М.: Морские вести России, 2009. 496 с.

В соответствии с пунктами 1, 2 статьи 24 ФЗ «О морских портах ...» оператор морского терминала несет ответственность за утрату, недостачу или повреждение грузов, произошедшие по его вине, со дня их принятия на склад до дня их выдачи или предоставления грузов в распоряжение заказчика либо уполномоченного им лица, в следующих размерах:

1) в размере стоимости утраченных или недостающих грузов - за утрату или недостачу грузов;

2) в размере суммы, на которую снизилась стоимость грузов, и в размере стоимости поврежденных грузов при невозможности их восстановления - за повреждение грузов;

3) в размере объявленной стоимости грузов - за утрату, недостачу или повреждение грузов, сданных оператору морского терминала с объявлением их стоимости. Если грузы не выдаются оператором морского терминала заказчику или уполномоченному им лицу в течение тридцати дней после дня, определенного договором перевалки груза, грузы признаются утраченными.

Стоимость утраченных, недостающих или поврежденных грузов определяется исходя из цены грузов, подтвержденной документами об оплате их стоимости или указанной в документах, сопровождающих груз. При отсутствии указания цены в документах, сопровождающих груз, стоимость грузов определяется исходя из цены, которая при сравнимых обстоятельствах обычно взимается за аналогичные товары, или на основании экспертной оценки.

Исходя из вышеизложенного, ответственность оператора морского терминала за утрату, недостачу или повреждение грузов ограничена законодательно, то есть оператор морского терминала не обязан возмещать ущерб в полном объеме.

В соответствии с порядком, определенным пунктом 6 статьи 24 ФЗ «О морских портах ...», заявление об утрате, о недостаче или о повреждении грузов подается оператору морского терминала в день выдачи либо отказа в выдаче грузов заказчику или уполномоченному им лицу, в противном случае считается, если не доказано иное, что грузы получены в соответствии с описанием, содержащимся в документах, сопровождающих груз.

Поскольку право на судебную защиту гарантировано частью 1 статьи 46 Конституции РФ, то, если даже заявителем не соблюден вышеуказанный порядок подачи заявления об утрате, о недостаче или о повреждении грузов, безусловно, он не лишается права на обращение в суд с заявлением о привлечении оператора морского терминала к ответственности за необеспечение сохранности груза либо его утрату. Однако в случае неподдачи заказчиком соответствующего заявления в установленный срок суд откажет в удовлетворении требований о взыскании убытков с оператора морского терминала со ссылкой на пункт 6 статьи 24 ФЗ «О морских портах ...»<sup>52</sup>.

Подобная правовая норма, содержащаяся в федеральном законодательстве, ставит оператора морского терминала в привилегированное положение.

Во-первых, предоставленный заявителю (заказчику/уполномоченному им лицу) срок в один день на подачу вышеуказанного заявления не во всех случаях позволяет объективно оценить недостачу или повреждение груза, при этом нарушение данного срока является основанием для отказа в защите права. Соответственно, интересы оператора морского терминала не только прямо гарантированы нормами пункта 2 статьи 24 ФЗ «О морских портах ...» об ограничении ответственности, но и косвенно - нормами пункта 6 этой же статьи, поскольку, по сути, лишают заявителя (заказчика) возможности в полной мере защитить свои права и интересы.

Во-вторых, предполагается, что в поданном заявлении содержатся претензии в отношении качества услуг, оказанных оператором морского терминала в рамках договора

---

<sup>52</sup> Постановление Пятого арбитражного апелляционного суда от 17 февраля 2012 года по делу № А24-3726/2011 (оставлено в силе Постановлением Федерального арбитражного суда Дальневосточного округа от 31 мая 2012 года) // <http://kad.arbitr.ru/Card/8e4a7dcc-0a03-48b4-9266-357e0073c53d>.

перевалки, при этом заявление подается оператору морского терминала и им же рассматривается.

Более того, в силу пункта 2 статьи 24 ФЗ «О морских портах ...» оператор морского терминала несет ответственность только в случае наличия вины. При этом, как указывает Г.Г. Иванов, сославшись на принцип вины, законодатель даже не счел нужным внести необходимое уточнение, что речь идет о презюмируемой вине<sup>53</sup>. Таким образом, ко всему вышеперечисленному добавляется и то, что на заказчика (заявителя) возлагается бремя доказывания вины оператора морского терминала.

Общие правила об ответственности оператора морского терминала установлены положениями Конвенции ООН «Об ответственности операторов транспортных терминалов в международной торговле» от 19 апреля 1991 года. Согласно статьям 3, 5 данной Конвенции оператор несет ответственность за ущерб, являющийся результатом утраты или повреждения груза, а также задержки в передаче груза, если обстоятельства, вызвавшие задержку, имели место в пределах периода ответственности оператора за груз, если только оператор не докажет, что он, его служащие или агенты либо другие лица, услуги которых он использует для предоставления транспортных услуг, приняли все меры, которые могли разумно требоваться, чтобы избежать таких обстоятельств и их последствий. Оператор несет ответственность за груз с момента его принятия в свое ведение до момента его передачи или предоставления в распоряжение лицу, уполномоченному принять его.

Статьей 24 ФЗ «О морских портах ...» прямо не предусмотрена ответственность оператора морского терминала за ущерб, являющийся результатом задержки в передаче груза, хотя логично предположить, что такая задержка повлечет за собой возникновение убытков у заинтересованной стороны.

Более того, формулировка пункта 1 статьи 24 ФЗ «О морских портах ...» искажает смысл определения момента, с которого начинается период ответственности оператора морского терминала за вверенный ему груз. Если строго следовать положениям пункта 1 статьи 24 Федерального закона, то ответственность оператора морского терминала возникает со дня помещения грузов на склад и до дня их выдачи, между тем "технологическое накопление" ("хранение") составляет лишь одну из операций, и не исключено, что во многих случаях грузы могут не размещаться на склад оператора. Ответственность оператора морского терминала должна возникать с момента принятия им груза, вне зависимости от видов и количества операций, которые он должен совершить в рамках договора перевалки.

Исходя из положений статьи 4 ФЗ «О морских портах ...», оператор морского терминала является транспортной организацией и, как указывает Г.Г. Иванов, было бы логичным использовать для него общие положения об ответственности перевозчика, содержащиеся в главе 40 ГК РФ. Что касается периода ответственности перевозчика, то в силу пункта 4 статьи 166 КТМ РФ перевозчик несет ответственность за утрату или повреждение принятого для перевозки груза либо за просрочку его доставки с момента принятия груза для перевозки до момента его выдачи.

Однако федеральный законодатель не посчитал необходимым следовать формулировкам гражданского законодательства РФ и международных договоров РФ, которые применяются для определения ответственности перевозчика, в том числе и морского<sup>54</sup>.

В силу пункта 3 статьи 24 ФЗ «О морских портах ...» наряду с возмещением стоимости утраченных, недостающих или поврежденных грузов оператор морского терминала возвращает заказчику ранее полученную плату за технологическое накопление

---

<sup>53</sup> Иванов Г.Г. Правовое регулирование морского судоходства в Российской Федерации. 2-е изд., перераб. и доп. М.: Морские вести России, 2009. 496 с.

<sup>54</sup> Там же.

таких грузов, если договором перевалки груза предусматривалась услуга по технологическому накоплению грузов и эта плата не входит в их стоимость.

Возврат ранее внесенной платы производится при соблюдении следующих условий:

- внесение платы заказчиком при заключении договора;
- наличие в договоре обязанности по технологическому накоплению грузов;
- плата не входит в стоимость грузов.

В случае отсутствия хотя бы одного из указанных условий плата возврату не подлежит<sup>55</sup>.

По общему правилу, установленному пунктом 1 статьи 25 ФЗ «О морских портах ...», до предъявления оператору морского терминала иска, вытекающего из договора перевалки груза, обязательным является предъявление оператору морского терминала соответствующей претензии. Несоблюдение досудебного (претензионного) порядка урегулирования спора послужит основанием для оставления искового заявления без рассмотрения<sup>56</sup>.

Согласно пунктам 2, 6 статьи 25 ФЗ «О морских портах ...» претензии оператору морского терминала могут быть предъявлены в течение шести месяцев со дня наступления событий, послуживших основаниями для предъявления претензий, а иски, вытекающие из договора перевалки, могут быть предъявлены в течение года со дня наступления событий, послуживших основаниями для предъявления таких исков. Указанный специальный сокращенный срок исковой давности установлен и для предъявления исков оператором морского терминала к заказчику о взыскании задолженности за оказанные услуги по договору перевалки<sup>57</sup>. В случае если сторонами заключен смешанный по своей правовой природе договор, то суд может применить общий трехгодичный срок исковой давности, установленный для соответствующего вида договора<sup>58</sup>.

Остановимся подробнее на убытках. В соответствии со статьей 15 ГК РФ лицо, право которого нарушено, может требовать полного возмещения причиненных ему убытков, если законом или договором не предусмотрено возмещение убытков в меньшем размере. Под убытками понимаются расходы, которые лицо, чье право нарушено, произвело или должно будет произвести для восстановления нарушенного права, утрата или повреждение его имущества (реальный ущерб), а также неполученные доходы, которые это лицо получило бы при обычных условиях гражданского оборота, если бы его право не было нарушено (упущенная выгода).

По смыслу статьи 24 ФЗ «О морских портах ...» при утрате, порче, повреждении груза не подлежит возмещению упущенная выгода, оператор морского терминала возмещает только убытки в виде реального ущерба (с учетом ограничения размера ответственности оператора морского терминала).

Вместе с тем из данной статьи не следует вывод о том, что расходы, понесенные в связи с порчей оператором морского терминала имущества и направленные на восстановление нарушенного права, не подлежат возмещению. Например, расходы на проведение экспертизы с целью определить стоимость утраченного, недостающего или поврежденного груза в случае отсутствия указания цены в документах, сопровождающих

---

<sup>55</sup> Бевзюк Е.А. Комментарий к Федеральному закону от 8 ноября 2007 года N 261-ФЗ "О морских портах в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации" (постатейный) / Под ред. С.Ю. Морозова // СПС "КонсультантПлюс". 2010.

<sup>56</sup> Постановление Тринадцатого арбитражного апелляционного суда от 9 апреля 2012 года по делу N А56-43385/2011 // <http://kad.arbitr.ru/Card/4926ea07-689a-4530-a88c-93849fba2b18>.

<sup>57</sup> Постановление Федерального арбитражного суда Дальневосточного округа от 3 июля 2012 года по делу N А51-12915/2011 // <http://kad.arbitr.ru/Card/ccc84d11-7304-4b8c-b36c-2f3a6e785d06>.

<sup>58</sup> Постановление Федерального арбитражного суда Дальневосточного округа от 21 ноября 2013 года по делу N А51-4059/2013 // <http://kad.arbitr.ru/Card/f54291d6-9c73-479c-a965-b09690205a4e>.

