



**Институт по изучению проблем морского права**  
*при Академическом Институте Гуманитарного Образования*  
(Санкт-Петербург)

**А.С. Скаридов**

# **Морское право РФ**

Учебное пособие



*Akademius*

*Санкт-Петербург*

2017

ББК 34  
УДК 67.404  
С42

Скаридов А.С. Морское право РФ. Учебное пособие / Институт по изучению проблем морского права. СПб: Academus, 2017. 251 с.

**Скаридов Александр Станиславович** – заведующий кафедрой международного и морского права ГУМРФ им. адмирала С.О. Макарова, доктор юридических наук, профессор.

Учебное пособие представляет собой анализ систематизированных российских источников в области морского права, сопоставляются и оцениваются различные научные доктрины.

Оценивается развитие российского морского права в контексте эволюции национальной морской политики.

Рассмотрены положения национальных правовых норм, в частности Кодекса торгового мореплавания РФ, Кодекса внутреннего водного транспорта РФ и иные ведомственные нормативно-правовые актов.

Материалы для проведения учебных занятий подготовлены в соответствии с программой дисциплины «Морское право РФ» и предназначены для студентов обучающихся по направлению 40.03.01 Юриспруденция.

# СОДЕРЖАНИЕ

|  |     |
|--|-----|
| <b>ГЛАВА I</b>   |     |
| РОССИЙСКОЕ МОРСКОЕ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВО  | 4   |
| 1.1 Основные источники, формирующие российское морское законодательство                        | 5   |
| 1.2 Правовой режим пространств, на которые Россия распространяет суверенные права и юрисдикцию | 7   |
| 1.3 Морские границы РФ   | 34  |
| <b>ГЛАВА II</b>  |     |
| ПРАВОВОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ МОРСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ РФ   | 53  |
| <b>ГЛАВА III</b>   |     |
| ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ КОММЕРЧЕСКОГО СУДОХОДСТВА   | 69  |
| 3.1 Организационно-правовые основы управления водным и морским транспортом РФ                  | 69  |
| 3.2 Участие РФ в международных соглашениях по регулированию международного судоходства         | 71  |
| 3.3 Правовой статус морских объектов   |     |
| 3.4.Правовое положение экипажа   | 93  |
| 3.5 Договорные отношения, вытекающие из практики эксплуатации морского транспорта              | 100 |
| 3.6 Правовое регулирование судоходства по маршрутам «Северного морского пути»                  | 139 |
| 3.7 Правила плавания по внутренним водным путям РФ   | 153 |
| <b>ГЛАВА IV</b>  |     |
| ОБЩАЯ АВАРИЯ   | 178 |
| <b>ГЛАВА V</b>   |     |
| ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ЗА НАРУШЕНИЯ ПРАВИЛ ЭКСПЛУАТАЦИИ МОРСКИХ СУДОВ                                 | 184 |
| <b>ГЛАВА VI</b>  |     |
| МОРСКОЙ ЗАЛОГ НА СУДНО И ИПОТЕКА   | 195 |
| <b>ГЛАВА VII</b>   |     |
| АРЕСТ СУДНА  | 205 |
| <b>ГЛАВА VIII</b>  |     |
| МОРСКИЕ ПРОТЕСТЫ, ПОРЯДОК РАССМОТРЕНИЯ ПРЕТЕНЗИЙ И ИСКОВ                                       | 210 |
| <b>ГЛАВА IX</b>  |     |
| РОССИЙСКИЙ МОРСКОЙ И РЕЧНОЙ РЕГИСТРЫ   | 214 |
| <b>ГЛАВА X</b>   |     |
| ПРАВОВЫЕ ОСНОВЫ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ МОРСКИХ ПОРТОВ  | 227 |
| <b>ГЛАВА XI</b>  |     |
| ПОРЯДОК УРЕГУЛИРОВАНИЯ СПОРОВ ПО МОРСКИМ ДЕЛАМ   | 243 |

# ГЛАВА I

## РОССИЙСКОЕ МОРСКОЕ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВО

Россия традиционно относится к числу ведущих морских держав, играющих активную роль в изучении, освоении и эксплуатации Мирового океана. Для экономической и социальной жизни России Мировой океан, и в первую очередь моря, омывающие побережье страны, играет первостепенную роль. Это объективно обусловлено протяженностью российской морской границы, которая составляет 38,8 тыс. км (протяженность сухопутной границы составляет 14,5 тыс. км), площадью шельфа 4,2 млн. кв. км, из которых 3,9 млн. кв. км перспективны на углеводородные ресурсы (более 80% запасов нефти и газа России сосредоточено на шельфе ее северных морей), и зависимостью жизнедеятельности России, особенно ее прибрежных регионов, от бесперебойной работы морского транспорта, обеспечения грузо- и пассажиро- перевозок.

В настоящее время Россия оказалась в принципиально новом положении в части формирования основ морской политики, а также реализации и защиты своих интересов в Мировом океане. Кризис в экономике серьезно ослабил возможности по сохранению присутствия России в Мировом океане на прежнем уровне. Вынужденное свертывание боевой службы Военно-Морского Флота в оперативно значимых районах Мирового океана, снижение боеготовности флота по причине невозможности организации оперативной и боевой подготовки с должной интенсивностью усиливает негативные последствия этого процесса и снижает способность государства к обеспечению своей безопасности с морских направлений.

Ввиду того, что в Мировом океане концентрируются различные

формы хозяйственной, научно-технической, гуманитарной, военной, политической активности государств, их союзов, международных организаций, транснациональных корпораций, пересекаются интересы субъектов морской деятельности и, как следствие, обостряются существующие между ними противоречия, Россия должна обладать внятной морской политикой и взвешенным внутренним законодательством, соотношенным с международными обязательствами государства.

## **1.1 Основные источники, формирующие российское морское законодательство**

Принято считать, что первыми государствами, формально закрепившими свои права не только на землю, но и прилегающие к ней морские пространства, были страны северной Европы. Вместе с тем, исторические памятники свидетельствуют, что еще новгородцы рассматривали свои земли и омывающие их воды как единое целое. В качестве примера можно привести договор от 03.06.1326 г. «О вечном мире», заключённый между Новгородской республикой и Шведско-норвежским королём Магнусом VIII. Традиционно упоминающийся в научной литературе как первоисточник рескрипт Якова Арагонского датирован 1327 г. Более поздним является и заявление датского короля английскому о необходимости признания Англией первенства прав датской короны на воды, прилегающие к норвежско-датским берегам, то есть те воды, которые мы сегодня называем территориальными.