груз. При предъявлении требования оператору морского терминала о возмещении таких расходов суд прежде всего будет оценивать относимость понесенных расходов к реальному ущербу<sup>59</sup>.

Таким образом, в силу статей 15 ГК РФ и 24 ФЗ «О морских портах ...» расходы, понесенные лицом, чье право нарушено оператором морского терминала, и направленные на восстановление нарушенного права, должны быть возмещены оператором морского терминала.

Что касается упущенной выгоды, то ФЗ «О морских портах ...» ограничивает ответственность оператора морского терминала только в отношении утраты, порчи, повреждения груза<sup>60</sup>. Однако законодательством не ограничена ответственность оператора морского терминала при нарушении иных положений договора перевалки или возникшая в связи с его расторжением оператором морского терминала в одностороннем порядке. Рассмотрим пример из арбитражной практики.

Истец (заказчик по договору перевалки) обратился в Арбитражный суд города Санкт-Петербурга и Ленинградской области за взысканием убытков в сумме 67 962 814 рублей 36 копеек по договору перевалки. Ответчик заявил встречный иск с требованием о взыскании убытков в размере 253 342 687 рублей 50 копеек по тому же договору. Судом первой инстанции встречный иск удовлетворен, в первоначальном иске отказано. Тринадцатый арбитражный апелляционный суд изменил принятое по делу решение, ссылаясь на следующие обстоятельства. Между Обществом (Истцом) и Портом (Ответчиком) заключен договор перевалки сроком действия до 31 декабря 2016 года, по которому Порт обеспечивал выполнение погрузочно-разгрузочных работ по перевалке экспортируемого груза, а Общество обеспечивало своевременный завоз и вывоз груза, приемку и оплату выполненных работ. Порт в одностороннем порядке отказался от исполнения договора перевалки по основаниям повреждения и порчи бетонного покрытия и дорог терминала, а также нарушения графика похода судов на погрузку. В уведомлении о расторжении договора от 16 апреля 2010 года Порт предложил Обществу в установленный срок освободить используемую территорию и вывезти все имущество. Общество, считая, что дальнейшее исполнение договора невозможно из-за существенного нарушения обязательств Портом, освободило занимаемую территорию и обратилось в арбитражный суд с требованиями о взыскании убытков в виде неполученной прибыли (упущенной выгоды).

В спорном договоре стороны установили, что при надлежащем исполнении сторонами своих обязательств по договору Порт не вправе отказаться от исполнения договора до 31 декабря 2012 года, а Общество до 31 декабря 2009 года.

Удовлетворяя апелляционную жалобу Общества, Тринадцатый арбитражный апелляционный суд в Постановлении от 30 июня 2011 года по делу N А56-21528/2010 указывает, что заключенный между сторонами договор по своей правовой природе является договором возмездного оказания услуг, где Порт является исполнителем, а Общество - заказчиком. Согласно пункту 2 статьи 782 ГК РФ исполнитель вправе отказаться от исполнения обязательств по договору возмездного оказания услуг лишь при условии полного возмещения заказчику убытков. Общество согласилось с расторжением договора и потребовало возместить убытки, возникшие в связи с расторжением договора.

Судом установлено нарушение Портом принятых на себя по спорному договору обязательств, в том числе осуществить погрузку единовременно одного судна на причале ИФ-2, с максимальной осадкой судна в грузу - 5,2 м, производить обработку судов, предоставленных Обществом для перевозки экспортируемого груза в приоритетном

---

<sup>59</sup> Постановление Федерального арбитражного суда Северо-Кавказского округа от 28 июня 2013 года по делу № А32-12956/2012 // СПС "КонсультантПлюс".

<sup>60</sup> Постановление Пятого арбитражного апелляционного суда от 26 апреля 2012 года по делу № А51-2426/2011 // <http://kad.arbitr.ru/Card/9dd763d5-7a47-47fa-9668-9439433e3a62>.

порядке. Данные нарушения Порты оценены судом как систематические препятствия по завозу, обработке, хранению экспортной продукции Общества, повлекшие за собой досрочное расторжение долгосрочных договоров с поставщиками и покупателями экспортного груза. Судом установлено, что причиной расторжения договоров послужила неудовлетворительная работа терминала Порты. С расторжением договоров Общество прекратило свою предпринимательскую деятельность, что повлекло возникновение убытков.

Судом апелляционной инстанции удовлетворены требования Общества о взыскании убытков в виде упущенной выгоды в сумме 64 305 704 рубля. Расчет убытков произведен от полученной прибыли (средней) за период 2007 - 2009 годов от продажи экспортной продукции, умноженной на объем перевалки экспортной продукции за весь срок действия спорного договора. В удовлетворении встречного иска отказано<sup>61</sup>. Постановление Тринадцатого арбитражного апелляционного суда оставлено в силе Постановлением Федерального арбитражного суда Северо-Западного округа от 31 октября 2011 года по делу № А56-21528/2010.

Взыскание убытков в виде упущенной выгоды в рассмотренном выше случае представляется оправданным. По сути, оператор морского терминала понес ответственность за неисполнение и ненадлежащее исполнение своих обязательств по договору перевалки (в том числе за неудовлетворительную работу терминала), не связанных с утратой, недостачей или повреждением груза.

Режим ответственности оператора морского терминала, установленный федеральным законодательством, на сегодняшний день позволяет оператору морского терминала либо избежать ответственности, либо возмещать причиненные убытки в минимальных размерах, что отражается прежде всего на качестве предоставляемых услуг и никак не стимулирует оператора морского терминала надлежащим образом исполнять свои обязательства по договору перевалки.

Возможно, именно подобная арбитражная практика позволит в некоторой степени дисциплинировать операторов морских терминалов в их взаимоотношениях с заказчиками соответствующих услуг и обеспечить повышение качества их оказания.

Вернемся к обозначенной в начале статьи проблеме. В случае если оператор морского терминала, игнорируя требования капитана морского порта, настаивает на проведении грузовых операций (в частности, операций по погрузке судна), а капитан судна, подчиняясь законным распоряжениям капитана морского порта, отказывается проводить грузовые операции, вследствие чего товар не погружен на борт судна, кто несет ответственность за причиненные убытки? Данный вопрос принципиален, например, при поставке товара на условиях ИНКОТЕРМС 2010 FOB.

Условие ИНКОТЕРМС 2010 "Free on Board" ("Свободно на борту") означает, что продавец обязан поставить товар путем помещения на борт судна, номинированного покупателем, в пункте погрузки, если таковой имеется, указанном покупателем в поименованном порту отгрузки. Продавец обязан поставить товар в согласованную дату или в согласованный период в соответствии с обычаями порта. Покупатель обязан принять поставку товара, как только он поставлен в соответствии с указанным порядком. Риск утраты или повреждения товара переходит к покупателю, когда товар находится на борту судна, то есть покупатель несет все расходы с момента перехода товара через поручни судна в названном порту отгрузки.

Обязательства сторон, возникающие в многостадийном процессе перевозки и перевалки груза, регулируются различными гражданско-правовыми договорами:

- отношения между продавцом и покупателем по купле-продаже товара урегулированы контрактом на поставку товара;

---

<sup>61</sup> Постановление Тринадцатого арбитражного апелляционного суда от 30 июня 2011 года по делу № А56-21528/2010 // <http://kad.arbitr.ru/Card/f6c8666d-25e4-4dca-b9c6-34c500c96715>.



- отношения продавца товара и оператора морского терминала урегулированы договором перевалки;

- отношения, возникающие в связи с перевозкой товара, урегулированы заключенным покупателем с судовладельцем договором фрахтования судна или договором перевозки.

Обязанности продавца поставить товар путем помещения на борт судна корреспондирует с обязанностью покупателя принять поставку товара. По контракту на поставку товара продавец должен обеспечить безопасный порт/причал для проведения грузовых операций, поскольку только в этом случае покупатель может исполнить свои контрактные обязательства по принятию поставки товара.

Фактически безопасный порт/причал для проведения грузовых операций обеспечивает оператор морского терминала, осуществляющий эксплуатацию терминала и связанный соответствующим обязательством с заказчиком (продавцом) в рамках договора перевалки.

Указанная конструкция правоотношений в рассматриваемом случае исключает возможность непосредственного обращения покупателя товара к оператору морского терминала с требованием о возмещении убытков, поскольку нарушение его права связано с неисполнением продавцом конкретной обязанности по поставке товара путем помещения на борт судна в установленный срок, возникшей в силу заключенного между продавцом и покупателем контракта, а не вследствие нарушения его абсолютного субъективного права оператором морского терминала. Кроме того, у покупателя (и судовладельца) в данном случае отсутствуют какие-либо отношения с оператором морского терминала, основанные на договоре, поскольку договор перевалки заключен с продавцом товара. В силу пункта 3 статьи 308 ГК РФ обязательство не создает обязанностей для лиц, не участвующих в нем в качестве сторон (для третьих лиц).

При поставке товара на условиях ИНКОТЕРМС FOB договором перевалки грузов на оператора морского терминала обычно возлагается обязанность принять груз от перевозчика и (или) сдать груз перевозчику для продолжения перевозки груза. Договором на перевалку предусматриваются конкретные сроки (согласованный период), когда груз должен быть передан перевозчику.

В этой связи позиция оператора морского терминала (и/или продавца товара) игнорировать требования капитана порта и, невзирая на наложенный им запрет, настаивать на проведении операций по погрузке судна представляется мотивированной.

Такая позиция основана на нежелании оператора морского терминала нести ответственность за убытки, причиненные продавцу (заказчику) ненадлежащим исполнением своих обязательств по договору перевалки и покупателю - нарушением сроков поставки товара или непоставкой товара (к ним можно отнести демередж, плату за фрахтование судна и т.д., в зависимости от конкретных обстоятельств, а также упущенную выгоду).

И оператор морского терминала, и продавец товара заинтересованы в том, чтобы переложить данную ответственность на судовладельца или покупателя. Следовательно, оператор морского терминала будет письменно уведомлять заказчика о готовности к погрузке товара на судно, с тем чтобы при возникновении судебных споров документально подтвердить, что заказчик не обеспечил подачу (своевременную подачу) судна к причалу для осуществления грузовых операций по погрузке судна при полной готовности оператора морского терминала к их проведению. В свою очередь, продавец товара (заказчик) будет письменно уведомлять покупателя о готовности оператора терминала и причала к погрузке согласно условиям заключенного контракта на поставку, поскольку его обязательство считается исполненным с момента помещения товара на борт судна, покупатель - будет давать соответствующие инструкции капитану судна, поскольку обязан обеспечить своевременную подачу судна к причалу для погрузки. Между тем капитан судна не может начать погрузку судна, поскольку обязан подчиниться

распоряжению капитана морского порта о запрете на постановку судна к причалу и проведение грузовых операций.