В петровские времена законы государства Российского не содержали указаний на то, как измеряются морские пространства России, известные сегодня как территориальные воды и каков их правовой режим. В Манифесте российской императрицы от 07.09.1787 г. мы находим ссылки на то, что Россия признавала правилом определение ширины морских

пространств, входящих в государственную территорию по принципу досягаемости оружия, путем их отсчета от места стрельбы береговых пушек. Более поздний закон 1806 г. «О призах военными судами делаемых» избежал ответа на интересующий нас вопрос, однако в Своде правил о морских призах и репризах 1869 г. в качестве такой исходной базы упоминается термин «нейтральный берег».

Пожалуй, первым документом Российской Империи, в котором недвусмысленно приводилось понятие территориальных вод, и определялся метод их отсчета, явилась Инструкция к русскому военному крейсеру 1896 г., посланному для охраны морских промыслов в Беринговом море, где, в частности, говорилось: «Территориальными водами России признаются все заливы, бухты, рейды, проливы до 6 миль ширины, устья рек, как на материке Азии, так и на островах, и пространства открытого океана и Берингово моря на три морские или итальянские мили от крайней береговой черты в малую воду или от крайних островов, камней и оголяющихся банок и рифов, где таковые имеются»[1].

Изданный в 1868 г. российский Таможенный устав определял ширину таможенной полосы в 3 морские мили, отсчет которой надлежало осуществляться (в соответствии с п. 283 Главы 6) «... от линии берега ...» (Свод Законов Российской Империи. Т.VI. 1892. С.50).

10 декабря 1909 г. в России вступил в силу закон о расширении морской таможенной зоны. В этом законе по-новому излагалась одна из статей Таможенного Устава, где, в частности, говорилось: **«Пространство вод в 12 морских миль от линии наибольшего отлива от морских побережий Государства Российского, как на материке, так и на островах, признается морской таможенной полосой, в пределах которой все как русские, так и иностранные суда подлежат надзору со стороны тех русских властей, на которых возложена пограничная**

*охрана Государства»* (Полное собрание законов Российской империи. Собр. 3-е. Т. XXIX. 1909, отдел 1. СПб, 1912. С. 957, 958). В отличие от изданного в 1868 г. Устава Закон предусматривал, что отсчет пространств, относимых к таможенной полосе, должен был осуществляться от «линии наибольшего отлива», а не от «... линии берега», а сама таможенная полоса устанавливалась шириной в 3 морские мили (Свод Законов Российской Империи. Т. VI. 1892. С. 50).

29 декабря 1911 г. в Законе «Об установлении правил о морском рыбном промысле в Приамурском генерал-губернаторстве» Россия уточняет установленную ширину территориального моря в три географические мили, что примерно равняется 12,02 морским милям (20,87 верст), не изменяя при этом метода отсчета упомянутой морской полосы (Полное собрание законов Российской империи. Собр. 3-е. Т. XXXI. 1911, отдел 1. СПб, 1914. С. 449).

В настоящее время российское морское законодательство требует систематизации, переоценки источников советского морского права, устранения несогласованности и противоречий правового регулирования отдельных видов деятельности на море, принятия новых правовых норм, восполняющих имеющиеся пробелы. Нижеприводимый анализ не претендует на абсолютный охват всех источников российского морского права, а имеет целью очертить основные области правового регулирования.

## **1.2 Правовой режим пространств, на которые Россия распространяет суверенные права и юрисдикцию**

*Правовой режим внутренних и территориальных вод России.* Современное законодательство РФ, имеющее отношение к определению статуса своего территориального моря, основывается на Конституции, международных договорах Российской Федерации и в настоящее время состоит из нескольких федеральных законов - «О государственном кадастре

недвижимости» от 24.07.2007 № 221-ФЗ; «О Государственной границе РФ» от 01.04.1993 № 4730-1 и закона 1998 г. «О внутренних морских водах, территориальном море и прилежащей зоне РФ» от 31.06.1998 № 155-ФЗ, а также принимаемых в соответствии с ними других федеральных законов и документов ведомств, участвующих в охране Государственной границы.

Федеральный закон от 31.07.1998 г. № 155-ФЗ «О внутренних морских водах, территориальном море и прилежащей зоне Российской Федерации» к **внутренним водам** относит *морские воды, расположенные в сторону берега от исходных линий, принятых для отсчета ширины территориальных вод РФ; воды портов РФ, ограниченные линией, проходящей через наиболее удаленные в сторону моря точки гидротехнических и других сооружений портов; воды заливов, бухт, губ, лиманов (в том числе отнесенных к историческим), воды рек, озер и иных водоемов, берега которых принадлежат РФ.*

**Правовой режим внутренних водных пространств.** В соответствии с российской Конституцией (п. «к», ч. 1, Статья 72) водное законодательство находится в совместном ведении Российской Федерации и ее субъектов.

Водное законодательство состоит из Водного кодекса (далее - ВК) и принимаемых в соответствии с ним федеральных законов и иных нормативных правовых актов РФ и ее субъектов. Источниками водного права могут быть также бассейновые соглашения о восстановлении и охране водных объектов.

Первый ВК был принят 30 июня 1972 г. и он впервые в российской юридической практике ввел понятие «водный объект»; дал классификацию видов водопользования; установил разрешительный порядок предоставления права пользования конкретными водными объектами; определил приоритет хозяйственно-питьевого водопользования. 18 октября 1995 г. Государственной Думой был принят второй ВК в соответствии с

которым были введены положения:

- (1) регулирующие право собственности на водные объекты;
- (2) устанавливающие разрешительный порядок водопользования,
- (3) допускающие сочетание административных и договорных способов правового регулирования водных отношений;
- (4) узаконившие сложившуюся практику регулирования водных отношений по основным бассейнам поверхностных вод с помощью бассейновых соглашений;
- (5) определившие комплекс правил по экономическому регулированию использования, восстановления и охраны водных объектов.

Действующий Водный кодекс РФ был принят 03 июня 2006 г. № 74-ФЗ.<sup>1</sup> Согласно ВК водные объекты в зависимости от особенностей их режима, физико-географических и других особенностей подразделяются на поверхностные и подземные водные объекты.

К поверхностным водным объектам относятся моря или их отдельные части (проливы, заливы, в том числе бухты, лиманы и другие); водотоки (реки, ручьи, каналы); водоемы (озера, пруды, обводненные карьеры, водохранилища); болота; природные выходы подземных вод (родники, гейзеры); ледники, снежники.<sup>2</sup>

В отношении морей береговая линия (граница водного объекта) определяется по постоянному уровню воды, а в случае периодического изменения уровня воды - по линии максимального отлива. Применительно к рекам, каналам и озерам - по среднегодовому уровню вод в период, когда они не покрыты льдом; для прудов и водохранилищ - по нормальному подпорному уровню воды, а для болота - по границе залежи торфа на нулевой глубине.