В данной ситуации капитан судна не должен давать правовую оценку законодательству РФ, не обязан оценивать основания, по которым капитаном морского порта наложен запрет на проведение грузовых операций (речь, безусловно, идет о тех случаях, когда запрет на проведение грузовых операций не связан с неготовностью самого судна), капитану судна важно документально зафиксировать возникшую ситуацию, поскольку она влечет за собой неблагоприятные последствия в виде необходимости возместить причиненные убытки. Необходимо документальное подтверждение факта подачи судна в согласованный срок и его готовности к погрузке, а также того обстоятельства, что грузовые операции не проводятся капитаном судна ввиду наличия распоряжения капитана морского порта - должностного лица, которое вправе запретить проведение грузовых операций в случае неготовности причалов, погрузочных устройств, требований по охране и иных обстоятельств, препятствующих обеспечению безопасности мореплавания в морском порту.

При таких обстоятельствах капитан судна подает нотис о готовности судна к погрузке, с тем чтобы соблюсти сроки подачи судна и зафиксировать момент отсчета стальной времени. В силу статьи 129 КТМ РФ уведомление о готовности судна к погрузке подается при одновременном соблюдении двух условий:

- 1) судно находится в порту погрузки или в обычном для данного порта месте ожидания (даже если место ожидания находится не в границах акватории порта);
- 2) судно фактически готово к проведению грузовых операций или будет готово в определенное время к погрузке груза.

В таком случае судовладелец и покупатель надлежащим образом исполнили свои обязательства, судно подано в срок, готово к проведению грузовых операций и принятию груза. Однако запрет капитана порта на постановку судна к причалу и проведение грузовых операций не позволяет капитану судна начать операции по погрузке судна, поскольку распоряжения капитана морского порта обязательны для исполнения. Что касается обязательств оператора морского терминала, то в силу осуществления им соответствующей деятельности по эксплуатации причала/терминала он должен был обеспечить готовность причала к погрузке, безопасность на причале/терминале, в том числе готовность и безопасность погрузочных устройств с соблюдением всех установленных требований по охране, а также исполнить иные предусмотренные условиями договора перевалки обязательства (например, провести дноуглубительные и иные работы в целях обеспечения определенного уровня загрузки судна и безопасной постановки судна к причалу). Однако по каким-то причинам оператор морского терминала не исполнил надлежащим образом свои обязательства, в связи с чем уполномоченным должностным лицом приняты меры реагирования в виде запрета проводить грузовые операции.

Таким образом, при разрешении вопроса о возмещении убытков распоряжение капитана морского порта не может рассматриваться как форс-мажорное обстоятельство, поскольку наложенный им запрет вызван не погодными условиями, авариями, стихийными бедствиями, а является прямым следствием действий/бездействия оператора морского терминала.

В случае если запрет капитана морского порта на постановку судна к причалу и проведение грузовых операций вызван, например, несоответствием причала/терминала требованиям безопасности, неготовностью причала/терминала к проведению грузовых операций или основан на актах государственных органов, вынесенных в отношении оператора морского терминала, то есть связан с любыми противоправными виновными действиями/бездействием оператора морского терминала, то ответственность за причиненные убытки в конечном итоге должен нести оператор морского терминала,

эксплуатирующий данный причал/терминал, поскольку он не обеспечил безопасный порт (причал/терминал) для проведения погрузочно-разгрузочных операций.

Под безопасным понимается порт, которого в течение соответствующего периода времени судно может достичь, в который в течение этого периода оно может войти, в котором в течение этого периода оно может оставаться и из которого в течение этого периода оно может уйти, не подвергаясь, если не случится какое-либо необычное происшествие, опасности, которой нельзя избежать с помощью хорошего судовождения и морской практики.

Ответственность за убытки (в том числе упущенную выгоду), причиненные покупателю нарушением сроков поставки или непоставкой товара, несет продавец товара, это не вызывает сомнений. Также очевидно должно быть и то, что оператор морского терминала обязан возместить в полном объеме убытки, причиненные заказчику ненадлежащим исполнением или неисполнением своих обязательств по договору перевалки и не связанные с утратой, недостачей или повреждением груза, поскольку оператор морского терминала не обеспечил соответствие причала/терминала/погрузочных устройств требованиям безопасности и готовность причала/терминала/погрузочных устройств к проведению грузовых операций, что повлекло за собой наложение капитаном морского порта запрета на постановку судна к причалу и проведение грузовых операций.

Оператор морского терминала вправе обжаловать распоряжение капитана морского порта в судебном порядке, если полагает, что данное распоряжение не соответствует закону или иному нормативному правовому акту, нарушает его права и законные интересы в сфере предпринимательской и иной экономической деятельности, незаконно возлагает на него какие-либо обязанности, создает иные препятствия для осуществления предпринимательской и иной экономической деятельности.

Сложившаяся арбитражная практика свидетельствует о том, что арбитражные суды в большинстве случаев отказывают в признании недействительными распоряжений капитана морского порта, изданных им в пределах предоставленных полномочий. Применяя правовые нормы КТМ РФ и Положения, арбитражные суды исходят из того, что капитан морского порта наделен функциями, носящими административно-властный характер, несмотря на то что в законодательстве подобное определение полномочий капитана морского порта отсутствовало.

Федеральный законодатель вносит изменения в пункт 1 статьи 74 КТМ РФ. Новая редакция пункта 1 статьи 74 КТМ РФ устанавливает, что капитан морского порта осуществляет возложенные на него КТМ РФ, другими федеральными законами, нормативными правовыми актами Правительства Российской Федерации административно-властные полномочия в морском порту<sup>62</sup>. Внося вышеуказанные изменения в статью 74 КТМ РФ, федеральный законодатель закрепляет административно-властный характер полномочий капитана морского порта. По тексту КТМ РФ термин «портовый власти» заменяется термином «капитан морского порта». На необходимость внесения данных изменений в КТМ РФ указывал С.Н. Дмитриев<sup>63</sup>. В целом вносимые изменения направлены на устранение двусмысленности в терминологии, содержащейся в различных статьях КТМ РФ.

## 10. Правовое регулирование договора перевалки груза

Нормы российского законодательства, регламентирующие порядок и особенности оказания услуг по перевалке грузов в морском порту, закреплены в Гражданском кодексе

<sup>62</sup> Федеральный закон № 225-ФЗ от 23 июля 2013 года «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» // СПС «КонсультантПлюс».

<sup>63</sup> Дмитриев С.Н. Основные направления совершенствования Кодекса торгового мореплавания Российской Федерации // Транспортное право. 2011. № 1. С. 8 - 17.

РФ, Кодексе торгового мореплавания РФ и в специальных актах, таких как ФЗ «О морских портах...» и Приказ Министерства транспорта РФ от 9 июля 2014 г. № 182 «Об утверждении Правил оказания услуг по перевалке грузов в морском порту».

Перевалка грузов - неотъемлемый вид деятельности больших грузовых портов. Из операций с грузами возникают новые правоотношения, поэтому необходимо правовое регулирование деятельности сторон по организации перевалки груза, установление их прав и обязанностей, юридической ответственности. Исходя из этого, операции по перевалке груза осуществляются на основе специального соглашения – договора по перевалке груза. ФЗ «О морских портах ...» регламентирует следующее определение договору по перевалке груза как договору, по которому одна сторона (оператор морского терминала) обязуется осуществить за вознаграждение перевалку груза и выполнить другие определенные договором перевалки груза услуги и работы, а другая сторона (заказчик) обязуется обеспечить своевременное предъявление груза для его перевалки в соответствующем объеме и (или) своевременное получение груза и его вывоз.

Стороны заключают данное соглашение в целях организации услуг по перевалке груза и иных дополнительных услуг в пределах территории морского порта. Субъектами договора являются, с одной стороны, оператор морского терминала, с другой – заказчик груза. В данных правоотношениях заказчиком могут являться грузоотправитель, грузополучатель, перевозчик, экспедитор и иные физические и юридические лица.

Оператор морского терминала, оказывающий услуги перевалки грузов, является перевозчиком, поскольку осуществляет доставку грузов до перевалочного пункта. Но он осуществляет не только услуги по перевозке грузов, его обязанности по договору гораздо шире. Так, оператор морского терминала обеспечивает доставку грузов до перевалочного пункта, перевалку груза и ряд иных установленных законом или договором услуг.

Указанный договор предполагает необходимость совершения ряда действий, направленных на реализацию договора перевалки: погрузку на суда, выгрузку с судов, перевеску, накопление мелких отправок, перевозку в границах порта, оформление документов по передаче грузов, иные действия, предусмотренные законом или договором<sup>64</sup>. Некоторые авторы, такие как Карпеев О.В. и Тюпа В.В., определяя договор перевалки грузов как комплексное соглашение, включают в его «содержание» сразу несколько договоров: перевозки морским транспортом, перевалку груза с судов или на суда, складирование грузов в порту, хранение складированных грузов и т.п.

Федеральный закон соответственно принципу свободы договора относит к компетенции его участников решение следующих вопросов: определение объема, сроков перевалки грузов, определение условий оказания услуг и выполнения работ оператором морского терминала, а также иные условия договора, которые стороны признают существенными. Договором может быть оговорено оформление документов на грузы, подлежащие перевалке, а также оказание иных дополнительных услуг и работ. Указанные положения составляют содержание договора. Также сторонам необходимо определить вид используемого транспорта, т.е. договором должно предусматриваться куда и чем перегружается груз; определить перевалочный пункт, согласование маршрута движения судна с грузом до точки его перевалки и т.д.

В.В. Тюпа утверждает, что в ФЗ «О морских портах...» «содержится перечень условий, по которым сторонами должно быть достигнуто согласие», из чего можно сделать вывод, что данный автор относит этот перечень условий к числу существенных условий узлового соглашения. По мнению В.В. Тюпы, «статья ст. 27 ФЗ «О морских

---

<sup>64</sup> Бевзюк Е.А. Комментарий к Федеральному закону от 8 ноября 2007 г. N 261-ФЗ "О морских портах в Российской Федерации" и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации". Материал подготовлен с использованием правовых актов по состоянию на 15 марта 2010 г. / Е.А. Бевзюк; под ред. С.Ю. Морозова. Подготовлен для системы "КонсультантПлюс" // СПС "КонсультантПлюс".

портах...» содержит подробное оглавление договора, в который сторонам необходимо вписать соответствующие временные нормативы, стоимость услуг и порядок расчетов»<sup>65</sup>.

По своей сути договор перевалки грузов можно определить соглашением двух или более лиц о перевозке грузов при помощи различных видов транспорта. Это предусмотренный Гражданским кодексом РФ договор перевозки, характерной чертой которого является использование в процессе одной операции по доставке груза нескольких различных видов транспорта (морского и железнодорожного, например).

В своей основе договор по перевалке грузов является узловым соглашением. Иными словами, узловое сообщение - это внешнее выражение договора перевалки, регулирующее отношения перевозчиков. Узловое соглашение призвано обеспечивать своевременную и эффективную работу в морском порту в целом как сложной многофункциональной системы. В Транспортных уставах и кодексах, Правилах перевозок грузов и иных законодательных актах РФ не дается легального определения узловых сообщений. Однако ст. 112 Кодекса внутреннего водного транспорта Российской Федерации указывает, что порядок работы перевалочных пунктов в портах определяется узловыми соглашениями. Подобную норму содержат Общие правила перевозки грузов морем<sup>66</sup>.

В.В. Тюпа в своих трудах пишет, что предметом узлового соглашения служат два основных элемента: «взаимные права и обязанности по перевалке груза и особенности взаимодействия каждого из перевозчиков со своим непосредственным клиентом - либо грузоотправителем, либо грузополучателем»<sup>67</sup>.

По мнению В. О. Карпеева «предмет узлового соглашения как гражданско-правового договора можно определить как установление порядка взаимодействия между перевозчиками, участвующими в прямом смешанном сообщении по передаче груза или перевозчиками, участвующими в прямом смешанном сообщении, и предприятиями, осуществляющими перевалку с одного вида транспорта на другой по передаче и перевалке груза»<sup>68</sup>.

В содержании узлового соглашения по перевалке грузов сторонами устанавливаются порядок сменного и суточного планирования работы пункта перевалки, места подачи грузов, временной интервал погрузки и выгрузки грузов, порядок подачи, расстановки оборудования, транспортирующего груз, процесс взвешивания грузов и т. п. Таким образом, соглашение содержит условия и технический порядок процесса перевалки груза с одного объекта на другой.

Перевалка груза является комплексным видом деятельности, ее нельзя понимать как простую передачу товара, так как узловое соглашение по перевалке грузов и договор передачи грузов не являются идентичными понятиями. При передаче груза оформляются передаточные документы, свидетельствующие о переходе права владения грузом (или иные вещественные права) от сдающего перевозчика к принимающему. При перевалке грузов право владения не переходит к принимающей стороне, так как она является посредником в данных отношениях.

При нарушении условий договора перевалки сторона вправе обратиться в суд за защитой своего нарушенного права (при соблюдении претензионного порядка урегулирования спора).

В судебной практике наблюдается большое число исков о неуплате услуг по перевалке груза, что является не только основанием для взыскания суммы долга, но и права на выплату неустойки.

<sup>65</sup> Тюпа В.В. Договор перевозки в прямом смешанном сообщении: теоретический и практический аспекты. / Тюпа В.В. - М., 2011. С. 107

<sup>66</sup> Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации от 07.03.2001 « 24-ФЗ (ред. от 01.07.2017) // «Собрание законодательства Российской Федерации», 2001 г., № 11, ст. 1001, ст. 112.

<sup>67</sup> Тюпа В.В. Договор перевозки в прямом смешанном сообщении: теоретический и практический аспекты. / Тюпа В.В. - М., 2011. С. 105 - 106.

<sup>68</sup> Карпеев О.В. Предмет узлового сообщения как гражданско-правового договора / О.В. Карпеев // Юридический мир. 2012. N 8. С.32

Рассмотрим ситуацию на практике. Между ООО «Аркас Раша» (исполнитель) и ЗАО «ТДС» (заказчик) был заключен договор, согласно которому исполнитель оказывал заказчику услуги по перевалке и временному хранению контейнеров в порту, организации досмотров, документальному сопровождению, а также оказание прочих дополнительных услуг, предусмотренных условиями договора.

Истец исполнил свои обязательства по договору, что подтверждается коносаментом, генеральным актом на выгрузку (перевалку) контейнеров с судна и иными документами. Контейнеры с грузом были вывезены заказчиком с территории порта, что подтверждается актами приема - передачи и осмотра.

Ответчик подписал акты выполненных услуг и не заявил возражений по качеству и срокам оказания услуг, однако счета за оказанные услуги заказчик не оплатил. В дополнительном соглашении к договору предусмотрено, что расчеты за услуги исполнителя по договору в отношении импортных контейнеров производятся после вывоза контейнеров с территории терминала порта. Заказчик оплачивает полученные счета в течение 10 календарных дней с даты их получения путем перечисления денежных средств на расчетный счет исполнителя. Нарушая ст. 65 АПК РФ, ответчик не представил доказательств оплаты задолженности за оказанные услуги, значит, требования о взыскании задолженности должны быть удовлетворены в полном объеме. Помимо этого, ненадлежащее исполнение ответчиком обязательств по оплате оказанных услуг в согласованный договором срок служит основанием для взыскания неустойки, тем самым суд полностью удовлетворил требования истца. Таким образом, несвоевременная оплата услуг по перевалке груза является основанием для взыскания суммы долга и неустойки как просрочки оплаты<sup>69</sup>.

Узловое соглашение имеет своей целью обеспечение эффективного процесса перевалки грузов без потерь и простоя, ускорение данного процесса и всего транспортного процесса в целом.

### **Особенности приема, сдачи и вывоза груза при перевалке грузов в морском порту**

Оператор морского терминала может осуществлять погрузку, выгрузку, перемещение на территории морского порта, а также технологическое накопление груза, под которым понимается формирование партий грузов в ожидании подачи транспортных средств, осуществляемое при перевалке грузов<sup>70</sup>. Стороны вправе оформить документы на грузы, подлежащие перевалке, а также уточнить оказание иных дополнительных услуг и работ.

В целях упорядочивания и согласования деятельности по оказанию услуг в порту законодатель установил норму, согласно которой приём и выдача грузов операторами морских терминалов и перевозчиками производятся в специально отведенных в морском порту местах погрузки, выгрузки грузов для соответствующих транспортных средств<sup>71</sup>.

При прибытии судна в порт начинается этап обработки судна. Обработка судна, которая включает в себя погрузку и выгрузку грузов, производится у причалов морских терминалов, операторами которых оказываются услуги. Данное правило установлено в целях обеспечения безопасности морского порта и находящихся в нем судов, а также для соблюдения непрерывного графика движения судов. Для погрузки - выгрузки судна также устанавливается график, причем морским портом может быть предусмотрена круглосуточная обработка судов без выходных дней.

Многофункциональная деятельность порта предполагает слаженность работы, касающейся в т. ч. времени прибытия, отбытия судов, выполнения заблаговременно

---

<sup>69</sup> Постановление АС Краснодарского края от 6 октября 2015 г. по делу № А32-20238/2015 // «Судебные и нормативные акты РФ»

<sup>70</sup> Статья 4 ФЗ «О морских портах ...».

<sup>71</sup> Статья 21 ФЗ «О морских портах ...».

оговоренных договоров по оказанию услуг. Таким образом, Приказ Министерства транспорта РФ « 182 регламентирует, что заявка, содержащая просьбу на завоз груза, должна быть представлена заказчиком не позднее пятнадцати суток до начала перевалки, если иное стороны не предусмотрели соглашением. В заявке должны быть указаны вид транспорта, который завозит и вывозит груз, время прибытия транспортных средств, наименование и особенности груза, порядок, условия его перевалки и т. п. Данную заявку оператор морского терминала рассматривает в течение двух рабочих дней. Стороны должны предварительно согласовать завоз особых грузов - тяжеловесных, длинномерных или опасных.

Оператор морского терминала наделен правом отказа в принятии заявки в определенных случаях, установленных законом: если договор перевалки груза не заключен, т. к. сторонам необходимо заблаговременно позаботиться об этом; отсутствуют технические возможности для перевалки данного груза (в данном случае необходимо учитывать род деятельности и особенности конкретного порта); временное прекращение или приостановление деятельности по оказанию услуг по перевалке грузов в морском порту; заказчик не выполнил существенные условия договора с оператором морского терминала<sup>72</sup>.

Для того, чтобы оператор морского терминала принял груз, необходимо предоставить ему перевозочные документы, которые могут быть переданы в т. ч. и в электронном виде. В случаях, предусмотренных договором перевалки грузов, оператор морского терминала вправе потребовать участия заказчика в приеме груза от перевозчика в целях контроля по обеспечению выполнения обязательства.

Возможность оказания услуг в рамках договора перевалки грузов предполагает наличие определенных объектов для возможности использования иных видов транспорта. При перевалке грузов с использованием, например, автомобильного транспорта необходимо обеспечить подъездные пути, а также специальные средства погрузки, выгрузки. В отдельных случаях погрузка грузов с автомобиля на судно может производиться непосредственно на самом судне, что требует наличия средств для въезда автомобиля на судно. Как правило, в таких случаях используются самосвалы. Использование для перевалки грузов автомобильного транспорта значительно снижает затраты на обеспечение возможности его использования, т.к., по сути, не требует создания специальных объектов инфраструктуры, практически любой порт может оказывать услуги по перевалке грузов с использованием автомобильного транспорта<sup>73</sup>.

Некоторые авторы называют «неспецифические» условия, которые могут повлиять на работу по перевалке груза в порту. Так, О.В. Карпеев полагает, что метеорологические условия могут оказать существенное влияние на перевалку, но такое влияние, как правило, обуславливается особенностями конкретного груза или особенностями конкретного используемого оборудования, которые отражаются в стандартах, рабочих технологических картах, технических паспортах и т.д.<sup>74</sup>.

При вывозе груза из морского порта предусматривается определенное время на расформирование вагонов, их подачу и уборку, сортировку транспортных средств, подачу весов, оформление и выдачу документов и др. Вывоз грузов из морского порта должен быть своевременным и должен осуществляться заказчиком этого груза или уполномоченным на это заказчиком лицом. Срок, в течение которого груз должен быть

<sup>72</sup> Приказ Министерства транспорта РФ от 9 июля 2014 г. N 182 "Об утверждении Правил оказания услуг по перевалке грузов в морском порту" // «Российская газета», 30.01.2015, № 18, ст.20

<sup>73</sup> Бевзюк Е.А. Комментарий к Федеральному закону от 8 ноября 2007 г. № 261-ФЗ «О морских портах в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации». Материал подготовлен с использованием правовых актов по состоянию на 15 марта 2010 г. / Е.А. Бевзюк; под ред. С.Ю. Морозова. Подготовлен для системы "КонсультантПлюс" // СПС "КонсультантПлюс".

<sup>74</sup> Карпеев О.В. Правовое регулирование содержания узлового соглашения федеральным законодательством России / О.В. Карпеев // Юридический мир. 2014. № 7. С. 4.

вывезен из морского порта, определяется в зависимости от конкретного вида, количества груза, технических возможностей оператора морского терминала. В случае, если стороны договора перевалки не установили время, в течение которого груз должен быть вывезен из морского порта, заказчику даётся 2 месяца на выгрузку с момента приема груза. Указанный срок представляется достаточным в случае наличия препятствий вывозу груза из порта<sup>75</sup>.