Водные объекты находятся в федеральной собственности, однако

---

<sup>1</sup> Действует в редакции от 28 октября 2010 г.

<sup>2</sup> Статья 5 ВК.

пруды, обводненные карьеры, могут находиться в собственности субъекта РФ, муниципального образования, физического лица, юридического лица, если расположены в границах земельного участка, принадлежащего указанным лицам на праве собственности.<sup>3</sup>

Вопрос защиты водных объектов (или объектов водопользования) весьма актуальная задача, которая вряд ли может быть разрешена в рамках одного государства. Вместе с тем, ее международно-правовая составляющая, в настоящее время, представляется весьма ограниченной. Среди немногочисленных договорных источников,<sup>4</sup> прежде всего, следует назвать Конвенцию по охране и использованию трансграничных водотоков и международных озер, принятую в Хельсинки, 17 марта 1992 г.<sup>5</sup> с целью укрепления национальных и международных мер по предотвращению, ограничению и сокращению выбросов опасных веществ в водную среду и по уменьшению загрязнения морской среды, в особенности в прибрежных морских районах, из источников, расположенных на суше. В соответствии со статьей 2(6) Конвенции прибрежные государства должны осуществлять сотрудничество на основе равенства и взаимности, в частности, путем заключения двусторонних и многосторонних соглашений с целью выработки согласованной политики, программ и стратегий, охватывающих соответствующие водосборы или их части, для обеспечения предотвращения, ограничения и сокращения трансграничного воздействия.

Для предотвращения, ограничения и сокращения трансграничного воздействия стороны Конвенции разрабатывают, утверждают, осуществляют соответствующие правовые, административные,

---

<sup>3</sup> Статья 8 ВК.

<sup>4</sup> Среди декларативных источников: Декларация Стокгольмской конференции по проблемам окружающей человека среды, Декларация ЕЭК о политике в области предупреждения и борьбы с загрязнением водных ресурсов, включая трансграничное загрязнение; Декларация ЕЭК о политике в области рационального использования водных ресурсов; Хартия рационального использования подземных вод ЕЭК и некоторые другие.

<sup>5</sup> 17 июня 1999 г. к Конвенции был принят Протокол по проблемам воды и здоровья.

экономические, финансовые и технические меры (Статья 3), на что, собственно, и направлено действующее российское водное законодательство.

**Правовой режим территориального моря.** Статья 2 Федерального закона «О внутренних морских водах, территориальном море и прилежащей зоне...»<sup>6</sup> устанавливает ширину территориального моря в 12 морских миль (или иную там, где побережья государств противостоят побережью РФ или являются смежными с ним), отмеряемых от исходных линий, от побережья, включая острова.

Конституция РФ распространила суверенитет страны на всю ее территорию, которая включает в себя территории ее субъектов, внутренние воды и территориальное море, воздушное пространство над ними, а упомянутый закон «О внутренних морских водах, территориальном море и прилежащей зоне Российской Федерации» распространяет суверенитет РФ на территориальное море, воздушное пространство над ним, а также на дно территориального моря и его недра с признанием права мирного прохода иностранных судов через территориальное море.

В соответствии со Статьей 2 закона «О внутренних морских водах, территориальном море и прилежащей зоне Российской Федерации» **территориальное море** определяется как примыкающий к сухопутной территории или к внутренним морским водам морской пояс шириной 12 морских миль, отмеряемых от исходных линий, которыми являются:

- линия наибольшего отлива вдоль берега, указанная официально в изданных в РФ морских картах;
- прямая исходная линия, соединяющая наиболее удаленные в сторону моря точки островов, рифов и скал в местах, где береговая линия глубоко изрезана и извилиста или где имеется вдоль берега и в

---

<sup>6</sup> ФЗ от 31.07.1998 г. № 155-ФЗ «О внутренних морских водах, территориальном море и прилежащей зоне Российской Федерации»

непосредственной близости к нему цепь островов;

– прямая линия, не превышающая 24 морские мили, соединяющая точки наибольшего отлива пунктов естественного входа в залив либо в пролив между островами или между островом и материком, берега которых принадлежат РФ; система прямых исходных линий длиной более чем 24 морские мили, соединяющих пункты естественного входа в залив либо в пролив между островами или между островом и материком, исторически принадлежавшими РФ.

**Официальные морские карты.** Законом «О внутренних морских водах, территориальном море и прилегающей зоне Российской Федерации» определено, что исходные линии, от которых отмеряется ширина территориального моря, наносятся на морские карты масштаба 1:200 000–1:300 000, а в случае отсутствия таких карт – на карты масштаба 1:100 000 или 1:500 000. В отдельных случаях допускаются отступления от указанных масштабов, вызванные спецификой картографирования данного района, особенностями географических условий, степенью точности исходных материалов или другими причинами.

**Методы установления исходных линий.** По всей видимости, метод прямых исходных линий для отсчета российских морских пространств был впервые применен уже в советский период в мирном договоре между Российской Советской Республикой и Финляндской Республикой 1920 г. (Статья 3) для тех районов побережья договаривающихся сторон, где имеются шхеры.

Дальнейшие тенденции российского морского законодательства заключались в развитии метода прямых исходных линий. 07.02.1984 г. и 15.01.1985 г. Совмином СССР были утверждены перечни географических координат точек, определяющих положение исходных линий для отсчета ширины территориального моря, континентального шельфа и

экономической зоны. Большая часть побережья Северного Ледовитого океана оказалась охваченной системой прямых исходных линий. От пограничного знака 415, начальной точки, разделяющей российские и норвежские воды во Варангер-Фьорде в Баренцевом море и до мыса Дежнева в Беринговом проливе, побережья РФ имеет 281 отрезок прямых исходных линий, от которых отсчитывается ширина прилегающих морских пространств. Наряду с этим на 110 участках побережья Российской Федерации применяется метод нормальных исходных линий.

Системой прямых исходных линий охвачены острова Новой Земли, Северной Земли и Новосибирские острова. Кроме того, система прямых исходных использована на части побережья архипелага Земля Франца-Иосифа, островов Колгуев, Новая Сибирь, и острова Врангеля.

На тихоокеанском побережье имеется 109 участков прямых исходных линий и 51 участок, где применен метод нормальных исходных линий, от которых отсчитывается ширина прилегающих морских пространств. В том числе охвачены системой прямых исходных линий часть островов: остров Сахалин, Курильских островов (Парамушир, Симушир, Уруп, Итуруп, Кунашир, Шикотан) и Командорских островов (Беринга, Медный).

Этими же постановлениями установлено, что воды Белого моря, Чешской губы, Байдарацкой губы, Пенжинской губы являются внутренними водами, исторически принадлежащими СССР. Постановлением Совета Министров СССР от 04.07.1957 г. воды залива Петра Великого ранее также объявлялись историческими водами СССР.

Постановлением Совета Министров СССР от 15.01.1985 г. были объявлены точки прямых исходных линий на Черном море и Балтийском море. Однако, в связи с прекращением существования СССР и отделением Украины с Крымской областью, на Черном море осталась только прямая

исходная линия, замыкающая Цемесскую губу и Геленджинскую губу, а для остального российского побережья Черного моря для отсчета ширины прилегающих морских пространств применяется метод нормальных исходных линий.

В Балтийском море после распада СССР к российской территории относятся Ленинградская и Калининградская области, где от побережья последней для отсчета ширины прилежащих морских вод применялся метод нормальных исходных линий. В восточной части Финского залива применяется метод прямых исходных линий. Их система на этом участке, с учетом образования прибалтийских государств, состоит из трех линий, проведенных от точки, расположенной на договорной границе между Финляндией и СССР до поворотной точки, расположенной на острове Родшер. Далее советская система прямых исходных линий распространялась на острова, теперь принадлежащие Эстонии.

Упомянутые постановления Совета Министров СССР вызвали протесты многих морских держав, среди которых самыми энергичными были претензии США.

Первая группа противоречий связана с установлением исходных линий в отношении «цепи островов» и проведения к ним прямых исходных линий. Не являются «цепью островов» в контексте положений Статьи 7 Конвенции 1982 г. острова вдоль Северного побережья Новой Земли, острова в Карском море от шхер Минина до архипелага Норденшельда, острова Матыкан и Атыкиль в Северной части Охотского моря, острова в Тауйской губе Охотского моря; нельзя считать и хорошо очерченным углублением берега, образующим нечто большее, чем простую извилину участок побережья от мыса Четырех Скал до мыса Южный в районе залива Владимира тихоокеанского побережья.

Другую группу претензий составляют претензии в отношении

исторических вод, объявленных постановлениями Совета Министров СССР в 1957, 1984 и 1985 гг. Так, 20 июля 1957 г. СССР выдвинул требования считать историческими водами залив Петра Великого, на что последовали официальные возражения следующих государств: 31 октября 1957 г. - Нидерландов, 26.07.1957 г. и 17.01.1958 г. - Японии, 12.08.1957 г. и 06.08.1958 г. - США, 10.08.1957 г. - Великобритании, 11.10.1957 г. - Франции, 09.12.1957 г. - Швеции, 05.02.1958 г. – ФРГ.

В ноте своего посольства № 10/86 от 31 января 1986 г. США заявили о непризнании вод залива Петра Великого, Белого моря, Чешской губы, Байдарацкой губы, губы Авачинской, заливов Кропоцкий и Камчатский, как исторических вод СССР, что следовало из положений Постановления Совета Министров СССР от 1984 и 1985 гг. Претензии в отношении этих вод связаны с тем, что оспаривается их исторический титул и к тому же, по мнению США, вышеназванные заливы не попадают под критерии юридического залива согласно Статье 10 Конвенции ООН 1982 г.<sup>7</sup>.

Третью группу составляют претензии в отношении проведения прямых исходных линий там, где береговая линия не является глубоко изрезанной и извилистой. Так, в ноте Посольства США от 31 января 1986г. № 10/86 указывалось, что нельзя считать глубоко изрезанным и извилистым побережьем северное побережье Новой Земли, нельзя также признать глубоко изрезанными и извилистыми участки тихоокеанского побережья, где применен метод прямых исходных линий:

– к северу от мыса Поворотный и юго-западного побережья полуострова Камчатка,

– некоторые участки побережья Курильских островов.

Бухта Фредерикса (рядом со входом в залив Чухачева) представляет

---

<sup>7</sup> Протяженность прямой исходной линии, замыкающей залив Петра Великого, составляет 106,3 морские мили, прямая исходная линия, замыкающая Белое море, – 83,3 морские мили, Чешскую губу – 43,5 морские мили, Байдарацкую губу – 42,4 морские мили, губу Авачинскую – 71,1 морские мили, Кропоцкий залив – 103,9 морские мили, Камчатский залив – 81,0 морскую милю.

собой лишь береговой изгиб; залив Рейнске (в Охотском море) простое углубление, а не глубоко изрезанную береговую черту; отрезки прямых исходных линий у входа в порт Охотск, вдоль полуострова Лисянского проведены там, где береговая линия либо плавно изгибается, либо слегка изогнута и т.д.<sup>8</sup>

Следующую, самую многочисленную группу претензий составляют претензии в отношении цепи островов и проведения к ним прямых исходных линий. К примеру, если снова обратиться к вышеупомянутой американской ноте, то, по мнению Государственного Департамента США, не являются цепью островов острова вдоль Северного побережья Новой Земли; острова в Карском море от шхер Минина до архипелага Норденшельда, острова Матыкан и Атыкиль в Северной части Охотского моря, острова в Тауйской губе Охотского моря<sup>9</sup>.

Таким образом, установленные Советским Союзом системы прямых исходных линий явили собой прецедент, обстоятельства которого стали поводом серьезного исследования со стороны ведущих морских держав и, в частности, США.

Пожалуй, никогда еще со времен англо-норвежского спора о рыболовстве международные эксперты не изучали так тщательно законодательство иностранного государства с точки зрения его соответствия международным нормам и практике. По нашему мнению, эти претензии во многом обоснованы и должны быть учтены в процессе совершенствования российского законодательства. Автору неизвестны истинные причины, побудившие СССР выбрать в качестве основного метод прямых исходных линий как базу отсчета ширины своих территориальных вод. Не вдаваясь более в исследование причин появления вышеупомянутых постановлений

---

<sup>8</sup> Limits in the Sea. No.107. Straight baselines: USSR September 30, 1987, Office of Ocean Law and Policy Bureau of Oceans and International Environmental and Scientific Affairs.

<sup>9</sup> Советское законодательство признавало островом и «островок», и «камень», и «кекур», что следует из Постановлений СМ СССР об исходных линиях 1984 и 1985 гг.

Совета Министров СССР, заметим, что мировой нормотворческий опыт в интересах последующих умозаключений позволяет сделать, как минимум, два вывода:

(1) большей эффективностью, нежели закреплением формально юридических претензий на максимально возможные морские пространства обладает организованное стремление государства обеспечить в прибрежных водах защиту своих военно-политических и экономических интересов созданием и поддержанием в высокой степени боеготовности Военно-Морской Флот и иные морские силовые подразделения;

(2) после вступления в силу КМП-82 и признания права государств устанавливать исключительную экономическую зону, рыболовные, геологоразведочные, научно-исследовательские и прочие экономические интересы государства находятся под юридической защитой до столь значительных пространственных пределов, что это делает практически бессмысленными территориальные притязания основанные на сомнительных с правовой точки зрения решениях по установлению исходных линий, к тому же вызывающих многочисленные иностранные протесты.