Спорные ситуации между сторонами договора перевалки зачастую происходят в результате неисполнения стороной или сторонами своих обязательств. Особенно частое нарушение – неуплата заказчиком работы исполнителя. Рассмотрим на примере подобную ситуацию. Между ООО «Ейск-Порт-Виста» и ООО «Кубаньтрейдмет» заключен договор об оказании услуг по перевалке металлолома по условиям которого ООО «Ейск-Порт-Виста» (исполнитель) приняло на себя обязательства выполнить услуги по перевалке груза – лома черных металлов, а ООО «Кубаньтрейдмет» (заказчик) обязалось завозить груз автомобильным или железнодорожным транспортом, принять и оплатить выполненные работы. Ответчик принял груз самостоятельно, но, как указывает истец, денежные средства переведены не были. Факт и объем оказания услуг подтвержден совокупностью представленных в материалы дела доказательств. Учитывая, что доказательства оплаты ответчиком не представлены, требование исполнителя о взыскании долга суд удовлетворил. Таким образом, неисполнение одной из сторон обязательств, установленных законом и договором, является основанием для взыскания долга в судебном порядке<sup>76</sup>.

Закон регламентирует действия оператора в случаях, когда грузы не были вывезены в установленный срок. Во-первых, оператор должен позаботиться о безопасности груза, а для этого уведомить заказчика о необходимости обеспечения сохранности груза. Заказчик, в свою очередь, должен возместить оператору расходы, который последний понёс в связи с обеспечением защиты груза заказчика. Но могут возникнуть ситуации, когда ни одна из сторон договора перевозки морским транспортом не приняла меры по вывозу груза с территории порта. Тогда оператору морского терминала предоставляется право удержания груза. Исключения в данном правиле составляют грузы, изъятые из оборота или ограниченных в обороте в соответствии с федеральными законами; грузы, предназначенные для нужд обороны страны, безопасности государства и обеспечения правопорядка, в случае неуплаты ему предусмотренных договором перевалки груза и Федеральным законом платежей. Требования оператора обеспечиваются стоимостью груза, который будет реализован. В случае, если в течение срока, предусмотренного договором перевалки, груз не был востребован, заказчик не погасил задолженность по платежам, такой груз оператор морского терминала может полностью или частично реализовать на основании решения суда.

О реализации скоропортящихся грузов (требующих специальных условий хранения, например, содержания в морозильных камерах или в отапливаемых помещениях), принадлежащих заказчику на праве собственности, оператор уведомляет заказчика в письменной форме, если иное не предусмотрели стороны в договоре перевалки груза. В случае, если заказчик в течение четырёх суток не принял решение о судьбе своего груза, оператор морского терминала вправе реализовать груз в порядке купли-продажи исходя из цены груза, подтвержденной документами об оплате его стоимости. Если такие документы отсутствуют, - договором или на основании экспертной оценки, которая осуществляется согласно законодательству РФ. Таким образом, можно сделать вывод о том, что законодатель даёт время для устранения проблем в принятии

<sup>75</sup> Приказ Министерства транспорта РФ от 9 июля 2014 г. N 182 "Об утверждении Правил оказания услуг по перевалке грузов в морском порту" // «Российская газета», 30.01.2015, № 18, ст. 59

<sup>76</sup> Постановление АС Краснодарского края от 9 ноября 2015 г. по делу №А32-39537/2014 // «Судебные и нормативные акты РФ»



груза заказчиком, а в случае его отказа от груза предусмотрена процедура реализации данного груза.

При этом заказчик не остается в стороне. Средства от реализации груза перечисляются заказчику с учетом вычета платежей, причитающихся оператору морского терминала и связанных с удержанием и реализацией груза расходов. Если эти средства не смогли покрыть причитающийся оператору долг, оператор имеет право обратиться в суд с требованием о полном возмещении причиненных ему убытков<sup>77</sup>.

В целях защиты прав заказчика Федеральный закон закрепляет основания ответственности оператора морского терминала. Г.Г. Иванов указывает, что при разработке главы 5 ФЗ «О морских портах...» выборочно были взяты положения Конвенции ООН «Об ответственности операторов транспортных терминалов в международной торговле» от 19 апреля 1991 года, при этом содержание этих норм существенно изменено. Как отмечает Г.Г. Иванов, вместо того, чтобы создать режим ответственности оператора морского терминала, глава 5 ФЗ «О морских портах...» сконструирована таким образом, чтобы в максимально возможной степени защитить оператора против претензий заказчика - отправителя, получателя, перевозчика и любого иного лица<sup>78</sup>.

Итак, оператор морского терминала ответственен за возможную утрату, повреждение или недостачу грузов, начиная со дня их принятия на склад и до дня их выдачи заказчику или предоставления ему грузов в распоряжение. Стоимость грузов, за утрату, повреждение или недостачу которых оператор должен нести ответственность, определяется исходя из цены данных грузов, которая подтверждается документами об оплате или иными документами, сопровождающими груз. Возможно определение цены, обычно взимаемой за подобные товары, либо руководствуясь экспертной оценкой. Обратимся к судебной практике по делам, связанным с повреждением груза во время оказания услуг по его перевалке. ОАО «Амурское пароходство» обратилось в суд с иском о взыскании с ООО «Морской порт в бухте Троицы» убытков, связанных с ненадлежащим исполнением обязательств по договору перевалки груза. Условиями договора перевалки предусмотрено, что исполнитель обязан предоставлять закрытую складскую площадь для размещения и технологического накопления груза. В ходе исполнения договора перевалки истец осуществил завоз груза в порт ответчика, который был размещен на закрытом складе с целью осуществления технологического накопления. Впоследствии на складе выявлены нарушения хранения груза, что привело к его порче. При обследовании груза были выявлены признаки порчи упаковок, причиной повреждения груза явилось его намокание, вызванное течью кровли во время выпадения атмосферных осадков. В рамках исполнения обязательств по договору транспортной экспедиции, истец (экспедитор) удовлетворил претензию своего клиента, возместил документально подтвержденные убытки и, полагая, что в результате возмещения вреда принципалу, вызванного ненадлежащим выполнением обязательств по хранению груза исполнителем (ответчиком), у заказчика (истца) возник ущерб, обратился к ответчику с соответствующим требованием. Закон о морских портах устанавливает годичный срок исковой давности для заявлений, вытекающих из договора перевалки грузов, но истцом он был пропущен.<sup>79</sup> Таким образом, ущерб непосредственному владельцу груза был возмещен, но в результате пропуска срока исковой давности заказчик не смог возместить собственный ущерб. Помимо этого, на данном примере видно, какова роль метеорологических условий при оказании услуг по перевалке грузов, о которой говорилось ранее.

<sup>77</sup> Статья 23 ФЗ «О морских портах ...».

<sup>78</sup> Иванов Г.Г. Правовое регулирование морского судоходства в Российской Федерации. 2-е изд., перераб. и доп. //Иванов Г.Г. - М.: Морские вести России, 2009. 496 с.

<sup>79</sup>Постановление ФАС Дальневосточного округа от 25 ноября 2016 г. по делу № А51-992/2016 // «Судебные и нормативные акты РФ»

Федеральный закон закрепляет в качестве обязательного претензионный порядок урегулирования спора по делам об оказании услуг морским портом. В этом правиле исключения могут составлять случаи предъявления исков в связи с оказанием услуг и выполнением работ для личных, семейных, домашних и иных не связанных с осуществлением заказчиком предпринимательской деятельности нужд<sup>80</sup>.

Законодатель наделяет заказчика правом подачи претензии в течение шести месяцев со дня наступления событий, образующих право на претензию. При пропуске указанного срока оператор морского терминала может рассмотреть претензию, если посчитает причины пропуска срока её подачи уважительными. Срок рассмотрения претензии - тридцать дней со дня ее получения. О результате рассмотрения он должен уведомить заявителя в письменной форме. Решением рассмотрения претензии может быть удовлетворение, частичное удовлетворение, или отклонение данной претензии. При частичном удовлетворении или отклонении претензии оператор должен указать основание данного решения и нормативные правовые акты Российской Федерации, подтверждающие законность принятого решения. Представленные при подаче претензии документы направляются заявителю.

Если при помощи претензии спор разрешить не удалось, сторона вправе обратиться с иском в суд. Как отмечалось в приведённом ранее решении суда, срок исковой давности исков, вытекающих из договора перевалки груза, составляет 1 год со дня наступления событий, послуживших основаниями для предъявления данных исков<sup>81</sup>.

Арбитражные суды имеют большую практику по делам, вытекающим из договора перевалки грузов. Например, спорная ситуация может возникнуть по причине не подтверждения одной из сторон плана перевозок груза, что является основанием для начисления неустойки. Рассмотрим следующий случай. ОАО «Сибуглемет» обратилось в суд с иском к ОАО «Ванинский морской порт» о взыскании неустойки за отказ в подтверждении плана перевалки груза в порту. По условиям договора порт принимает в план грузопереработки грузы клиента, а клиент за свой счет осуществляет завоз грузов в порт железнодорожным транспортом и вывоз грузов из порта морским транспортом в порядке и объемах, подтверждаемых сторонами в ежемесячных планах завоза грузов и ежемесячных графиках вывоза грузов из порта, обеспечивая при этом единовременное накопление грузов на складах порта в пределах установленной нормы. Истцом в ОАО «РЖД» были поданы заявки на прием груза для доставки в порт, которая ответчиком отклонена. Указанные обстоятельства послужили основанием для начисления предусмотренной договором неустойки. Претензия истца оставлена ответчиком без ответа. Отказ порта от согласования заявленного истцом к перевозке объема груза на следует из заявок, поданных в ОАО «РЖД». Заявки не согласованы ОАО «РЖД» по причине отказа порта в приеме груза со ссылкой на пункт 3 «Перечня критериев технических и технологических возможностей осуществления перевозки, отсутствие которых является для перевозчика и владельца инфраструктуры основанием отказа от согласования заявки на перевозку грузов». Неприятие ОАО «РЖД» грузов, предназначенных к отправке в порт, исключает возможность реализации плана перевалки на предусмотренный период, следовательно, суд удовлетворил требования истца<sup>82</sup>. Таким образом, необоснованный отказ морского порта от обязательства по согласованию заявки клиента о принятии груза для перевалки является основанием для выплаты последнему неустойки.

---

<sup>80</sup> Статья 25 ФЗ «О морских портах ...».

<sup>81</sup> Там же.