### *Мирный проход*

Несмотря на ратификацию Женевской конвенции о территориальном море и прилегающей зоне 1958 г. Советское законодательство допускало только «разрешительный» проход иностранных военных кораблей через свои территориальные воды.

В 1979 г. США приняли программу «Свобода судоходства» - FON (Freedom of Navigation) предполагавшую демонстративные заходы в территориальные воды государств, имеющих по мнению американского Государственного департамента, противоречащее нормам международного

права<sup>10</sup>.

13 марта 1986 г. Американский крейсер «Йорктаун» и эсминец «Кэрон» без разрешения вошли в территориальные воды СССР в районе Южного берега Крыма с целью демонстрации права мирного прохода. 12 февраля 1988 г. эти же корабли осуществили аналогичный проход в территориальных водах СССР в районе Ялты, однако, советский ВМФ силами сторожевых кораблей Черноморского флота «Беззаветный» и «СКР-б» предприняли действия по физическому вытеснению американских кораблей из советских территориальных вод, что привело к инциденту связанному с повреждением корпусов и частичному разрушению части палубного оборудования.

Указанный инцидент понудил обе стороны письменно оформить позиции двух государств, касающихся права мирного прохода. 23.09.1989 г. министр иностранных дел СССР Э. Шеварднадзе и госсекретарь США Дж. Бэйкер подписали соглашение «О единообразном толковании правил международного права в отношении мирного прохода».

Современное российское законодательство, в том что касается мирного прохода, в целом соответствует нормам международного права. Статья 10 закона «О внутренних морских водах, территориальном море и прилегающей зоне Российской Федерации» содержит понятие прохода через территориальное море РФ, которое практически полностью совпадает с текстом Статьи 18 КМП-82. Однако, что касается перечисляемых в Конвенции немирных действий со стороны иностранных судов, то этот перечень несколько отличается от российского законодательства. Так, в Статье 11 (2) российского закона указано, что проход считается нарушающим мир, добрый порядок или безопасность РФ, если в территориальном море, любые маневры или учения с оружием любого вида;

---

<sup>10</sup> 2000-2003 гг. американские ВВс осуществляли деятельность по программе FON вблизи побережья 22 государств.

любой акт, направленный на сбор информации в ущерб обороне или безопасности РФ; любой акт пропаганды; подъем в воздух, посадку или принятие на борт любого летательного аппарата или устройства; погрузку или выгрузку любого товара или валюты, посадку или высадку любого лица вопреки пограничным, таможенным, налоговым (фискальным), санитарным, иммиграционным, ветеринарным, фитосанитарным, навигационным и другим правилам; любой акт преднамеренного и серьезного загрязнения окружающей среды вопреки требованиям законодательства РФ и нормам международного права; любую деятельность в области рыболовства и сохранения водных биологических ресурсов; проведение исследовательской или гидрографической деятельности; любой акт, направленный на создание помех функционированию любых систем связи либо любых других сооружений или установок РФ; любую другую деятельность, не имеющую прямого отношения к проходу через территориальное море.

Во-первых, фискальные и налоговые правила – не одно и то же, и Конвенция о налоговых правилах ничего не говорит. Во-вторых, если «ветеринарные» и «фитосанитарные» правила еще как-то вписываются в установленные Конвенцией «санитарные» правила, то какими «навигационными» и тем более, «другими правилами, установленными законами» следует руководствоваться, остается загадкой.

Во время прохода через территориальное море иностранные подводные лодки и другие подводные транспортные средства должны следовать на поверхности и под своим флагом, иностранные суда и военные корабли с ядерными двигателями, а также иностранные суда, перевозящие ядерные или другие опасные или ядовитые по своей природе вещества или материалы, должны иметь на борту соответствующие документы, соблюдать особые меры предосторожности и следовать по установленным для них морским коридорам и схемам разделения движения в

территориальном море.

В целях обеспечения безопасности судоходства, охраны государственных интересов и охраны окружающей среды во внутренних водах и в территориальном море РФ могут устанавливаться запретные для плавания и временно опасные для плавания районы, в которых полностью запрещается или временно ограничивается плавание, постановка на якорь, добыча морских млекопитающих и другая деятельность. Временно опасные для плавания районы устанавливаются на определенный срок после заблаговременного объявления об этом в «Извещениях мореплавателям». Решения об установлении таких районов и об их открытии принимает уполномоченный Правительством Российской Федерации федеральный орган исполнительной власти по представлению заинтересованных федеральных органов исполнительной власти. Правила, установленные для запретных для плавания и временно опасных для плавания районов, обязаны выполнять все российские и иностранные суда и военные корабли.

Все иностранные суда (за исключением военных кораблей и других государственных судов, эксплуатируемых в некоммерческих целях) независимо от их предназначения и форм собственности (далее - иностранные суда) могут заходить во внутренние воды и морские торговые и рыбные порты (далее - морские порты), открытые для захода иностранных судов.

В отношении захода иностранных военных кораблей и других государственных судов, эксплуатируемых в некоммерческих целях, во внутренние морские воды и морские порты, Федеральным Законом «О внутренних морских водах, территориальном море и прилегающей зоне Российской Федерации» устанавливается разрешительный порядок. Запрос направляется по дипломатическим каналам не позднее, чем за 30 дней до предполагаемого захода, если иной порядок не предусмотрен

международными договорами РФ. Порядок захода указанных кораблей устанавливает правительство, которым также могут быть установлены ответные ограничения такого захода.

Этим законом устанавливаются и правила вынужденного захода иностранных судов, иностранных военных кораблей или других государственных судов в территориальное море, во внутренние морские воды и в морские порты, согласно которым правом такого захода пользуются суда, и корабли всех государств без какой бы то ни было дискриминации в соответствии с нормами международного права.

Вынужденный заход может осуществляться в силу чрезвычайных обстоятельств, таких как несчастный случай, авария, стихийное бедствие или сильный шторм, угрожающий безопасности судна, ледовые условия, угрожающие безопасности судна, буксировка поврежденного судна, доставки спасенных людей, необходимость оказания срочной медицинской помощи члену экипажа или пассажиру, а также в силу других чрезвычайных обстоятельств.

В осуществлении права вынужденного захода может быть отказано аварийным иностранным судам, иностранным военным кораблям и другим государственным судам с ядерными двигателями или судам, перевозящим ядерные или другие опасные или ядовитые по своей природе вещества или материалы, которые могут нанести ущерб Российской Федерации значительно больший, чем ущерб, угрожающий такому аварийному судну.

Все споры в отношении действий иностранных военных кораблей, нарушающих законодательство Российской Федерации во внутренних морских водах, морских портах и в территориальном море, разрешаются исключительно дипломатическим путем.

На основании статьи 35 закона «О Государственной границе Российской Федерации» вооруженные силы и иные силовые ведомства

могут в пределах приграничной территории, применять оружие и боевую технику для отражения вооруженного вторжения на территорию РФ, предотвращения попыток угона за границу воздушных, морских, речных судов и других транспортных средств без пассажиров; против лиц, воздушных, морских и речных судов и других транспортных средств, пересекших (пересекающих) госграницу в нарушение установленных правил, в ответ на применение ими силы или в случаях, когда прекращение нарушения или задержание нарушителей не может быть осуществлено другими средствами; для защиты граждан от нападения, угрожающего их жизни и здоровью, для освобождения заложников; для отражения нападения на военнослужащих, лиц, выполняющих служебные обязанности или общественный долг по защите госграницы.

Применению оружия и боевой техники должно предшествовать ясно выраженное предупреждение о намерении их применить и предупредительные выстрелы. Без предупреждения оружие и боевая техника могут применяться при отражении вооруженного вторжения, внезапном или вооруженном нападении на военнослужащих и других граждан, нападении с использованием боевой техники, воздушных, морских, речных судов и других транспортных средств, вооруженном сопротивлении, побеге с оружием задержанных лиц, для освобождения заложников.

Законом «О внутренних морских водах, территориальном море и прилегающей зоне Российской Федерации» также регламентируется правовой режим исследования, использования и охраны водных биологических ресурсов и других природных ресурсов внутренних морских вод и территориального моря, при этом устанавливается, что иностранным гражданам и лицам без гражданства, иностранным юридическим лицам, а также не имеющим статуса юридического лица объединениям юридических

лиц иностранных государств и международным организациям запрещаются исследование, разведка и разработка (добыча) водных биологических ресурсов и других природных ресурсов внутренних морских вод и территориального моря, проведение морских научных исследований во внутренних морских водах и территориальном море, а также другая деятельность во внутренних морских водах и территориальном море, в том числе с борта летательного аппарата.

С учетом изложенного, представляется важным проанализировать российское законодательство, имеющее отношение к предмету исследования настоящего параграфа. Как уже отмечалось, одним из основных законодательных актов России, определяющих объем юрисдикции органов государственной власти в отношении судов, совершающих мирный проход через территориальные воды, является Федеральный закон от 31 июля 1998 г. № 155-ФЗ «О внутренних морских водах, территориальном море и прилегающей зоне Российской Федерации».<sup>11</sup> Конструкция той части закона, которая нас интересует, достаточно близко «сопровождает» аналогичные положения Конвенции ООН 1982 г. (особенно в том, что касается правил, применяемых к военным кораблям и к государственным судам, используемым в некоммерческих целях, а также гражданской юрисдикции в отношении иностранных судов). Вместе с тем, мы находим различия, которые обращают на себя внимание своим существенным значением для регулирования иностранного мореплавания в российских территориальных водах. Во-первых, указанный закон допускает, что уголовная юрисдикция Российской Федерации не осуществляется на борту иностранного судна, проходящего через территориальное море, для ареста какого-либо лица или производства расследования в связи с любым преступлением, совершенным на борту

---

<sup>11</sup> Действует в редакции 2008 г.

иностранный судна во время его прохода, за исключением следующих случаев: если «...преступление имеет такой характер, что им нарушается спокойствие в Российской Федерации или добрый порядок в территориальном море... и ... капитан иностранного судна, дипломатический агент или консульское должностное лицо..., иное лицо, представляющее лицо государства флага, обратится к должностным лицам федеральных органов исполнительной власти или к должностным лицам органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации с просьбой об оказании помощи» (Статья 17).

### ***Исключительная экономическая зона РФ***

Правовой режим исключительной экономической зоны РФ, суверенные права и юрисдикцию государства в этой категории морских пространств установлены в соответствии с законом РФ от 17.12.1998 г. № 191-ФЗ «Об исключительной экономической зоне Российской Федерации» (редакция 2010 г). В соответствии со Статьей 1 Закона исключительная экономическая зона РФ представляет собой *морской район, находящийся за пределами территориального моря РФ и прилегающий к нему, с особым правовым режимом, установленным настоящим Федеральным законом, международными договорами Российской Федерации и нормами международного права.*

Определение исключительной экономической зоны применяется также ко всем островам РФ, за исключением скал, которые не пригодны для поддержания жизни человека или для осуществления самостоятельной хозяйственной деятельности.

Внутренней границей исключительной экономической зоны является внешняя граница территориального моря. Внешняя граница исключительной экономической зоны находится на расстоянии 200 морских миль от исходных линий, от которых отмеряется ширина территориального

моря.

Делимитация исключительной экономической зоны между РФ и государствами, побережья которых противостоят побережью РФ или являются смежными с российским побережьем, осуществляется в соответствии с международными договорами РФ или общепризнанными принципами и нормами международного права.

РФ в исключительной экономической зоне осуществляет:

(1) суверенные права в целях рыболовства и сохранения водных биоресурсов и неживых ресурсов и управления такими ресурсами, а также в отношении других видов деятельности по экономической разведке и разработке исключительной экономической зоны;

(2) суверенные права в целях разведки морского дна и его недр и разработки минеральных и других неживых ресурсов, а также добычи (вылова) водных биоресурсов, относящихся к «сидячим видам» морского дна и его недр<sup>12</sup>;

(3) исключительное право разрешать и регулировать буровые работы на морском дне и в его недрах для любых целей<sup>13</sup>;

(4) исключительное право сооружать, а также разрешать и регулировать создание, эксплуатацию и использование искусственных островов, установок и сооружений. РФ осуществляет юрисдикцию над такими искусственными островами, установками и сооружениями, в том числе юрисдикцию в отношении таможенных, фискальных, санитарных и иммиграционных законов и правил, а также законов и правил, касающихся безопасности. Создание, эксплуатация и использование искусственных островов, установок и сооружений в исключительной экономической зоне

---

<sup>12</sup> Геологическое изучение, поиск, разведка и разработка минеральных и других неживых ресурсов морского дна и его недр, а также промысел живых организмов, относящихся к «сидячим видам», производятся в соответствии с законами РФ «О недрах» и «О континентальном шельфе».

<sup>13</sup> Буровые работы для любых целей осуществляются в соответствии с ФЗ «О континентальном шельфе Российской Федерации».