<sup>82</sup> Постановление ФАС Дальневосточного округа от 2 июля 2014 №№ А73-2249/2013, Ф03-2732/2014 // «Судебные и нормативные акты РФ»

## 11. Контроль в портах и расследование морских аварий

Основные международные конвенции по морскому судоходству содержат специальные положения о контроле в портах. Так, согласно Конвенции СОЛАС-74 каждое судно, находящееся в порту другого государства-участника, подлежит контролю, цель которого — проверить наличие действительных свидетельств, предусмотренных Конвенцией. Если имеется существенное несоответствие между состоянием судна или его снабжением и данными любого свидетельства, либо судно и его оборудование непригодны для выхода в море без опасности для судна и людей, либо истек срок свидетельства или оно утратило силу, судну запрещается выход в море. При осуществлении контроля должны прилагаться все возможные усилия, чтобы избежать неоправданной задержки или отсрочки отхода судна. В соответствии с Конвенцией МАРПОЛ-73/78 судно, обязанное иметь свидетельство согласно правилам Конвенции, может быть подвергнуто инспектированию соответствующими должностными лицами во время пребывания в порту или в удаленном от берега терминале. Такое инспектирование ограничивается лишь проверкой наличия на судне непросроченного свидетельства, если нет явных оснований полагать, что состояние судна и его оборудования в значительной мере не соответствует указанным в свидетельствах данным. В последнем случае принимаются меры, обеспечивающие, чтобы судно не уходило до тех пор, пока оно не перестанет представлять чрезмерную угрозу для морской среды.

Конвенция ПДНВ-78/95 устанавливает, что суда при нахождении в портах могут быть подвергнуты контролю, чтобы проверить, что все работающие на судне моряки имеют надлежащие дипломы и действительные льготные разрешения и что количество моряков, работающих на судне, и их дипломы соответствуют требованиям по безопасному укомплектованию экипажа.

Примерно такие же положения содержит и Международная конвенция о грузовой марке 1966 г. Суда, имеющие свидетельства, выданные в соответствии с Конвенцией, подлежат в порту государства — участника Конвенции контролю, который осуществляется, чтобы установить факт наличия на судне действительного свидетельства. Если оно имеется, то контроль ограничивается установлением того, что: а) судно не перегружено сверх пределов, разрешаемых свидетельством; б) расположение грузовой марки на судне соответствует свидетельству; в) судно не подвергалось таким существенным изменениям, вследствие которых оно не в состоянии выйти в море без опасности для человеческой жизни.

Суда, плавающие под флагами государств — участников Международной конвенции по обмеру судов 1969 г., подлежат инспекции в портах других государств — участников Конвенции, осуществляемой надлежащим образом уполномоченными должностными лицами. Такая инспекция ограничивается установлением того, что судно имеет действительное мерительное свидетельство и что его главные характеристики соответствуют данным такого свидетельства. Осуществление инспекции не должно приводить к задержке судна.

Контролю в портах за соблюдением положений конвенций МОТ, перечисленных в Приложении к Конвенции № 147 МОТ о минимальных нормах на торговых судах 1976 г., подлежат суда государств — участников этих конвенций. Учитывая положения указанных конвенций о контроле ИМО принята Резолюция А.1052(27) Процедуры контроля судов государством порта.

Государство порта должно не только контролировать постоянное соблюдение стандартов безопасности на море и способствовать предотвращению загрязнения в том, что касается иностранных судов в портах, но и стремиться оценить компетентность экипажей в отношении эксплуатационных требований, касающихся их обязанностей,

особенно в отношении пассажирских судов и судов, которые могут представлять собой опасность.

Проверка на борту судна выполнения эксплуатационных требований может производиться, если во время инспектирования в рамках контроля инспектор выявил такие эксплуатационные недостатки, как: выполнение перегрузочных операций без соблюдения норм безопасности, отсутствие расписаний по тревогам, а также недостатки, указывающие на то, что члены экипажа, работающие на руководящих должностях, не могут общаться между собой и с другими лицами на борту судна.

Проверка может осуществляться и в тех случаях, когда имели место столкновение судна, посадка на мель или касание грунта, либо судно, будучи на ходу, на якоре или у причала, допустило сброс веществ, который согласно любой международной конвенции является незаконным, либо судно производило ошибочное или опасное маневрирование, не придерживалось принятых систем движения или безопасных навигационных практик и процедур, либо судно эксплуатировалось таким образом, что это представляло опасность для людей, имущества и окружающей среды.

Инспектор может проверить: знают ли члены экипажа свои обязанности; способны ли они разобраться в информации, содержащейся, в частности, в наставлениях, инструкциях, относящихся к безопасным условиям эксплуатации судна и его оборудования; осведомлены ли они о требованиях к техническому обслуживанию и ремонту, к периодическим испытаниям, подготовке к учениям, а также к порядку осуществления записей в судовом журнале. Оценив степень соответствия судна эксплуатационным требованиям, инспектор определяет, является ли эксплуатационная квалификация экипажа в целом достаточной, чтобы судно могло выйти в море без особого риска для безопасности человеческой жизни или угрозы морской среде, либо требуется более высокий уровень квалификации. В последнем случае судно не получает разрешения на выход в море.

При проведении контроля за соблюдением эксплуатационных требований принимаются все возможные меры, чтобы избежать необоснованной задержки судна. При необоснованном задержании судно имеет право на возмещение понесенных в связи с этим убытков.

Признавая важный вклад в обеспечение безопасности мореплавания регионального сотрудничества, Ассамблея ИМО на 17-й сессии приняла Резолюцию «Региональное сотрудничество в проведении контроля за судами», в которой отмечалось, что такое сотрудничество во всех частях мира будет повышать значение международных стандартов и может способствовать предотвращению эксплуатации субстандартных судов. Государствам, участвующим в контроле, который осуществляет государство порта, предложено оказывать ему помощь в заключение региональных соглашений и изучении вопросов международного сотрудничества в целях обеспечения системы информации и обмена информацией о контроле, проводимом государством порта.

В настоящее время заключен ряд подобных соглашений, участниками которых являются компетентные ведомства соответствующих государств. Россия — участница трех таких региональных соглашений: Меморандума о взаимопонимании о контроле судов государством порта 1982 г. (Парижский меморандум), Меморандума о взаимопонимании о контроле судов государством порта в Азиатско-Тихоокеанском регионе 1993 г. (Токийский меморандум) и Меморандума о взаимопонимании о контроле судов государством порта в регионе Черного моря 2000 г. (Черноморский меморандум).

Парижский меморандум был принят соответствующими органами исполнительной власти Бельгии, Дании, Нидерландов, Греции, Ирландии, Испании, Италии, Португалии, Финляндии, ФРГ и Швеции. Впоследствии к нему присоединились Канада, Польша, Россия, Хорватия, Исландия. В Меморандуме компетентные органы власти приняли на себя обязательство поддерживать эффективную систему контроля со стороны государства

порта в целях обеспечения того, чтобы иностранные суда, посещающие их порты, отвечали нормам, содержащимся в соответствующих международных конвенциях (СОЛАС-74, МАРПОЛ-73/78, ПДНВ- 78/95, МППСС и др.). Орган исполнительной власти каждого из государств-участников обязуется довести до 25% общее число проверенных иностранных судов, посещающих его порты в течение года, избегая инспекции судов, которые были проверены органом исполнительной власти одного из других государств-участников, в течение шести месяцев после проверки, если нет очевидных доказательств необходимости такой проверки.

В случае если судно задерживается портовыми властями, государство флага немедленно информируется об этом в письменной форме с приложением доклада о проверке.

Каждое государство порта принимает меры к тому, чтобы все суда, у которых отсутствовали документы, предусмотренные Международным кодексом по управлению безопасной эксплуатацией судов и предотвращением загрязнения, и которым во избежание задержки было разрешено покинуть порт, не получали разрешения на заход в любой порт государства — участника Меморандума до тех пор, пока судовладелец или оператор судна не убедят соответствующий орган государства, который задерживал судно, что у него имеются действительные свидетельства, предусмотренные названным Кодексом.

Каждая морская администрация должна публиковать (по крайней мере, ежеквартально) информацию относительно судов, задержанных в течение предыдущего трехмесячного периода, и судов, которые были задержаны более одного раза в течение последних 24 месяцев.

При осуществлении контроля администрации предъявляют требования, предусмотренные международными конвенциями, и к тем судам, которые плавают под флагами государств, не являющихся участниками соответствующих конвенций, с тем чтобы они не оказались в преимущественном положении по сравнению с остальными судами.

В интересах обеспечения безопасности мореплавания необходимо тщательно расследовать каждую аварию, с тем чтобы выводы такого расследования способствовали предотвращению в будущем допущенных ошибок.

В соответствии с п. 7 ст. 94 Конвенции ООН по морскому праву 1982 г. каждое государство организует расследование квалифицированными экспертами каждой морской аварии или навигационного инцидента в открытом море (с участием плавающего под его флагом судна), приведшего к гибели граждан другого государства или к нанесению им серьезных увечий, либо к серьезному ущербу судам или установкам другого государства, либо ущербу морской среде. В соответствии с правилом 21 гл. I Приложения к Конвенции СОЛАС-74 каждое государство обязуется проводить расследование любой аварии с любым его судном. Нормы о расследовании аварий содержатся в Конвенции МАРПОЛ-73/78 (ст. 12) и в Международной конвенции о грузовой марке 1966 г. (ст. 23).

Порядок расследования аварий определяется национальным законодательством. Вместе с тем государство, осуществляющее расследование аварии, должно сотрудничать с соответствующими властями государства флага и другими заинтересованными сторонами. мая 2008 г. Комитет по безопасности на море ИМО Резолюцией MSC.255(84) принял Кодекс международных стандартов и рекомендуемой практики расследования аварии или инцидента на море (Кодекс расследования аварий). Кодекс вступил в силу с января 2010 г. одновременно с поправками к гл. XI-1 Конвенции СОЛАС-74, придающими обязательный характер частям I и II Кодекса.

Данный Кодекс объединяет передовую практику расследования аварий и инцидентов на море, которая была установлена Кодексом расследований аварий и инцидентов на море, принятым в ноябре 1997 г. ИМО (Резолюция А.849(20)), и основан на этой практике (этот Кодекс утратил силу с 1 января 2010 г.).

Кодекс, устанавливая некоторые обязательные требования, в то же время признает различия в международном и национальном праве в отношении расследований аварий и инцидентов на море и предназначен способствовать объективным расследованиям на благо государств флага судна, прибрежных государств, ИМО и морского судоходства в целом.

Целью Кодекса является обеспечение того, чтобы государства применяли общий подход при проведении расследований аварий и инцидентов на море. Эти расследования нацелены не на распределение вины или определение ответственности, а на предотвращение в будущем аварий и инцидентов на море.

Исходя из того, что согласно документам ИМО каждое государство флага обязано проводить расследование любой аварии, произошедшей с любым из его судов, если оно считает, что такое расследование может способствовать определению того, какие изменения было бы желательно внести в действующие правила, или если такая авария нанесла большой вред окружающей среде, Кодекс также принимает во внимание, что государство флага судна должно организовать расследование определенных аварий или инцидентов плавания в открытом море лицом или лицами подходящей квалификации. Кодекс состоит из трех частей. В части I наибольший интерес представляет определение аварии на море.