осуществляются в соответствии с Федеральным законом «О континентальном шельфе РФ»;

(5) юрисдикцию в отношении:

– морских научных исследований;  
– защиты и сохранения морской среды от загрязнения из всех источников;

– прокладки и эксплуатации подводных кабелей и трубопроводов<sup>14</sup>.

В российской исключительной экономической зоне все государства пользуются свободами судоходства и полетов, прокладки подводных кабелей и трубопроводов, а также другими правомерными, с точки зрения международного права, видами использования моря, относящимися к этим свободам, связанными с эксплуатацией судов, летательных аппаратов и подводных кабелей и трубопроводов. Указанные свободы осуществляются при условии соблюдения российского законодательства и международных договоров РФ.

Российские и иностранные лица, осуществляющие рыболовство и получившие разрешение на добычу (вылов) водных биоресурсов, имеют право осуществлять рыболовство только в пределах объема, видов водных биоресурсов, сроков и района их добычи (вылова), которые указаны в разрешении на добычу (вылов) водных биоресурсов.

Разведка и разработка неживых ресурсов может производиться как российскими физическими и юридическими лицами, так и иностранными: иностранными государствами и международными организациями на основании лицензии на разведку и разработку неживых ресурсов, выдаваемой специально уполномоченным федеральным органом управления государственным фондом недр.

---

<sup>14</sup> Прокладка подводных кабелей и трубопроводов Российской Федерации, а также прокладка подводных кабелей и трубопроводов иностранных государств в исключительной экономической зоне осуществляются в соответствии с ФЗ «О континентальном шельфе Российской Федерации».

Условия и порядок выдачи указанной лицензии, ее содержание, срок, на который предоставляется лицензия, права и обязанности пользователей лицензии, требования к безопасному ведению работ, основания для прекращения действия лицензии, антимонопольные требования и условия раздела продукции регламентируются законами «О континентальном шельфе», «О недрах», «О соглашениях о разделе продукции» и международными договорами РФ.

Постановлением Правительства РФ от 30.07.2004 № 391 (в редакции 2010 г.) утверждены «Правила предоставления запросов на проведение морских научных исследований в исключительной экономической зоне РФ», которые устанавливают порядок представления и рассмотрения запросов на проведение морских научных исследований и оценки запросов и принятия по ним решений.

Согласно «Правилам», заявитель, заинтересованный в проведении морских научных исследований, направляет в федеральный орган исполнительной власти по науке и технологиям запрос (российский заявитель – не менее чем за 6 месяцев до начала года проведения исследований; иностранный – не менее чем за 6 месяцев до предполагаемой даты начала проведения морских научных исследований), которому прилагаются:

(а) подробная карта каждого района морских научных исследований, которая составляется в одной из общепринятых картографических проекций и на которую наносятся:

– маршрут движения судна (другого транспортного средства) от точки пересечения границы исключительной экономической зоны РФ до района морских научных исследований и до точки обратного пересечения этой границы;

– район морских научных исследований;

– маршрут движения судна в районе морских научных исследований по месту и времени;

– географические координаты точки постановки автономных измерительных средств;

(б) информация о последнем проекте морских научных исследований, который заявитель осуществил в исключительной экономической зоне РФ:

– название проекта морских научных исследований;

– название судна (тип транспортного средства), на котором они выполнены;

– географические координаты района морских научных исследований;

– сроки проведения исследований;

(в) документы, подтверждающие передачу в научные учреждения РФ копий образцов и данных, полученных в результате проведения заявителем последнего проекта морских научных исследований в исключительной экономической зоне РФ, либо объясняющие причину того, почему копии образцов и данных не были переданы, с указанием возможных сроков такой передачи;

(г) иные материалы, относящиеся к морским научным исследованиям, на которые запрашивается разрешение.

Защита и сохранение морской среды реализуется за счет осуществления государственной экологической экспертизы и государственного экологического контроля деятельности в исключительной экономической зоне. Экспертизе подлежат все виды хозяйственной и иной деятельности в исключительной экономической зоне независимо от их сметной стоимости.

Государственный экологический контроль в исключительной

экономической зоне представляет собой систему мероприятий, направленных на предупреждение, выявление и устранение нарушений применимых международных норм и стандартов или законов, стандартов и правил Российской Федерации по защите морской среды, живых и неживых ресурсов.

Нормы, правила и меры по предотвращению, сокращению и сохранению под контролем загрязнения с судов, летательных аппаратов, искусственных островов, установок и сооружений, действующие в пределах территориального моря и внутренних вод РФ, распространяются и на ИЭЗ. Перечень вредных веществ, сброс которых в ИЭЗ запрещен, пределы допустимых концентраций вредных веществ, сброс которых разрешен только в процессе нормальной эксплуатации судов, других плавучих средств, летательных аппаратов, искусственных островов, установок и сооружений и условия сброса вредных веществ устанавливаются Правительством РФ и публикуются в «Извещениях мореплавателям».

Охрану ИЭЗ, ее водных биоресурсов и неживых ресурсов в целях их сохранения, защиты и рационального использования, защиты морской среды, экономических и иных законных интересов РФ осуществляют федеральные органы исполнительной власти, определяемые соответственно Президентом Российской Федерации и Правительством Российской Федерации.

Споры между гражданами, юридическими лицами, гражданами и юридическими лицами по поводу реализации их прав и обязанностей в российской исключительной экономической зоне разрешаются в судебном порядке судами РФ.

### ***Континентальный шельф РФ***

Правовой режим континентального шельфа Российской Федерации определяют положения Федерального закона РФ от 30.11.1995 г. № 187-ФЗ

«О континентальном шельфе РФ».

В соответствии со Статьей 1 данного закона континентальный шельф РФ (далее – КШ ) включает в себя морское дно и недра подводных районов, находящиеся за пределами территориального моря РФ на всем протяжении естественного продолжения ее сухопутной территории до внешней границы подводной окраины материка. Подводной окраиной материка является продолжение континентального массива, включающего в себя поверхность и недра континентального шельфа, склона и подъема<sup>15</sup>.

Внутренней границей континентального шельфа является внешняя граница территориального моря. Внешняя граница континентального шельфа находится на расстоянии 200 морских миль от исходных линий, от которых отмеряется ширина территориального моря, при условии, что внешняя граница подводной окраины материка не простирается на расстояние более чем 200 морских миль.

Если подводная окраина материка простирается на расстояние более 200 морских миль от указанных исходных линий, внешняя граница континентального шельфа совпадает с внешней границей подводной окраины материка, определяемой в соответствии с нормами международного права.

Делимитация КШ между РФ и государствами, побережья которых противостоят побережью или являются смежными с побережьем РФ, осуществляется на основе международных договоров РФ или норм международного права.