Авария на море означает событие или последовательность событий, которые привели к любому из нижеперечисленного, произошедшего в прямой связи с эксплуатацией судна: гибель человека или серьезное телесное повреждение; потеря человека с судна; гибель, предполагаемая гибель или оставление судна; повреждение судна; посадка судна на грунт, или лишение его возможности движения, или участие в столкновении; повреждение, нанесенное морской инфраструктуре вне судна, которое могло бы серьезно угрожать безопасности самого судна, другого судна или отдельного лица; серьезный ущерб окружающей среде или возможный серьезный ущерб окружающей среде, вызванный повреждением судна или судов.

Однако термин «авария на море» не означает умышленного действия или бездействия с намерением причинить вред безопасности судна, отдельному лицу или окружающей среде.

Очень серьезная авария означает аварию, повлекшую полную гибель судна или смерть человека или причинившую серьезный ущерб окружающей среде. В гл. 2 части I приводятся также определения существенного ущерба, серьезного телесного повреждения, серьезного ущерба окружающей среде, существенно заинтересованного государства.

Часть II Кодекса содержит обязательные стандарты расследования. Некоторые положения применяются только в отношении определенных категорий аварий на море и являются обязательными только для расследования этих аварий.

Положения части III Кодекса могут применяться только к определенным авариям на море. Эти положения части III могут содержать рекомендации о том, чтобы такие положения применялись при расследовании других аварий или инцидентов на море. Правительство каждого государства должно предоставить ИМО подробную информацию о контактном адресе расследующего(их) органа(ов), проводящего(их) расследования в его государстве.

Если авария происходит в открытом море или в исключительной экономической зоне, государство флага вовлеченного судна или судов должно как можно скорее уведомить другие существенно заинтересованные государства. Если авария происходит в пределах территории, включая территориальное море прибрежного государства, государства флага судна или судов и прибрежное государство должны как можно скорее уведомить друг друга, и каждое из них — другие существенно заинтересованные государства.

Уведомление не должно задерживаться из-за отсутствия полной информации. Уведомление должно содержать как можно больше из имеющейся в наличии следующей информации: название судна и его государство флага; номер ИМО; характер аварии; место, где произошла авария; дата и время аварии; число получивших серьезные телесные повреждения или погибших; последствия аварии для отдельных лиц, имущества и окружающей среды; идентификационные данные любого другого вовлеченного судна. Должно проводиться расследование каждой очень серьезной аварии на море. С соблюдением любого соглашения, заключенного в соответствии с гл. 7 Кодекса, государство флага судна, вовлеченного в очень серьезную аварию на море, несет ответственность за обеспечение того, чтобы расследование проводилось и завершалось в соответствии с данным Кодексом.

Порядок заключения соглашений государства флага судна с другим существенно заинтересованным государством о проведении расследования в зависимости от того, где происходит авария (в пределах территории, включая территориальное море, в открытом море или исключительной экономической зоне государства), определяется гл. 7 Кодекса. Все государства должны обеспечивать, чтобы их национальное законодательство предоставляло лицу (лицам), проводящему(им) расследование, возможность посещать судно, опрашивать капитана, экипаж и любое другое вовлеченное лицо и получить доказательственный материал в целях расследования (гл. 8 Кодекса). Если расследующее(ие) государство (а) проводит(ят) расследование согласно данному Кодексу, ничто не предопределяет права другого существенно заинтересованного государства на проведение своего собственного отдельного расследования. Расследующее(ие) государство(а) должно(ы) обеспечивать, чтобы лицо (лица), проводящее(ие) расследование, действовало(и) беспристрастно и объективно. Расследование должно быть таким, чтобы можно было сделать доклад о результатах расследования без указания или вмешательства какого-либо лица или организации, которые могут быть затронуты результатами расследования. Согласно гл. 12, если расследование требует свидетельских показаний моряка, дача свидетельских показаний должна проводиться при первой же возможности. Моряку должно быть дозволено вернуться на его судно или репатрироваться при первой же возможности. В отношении моряков должны постоянно соблюдаться права человека. Все моряки, дающие свидетельские показания, должны быть проинформированы об основании для расследования и о его характере. Более того, моряк, дающий свидетельские показания, должен иметь информацию и получить возможность получения соответствующей юридической консультации.

27 апреля 2006 г. Юридический комитет ИМО и Административный совет МОТ приняли Руководство по справедливому обращению с моряками в случае морской аварии. Руководство не преследует цели вмешательства в национальные уголовные или гражданские процессы какого-либо государства, а также не препятствует морякам в полной мере пользоваться их основными правами. Моряки имеют право на защиту от принуждения и запугивания со стороны каких-либо источников в течение или после расследования морской аварии. Расследование не должно создавать препятствий для моряка в смысле репатриации, проживания, средств к существованию, выплаты заработной платы и других льгот. Руководство содержит рекомендации для государства порта или прибрежного государства, для государства флага, государства моряка, для судовладельцев и самих моряков.

Расследующее(ие) государство(а) должно(ы) направлять ИМО окончательную версию доклада о расследовании по каждому расследованию очень серьезной аварии на море.

Если расследование проводится в отношении аварии или инцидента, не являющихся очень серьезной аварией, а подготовленный доклад о расследовании содержит информацию, которая может предотвратить или уменьшить серьезность аварий

или инцидентов в будущем, окончательная версия доклада должна быть направлена в ИМО.

Расследующее(ие) государство(а) должно(ы) обеспечить доступность окончательного доклада о расследовании для общественности и морской отрасли, либо расследующее(ие) государство(а) должно(ы) взять на себя обязательство предоставить общественности и морской отрасли сведения о том, как получить доступ к докладу, если он опубликован другим государством или ИМО.

Как уже отмечалось, положения части III Кодекса носят характер рекомендаций. Так, согласно гл. 15 государствам рекомендуется обеспечить, чтобы органы расследования имели в своем распоряжении достаточные материальные и финансовые ресурсы и подходящим образом квалифицированный персонал, позволяющие им способствовать выполнению обязательств государства по проведению расследований аварий и инцидентов на море согласно данному Кодексу.

Расследование аварий (иных, чем очень серьезные аварии) и расследование инцидентов рекомендуется проводить государством флага вовлеченного судна, если считается вероятным, что расследование предоставит информацию, которая может быть использована для предотвращения аварий и инцидентов в будущем. Если в ходе расследования станет известным или возникнет подозрение, что совершено преступление, подпадающее под ст. 3, 3 bis, 3 tet или 3 quartet Конвенции о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности морского судоходства, расследующему органу рекомендуется немедленно обеспечить, чтобы орган заинтересованного государства, ответственный за охрану на море, был информирован.

Согласно гл. 20 Кодекса, если расследование начинается согласно данному Кодексу, рекомендуется, чтобы капитан, собственник и агент судна, вовлеченного в аварию или инцидент, получили как можно скорее информацию: о расследовании аварии или инцидента; времени и месте начала расследования; названии и подробном адресе для контакта с расследующим органом(ами); положениях законодательства, в соответствии с которыми проводится расследование; правах и обязанностях сторон в расследовании; правах и обязанностях государства или государств, проводящих расследование. Рекомендуется не задерживать судно на срок более того, чем это необходимо государству(ам), проводящему(им) расследование. Следует начинать его как можно раньше и не задерживать судно без необходимости.

В соответствии с гл. 23 государствам рекомендуется обеспечить, чтобы лицо (лица), проводящее(ие) расследование, могло(и) раскрывать информацию из документов расследования, только если: это необходимо или желательно сделать в целях обеспечения безопасности на транспорте и в целях учета расследования в будущем любого воздействия на доступность информации по безопасности; иное разрешено согласно данному Кодексу.

Где это разрешено национальным законодательством государства, готовящего доклад о расследовании, проект доклада и окончательный доклад рекомендуется защищать от доступа к свидетельским показаниям в судебном процессе, связанном с аварией или инцидентом на море, когда этот доступ может привести к дисциплинарным мерам, уголовному наказанию или определению гражданской ответственности. Если существенно заинтересованное государство не согласно с окончательным докладом полностью или с какой-либо его частью, оно может представить в ИМО свой собственный доклад.

Приказ Минтранса России от 08.10.2013 № 308 «Об утверждении Положения о расследовании аварий или инцидентов на море», в основе которого лежит указанный выше Кодекс.

До недавнего времени такие важные вопросы, как подъем и удаление затонувших морских судов, решались в основном национальным законодательством. Однако



государства стали сознавать, что затонувшие суда, если они не удалены, могут представлять опасность для судоходства или морской среды, причем не только во внутренних водах и территориальном море государств. Возник вопрос о необходимости создания единообразных международных правил и процедур, которые обеспечивали бы быстрое и эффективное удаление затонувших судов и выплату компенсации за связанные с этим расходы. Принимая во внимание принципы международного морского права, закрепленные в Конвенции ООН по морскому праву 1982 г., и положения обычного международного морского права, 18 мая 2007 г. в Найроби (Кения) была принята Найробийская конвенция об удалении затонувших судов. Конвенция применяется к судам, затонувшим в исключительной экономической зоне государства. Однако государство-участник может распространить применение Конвенции на суда, затонувшие в пределах его территории, включая территориальное море (с учетом определенных особенностей). Согласно ст. 5 Конвенции государство-участник требует от капитана и оператора судна, плавающего под его флагом, немедленно сообщить затронутому государству об инциденте, после которого оно затонуло. В сообщении указываются все необходимые данные, чтобы затронутое государство определило, представляет ли затонувшее судно опасность.

По получении известия о затонувшем судне затронутое государство использует все практические средства для того, чтобы в срочном порядке предупредить мореплавателей и заинтересованные государства о характере и местонахождении затонувшего судна. Это государство немедленно информирует государство регистрации и зарегистрированного собственника. Если затонувшее судно представляет опасность, зарегистрированный собственник представляет затронутому государству доказательства страхового или иного финансового обеспечения. Зарегистрированный собственник удаляет затонувшее судно, представляющее опасность.

Если зарегистрированный собственник не удаляет затонувшее судно, затронутое государство может удалить его наиболее практичными и быстро доступными средствами с учетом собственной безопасности и защиты морской среды.

В соответствии со ст. 10 Конвенции зарегистрированный собственник несет ответственность за расходы на установление места нахождения, обозначение и удаление затонувшего судна. Собственник освобождается от ответственности, если морская авария, в результате которой судно затонуло, произошла при тех же обстоятельствах, при которых собственник судна освобождается от ответственности за загрязнение в соответствии с Конвенцией ООН 1982 г. Собственник имеет право ограничить свою ответственность на основании любого применимого национального или международного режима, например Конвенции об ограничении ответственности по морским требованиям 1976 г.<sup>83</sup> Зарегистрированный собственник судна валовой вместимостью 300 тонн и более должен для покрытия своей ответственности осуществить страхование или предоставить иное финансовое обеспечение, не превышающее сумму, исчисленную в соответствии с Конвенцией 1976 г. с поправками. Свидетельство, удостоверяющее наличие страхования или иного финансового обеспечения, выдается каждому судну валовой вместимостью 300 тонн и более соответствующими органами государства регистрации судна. Государство-участник не разрешает эксплуатацию судна, имеющего право плавания под его флагом, если оно не имеет указанного выше свидетельства. Каждое государство-участник обеспечивает, чтобы согласно его национальному законодательству страхование или иное финансовое обеспечение имелось в отношении каждого судна валовой вместимостью 300 тонн и более, независимо от места его регистрации, входящего в порт на его территории или подходящего к прибрежному сооружению в его территориальном море или отходящего от него.

---

<sup>83</sup> С изменениями на 19 апреля 2012 года.

## 11. Научные статьи по дисциплине

1. Актуальные вопросы правового регулирования отношений в морском порту: монография / Под общ. ред.: Тормосина Г.Г. Новороссийск: МГА им. адм. Ф.Ф. Ушакова, 2011. 160 с.
2. Андреева А.Е. Государственный портовый контроль, проблема совершенствования российского законодательства // Вестник Владимирского юридического института. Владимир: Изд-во ВЮИ ФСИН России, 2010, № 14. С. 44-46
3. Андреева А.Е. Историко-правовые аспекты классификации объектов портового контроля безопасности международного мореплавания // Международное публичное и частное право. М.: Юрист, 2010, № 4. С. 25-27
4. Андреева А.Е. Международно-правовые акты в сфере портового контроля безопасности мореплавания // Юридический журнал. Южно-Сахалинск: СахГУ, 2010, Вып. 7. С. 20-24
5. Андреева А.Е. Объекты портового контроля безопасности международного мореплавания // Вестник Челябинского государственного университета. Челябинск: Изд-во ЧелГУ, 2010, Вып. 23. С. 97-100
6. Арустамов И.А., Троилин В.В. Совершенствование государственного управления морским портом // Юридический вестник РГЭУ. Ростов-на-Дону: Изд-во РГЭУ, 2008, № 4. С. 35-40
7. Бадура И.А., Троилин В.В. Участие общественных организаций в управлении морскими портами // Юридический вестник РГЭУ. Ростов-на-Дону: Изд-во РГЭУ, 2007, № 3. С. 16-22
8. Бадура И.А., Троилин В.В. Экономико-правовая классификация морских портов // Юридический вестник РГЭУ. Ростов-на-Дону: Изд-во РГЭУ, 2007, № 1. С. 37-40
9. Басыров Л.А. Система транспортной безопасности России рискует потерять ключевое звено // Право и образование. 2010. № 4. С. 165-170.
10. Береснев С.С. Определение износа при оценке прав пользования портовыми гидротехническими сооружениями по договору аренды // Имущественные отношения в Российской Федерации. 2011. № 10. С. 77-91.
11. Береснев С.С. Определение обоснованной арендной платы за пользование гидротехническими сооружениями в морских портах // Морской вестник. 2009. № 2. С. 118-121.
12. Бразовская Я.Е. Правовое регулирование государственного портового контроля в Российской Федерации // Пробелы в российском законодательстве. 2011. № 5. С. 76-79.
13. Бразовская Я.Е. Правовое регулирование оформления груза в морских портах // Транспортное право. М.: Юрист, 2009, № 1. С. 11-14
14. Бразовская Я.Е. Правовые проблемы обеспечения раннего выхода груза в морских портах // Транспортное право. М.: Юрист, 2009, № 2. С. 13-16
15. Бразовская Я.Е. Правовые проблемы обеспечения раннего выхода груза в морских портах // Юридический мир, 2009, N 5
16. Бразовская Я.Е. Правовые проблемы обеспечения раннего выхода груза в морских портах // Юридический мир. Общероссийский научно-практический правовой журнал. М.: Юрист, 2009, № 5. С. 70-73
17. Бразовская Я.Е. Проблемы правового регулирования грузооборота в морских портах России // Транспортное право. М.: Юрист, 2009, № 4. С. 27-29
18. Бразовская Я.Е., Скаридов А.С. Упрощение процедуры очистки судов и грузов в морских портах и интересы реализации энергетической стратегии РФ // Международное публичное и частное право. М.: Юрист, 2007, № 1. С. 23-32
19. Винникова Т.Б., Воробьев В.А. Морское право международное, национальное в практике морского рыбного порта г. Владивостока // Михайловские научные чтения 2009 г. Международное право и вызовы начала XXI века: от теории к практике: материалы

международной научно-практической конференции студентов, аспирантов и молодых ученых. Владивосток: Изд-во Дальневост. ун-та, 2010. С. 51-55

20. Волков Г. Правовые проблемы использования природных ресурсов в морских портах: Из практики Международного коммерческого арбитражного суда при Торгово-промышленной палате РФ за 2006 год // Хозяйство и право: Из практики Международного коммерческого арбитражного суда при Торгово-промышленной палате РФ за 2006 год. Приложение к ежемесячному юридическому журналу. М., 2007, № 8. С. 67-72

21. Глущенко П.П., Скутина А.В. Административно-правовой статус органов, уполномоченных осуществлять контроль и надзор за деятельностью в морских портах // Ученые записки Санкт-Петербургского университета управления и экономики. 2011. № 2. С. 9-18.

22. Горобцов А.П. Особенности контроля судов государством порта в соответствии с Конвенцией МОТ 2006 года // Ежегодник морского права 2008. Юбилейное издание к 40-летию Ассоциации международного морского права. М.: Линкор, 2009. С. 120-124

23. Губарева Е.А., Зобин С.В. Проблемы и перспективы развития "Большого порта Санкт-Петербург" // Ежегодник морского права 2008. Юбилейное издание к 40-летию Ассоциации международного морского права. М.: Линкор, 2009. С. 169-172

24. Давыденко А.А. Тенденции развития государственного управления морскими портами России // Управленческое консультирование. Актуальные проблемы государственного и муниципального управления. 2007. № 4. С. 74-79.

25. Дмитриев С.Н. Проблемы организации государственного контроля и надзора в морских портах // Транспортное право. М.: Юрист, 2009, № 4. С. 10-16

26. Иванов Г.В. Проблема разграничения сфер деятельности лоцманских организаций в морских портах Российской Федерации // Транспортное право. М.: Юрист, 2006, № 3. С. 22-26

27. Кабатова О.Ю. Правовые проблемы обеспечения безопасности портов // Транспортное право. М.: Юрист, 2006, № 3. С. 31-33

28. Калпин А.Г. Безопасные порты и причалы погрузки или выгрузки в договоре фрахтования морских судов // Право. М.: ГУ ВШЭ, 2010, № 2. С. 47-56

29. Коренева О.А. Территория и акватория морских портов как объекты правоотношений // Экологическое право. М.: Юрист, 2010, № 4. С. 14-20

30. Коробков В.А. Локальные аспекты оптимизации потоковых процессов в системах массового обслуживания на примере морского торгового порта Калининград // Вестник Калининградского юридического института МВД России. Научно-теоретический журнал. Калининград: Изд-во Калинингр. ЮИ МВД России, 2008, № 1 15. С. 79-83

31. Култышев С.Б., Шевченко А.С. Актуальные проблемы применения норм об удержании имущества в деятельности морских портов в РФ // Третейский суд. М., 2011, № 1 73. С. 127-143

32. Кустов Д.А., Тарибо Е.В. Освобождение от НДС работ по обслуживанию морских судов в портах: цели законодателя и учет природы налога // Налоговые споры: теория и практика. М.: Изд. Дом "Арбитражная практика", 2009, № 1. С. 41-44

33. Мальцева Н.Н., Потравный И.М. Нормативно-правовое обеспечение экологической безопасности при проектировании и строительстве морских портов в Азово-Черноморском бассейне // Экологическое право. М.: Юрист, 2008, № 6. С. 28-34

34. Милехина Е.В. Отдельные аспекты правового регулирования предотвращения загрязнения морской среды в портах // Вестник Краснодарского университета МВД России. Краснодар: ФГОУ ВПО Краснодар. ун-т МВД России, 2011, № 1. С. 77-82

35. Милехина Е.В. Открытие портов для захода иностранных торговых судов // Общество и право, 2011, N 1

36. Мошкович М., Завойкина Н., Терешко Ю. Портовая зона // ЭЖ-Юрист, 2007, N

37. Рябоненко И.П. Положение о морских лоцманах РФ 2008 г. новый этап в правовом обеспечении лоцманской деятельности в морских портах РФ // Ежегодник морского права 2008. Юбилейное издание к 40-летию Ассоциации международного морского права. М.: Линкор, 2009. С. 360-375

38. Скутина А.В. Зарубежный опыт формирования административно-правового статуса органов, обеспечивающих контроль и надзор за деятельностью в морских портах, и возможность его использования в российских условиях // Международное публичное и частное право. М.: Юрист, 2011, № 4 61. С. 46-48

39. Смыслов Б.А. Правовой статус морского порта Санкт-Петербурга // Преступность в изменяющемся мире и проблемы оптимизации борьбы с ней. М.: Российская криминологическая ассоциация, 2006. С. 296-300

40. Ступников А. Welcome в "сухой порт" // ЭЖ-Юрист, 2011, N 37.

41. Тарасенко О. Правовое регулирование земельных и имущественных отношений в морском порту // Хозяйство и право. М., 2008, № 9. С. 84-86

42. Телятник И.А. К вопросу о правовом регулировании использования морских портов в интересах Министерства обороны РФ // Правовая Россия: проблемы и перспективы развития законодательства: Материалы междугородней научно-практической конференции. С.-Пб.: Астерион, 2009. С. 164-167

43. Тормосина Г.Г. Заключение капитана морского порта как доказательство в гражданском процессе // Транспортное право. М.: Юрист, 2006, № 3. С. 27-31

44. Тормосина Г.Г. Регулирование отношений в морском порту на основе анализа положений Закона о морских портах от 8.11.2007 // Ежегодник морского права 2008. Юбилейное издание к 40-летию Ассоциации международного морского права. М.: Линкор, 2009. С. 411-422

45. Троилин В.В., Бадуря И.А. Участие общественных организаций в управлении морскими портами // Юридический вестник Ростовского государственного экономического университета. 2007. Т. 3. № 43. С. 16-22.

46. Троилин В.В., Бадуря И.А. Экономико-правовая классификация морских портов // Юридический вестник Ростовского государственного экономического университета. 2007. Т. 1. № 41. С. 37-40.

47. Чернышев Д.Н. Международная аренда государственной территории в целях обеспечения транспорта // Представительная власть - XXI век: законодательство, комментарии, проблемы. 2010. № 5-6. С. 56-58.

48. Шиганов А.В. Портовые особые экономические зоны: условия создания и перспективы Мурманска // Налоговая политика и практика. 2008. № 6. С. 54-59.

49. Ярышев С.Н. Внешнеэкономическая конкурентоспособность пунктов пропуска морских портов // Евразийский юридический журнал. 2011. № 36. С. 127-131.