Линии внешних границ КШ устанавливаются путем отсчета от делимитационных линий, определенных международными договорами РФ, или от исходных линий, прохождение которых определяется путем публикации Правительством перечня географических координат и

---

<sup>15</sup> Определение континентального шельфа применяется также ко всем островам РФ.

геодезических данных исходных точек, указываемых на официально изданных картах или опубликованных в «Извещениях мореплавателям».

Российская Федерация на континентальном шельфе осуществляет:

(1) суверенные права в целях разведки континентального шельфа и разработки его минеральных и водных биоресурсов.

(2) исключительное право разрешать и регулировать буровые работы на континентальном шельфе для любых целей;

(3) исключительное право сооружать, а также разрешать и регулировать создание, эксплуатацию и использование искусственных островов, установок и сооружений;

(4) юрисдикцию в отношении:

– морских научных исследований;

– защиты и сохранения морской среды в связи с разведкой и разработкой минеральных ресурсов, рыболовством, захоронения отходов и других материалов;

– прокладки и эксплуатации подводных кабелей и трубопроводов.

РФ осуществляет суверенные права и юрисдикцию на континентальном шельфе, руководствуясь экономическими, торговыми, научными и иными интересами и нормами международного права и при этом не препятствуя осуществлению судоходства, иных прав и свобод других государств, признаваемых в соответствии с общепризнанными принципами и нормами международного права.

Пользователям недр, которые соответствуют требованиям, предусмотренным частью третьей статьи 9 Закона РФ «О недрах», и осуществляют геологическое изучение участков в рамках соответствующих федеральных целевых программ, могут предоставляться субсидии из федерального бюджета на осуществление работ по геологическому изучению участков.

Создавать искусственные острова, установки и сооружения на континентальном шельфе могут:

– федеральные органы исполнительной власти и органы исполнительной власти субъектов РФ, физические и юридические лица РФ, а также иные лица, являющиеся инвесторами в соответствии с Федеральным законом «О соглашениях о разделе продукции» 1995 г. (редакция 2010 г.);

– иностранные государства, их физические и юридические лица, иные лица, являющиеся инвесторами;

– компетентные международные организации.

Искусственные острова, установки и сооружения, установленные на российском КШ, не обладают статусом островов и не имеют территориального моря, исключительной экономической зоны и континентального шельфа. Вокруг искусственных сооружений устанавливаются зоны безопасности, которые простираются не более чем на 500 м от каждой точки внешнего края искусственных островов, установок и сооружений.

О создании искусственных островов, установок и сооружений, об установлении вокруг них зон безопасности, а также о полном или частичном удалении искусственных островов, установок и сооружений с указанием глубины, географических координат, размеров тех искусственных островов, установок и сооружений, которые удалены не полностью, информация о мерах по обеспечению безопасности сообщается в Министерство обороны для опубликования в «Извещениях мореплавателям».

Прокладывать подводные кабели и трубопроводы на КШ РФ могут как российские, так и иностранные заявители. Прокладка подводных кабелей и трубопроводов осуществляется в соответствии с нормами международного права при условии, что этим не создаются помехи региональному геологическому изучению континентального шельфа,

поиску, разведке и разработке минеральных ресурсов или осуществлению рыболовства, эксплуатации и ремонту ранее проложенных кабелей и трубопроводов и обеспечиваются меры по защите и сохранению минеральных и водных биоресурсов.

О проложенных подводных кабелях и трубопроводах сообщается специально уполномоченному на то федеральному органу по обороне для опубликования в «Извещениях мореплавателям». На такие подводные кабели и трубопроводы распространяется международная защита в соответствии с нормами международного права.

Защита и сохранение минеральных и живых ресурсов КШ РФ осуществляется государственной экологической экспертизой на континентальном шельфе, которой подлежат все виды хозяйственной деятельности на континентальном шельфе независимо от их сметной стоимости. Все виды хозяйственной деятельности на континентальном шельфе могут осуществляться только при наличии положительного заключения государственной экологической экспертизы.

Государственный экологический контроль на континентальном шельфе представляет собой систему мероприятий, направленных на предупреждение, выявление и устранение нарушений применимых международных норм и стандартов или законов и правил Российской Федерации по защите минеральных и живых ресурсов.

Физические и юридические лица, виновные в проведении на КШ деятельности с нарушением установленных правил, привлекаются к административной или уголовной ответственности в соответствии с российским законодательством в зависимости от характера правонарушения, тяжести его последствий и размера нанесенного ущерба.

Споры между физическими лицами, юридическими лицами, физическими и юридическими лицами по поводу реализации их прав и

обязанностей на континентальном шельфе разрешаются в административном порядке или в судах РФ. Споры между РФ и иностранными государствами по поводу реализации их прав и обязанностей на континентальном шельфе разрешаются мирными средствами в соответствии с международными договорами РФ и нормами международного права. Споры между государством и инвестором по вопросам пользования континентальным шельфом на условиях раздела продукции разрешаются в соответствии с условиями указанных соглашений.

### **1.3 Морские границы РФ**

В соответствии с Конвенцией ООН 1982 г. по морскому праву морской государственной границей является линия, совпадающая с внешней границей территориального моря, каждая точка которой находится от ближайшей точки исходной линии на расстоянии, равном ширине территориального моря (Статьи 2, 4).

*Государственная граница РФ на море представляет собой линию, каждая точка которой находится от ближайшей точки исходной линии на расстоянии 12 морских миль; на ограниченные этой линией пространства распространяется суверенитет РФ и в них поддерживается пограничный режим за счет охраны Государственной границы от несанкционированного проникновения физических и юридических лиц путем реализации пограничных мер и защиты Государственной границы от проникновения средств, имеющих правовой статус военного корабля, путем реализации оборонных мер.*

## *Россия имеет морскую границу с 12 государствами.<sup>16</sup>*

11 июля 2007 г. между Россией и Норвегией было подписано Соглашение о разграничении морских пространств в районе Варангер-фьорда (далее именуемое Соглашением 2007 г.), а 15 сентября 2010 г. в Мурманске был подписан российско-норвежский договор «О разграничении морских пространств и сотрудничестве в Баренцевом море и Северном Ледовитом океане» (именуемый далее Договором 2010 г.)<sup>17</sup>

Линия разграничения морских пространств между странами в Баренцевом море и Северном Ледовитом океане определяется как геодезические линии, соединяющие точки, которые определены в статье 1 указанного договора. Конечная точка линии разграничения определяется как точка пересечения геодезической линии, проведенной через точки 7 и 8, и геодезической линии, соединяющей самую восточную точку внешней границы континентального шельфа Норвегии и самую западную точку внешней границы континентального шельфа РФ. Иллюстративно линия разграничения изображены на карте-схеме.

Договор о разграничении 2010 г. не только определяет линию разграничения территорий двух стран, но и затрагивает экономические интересы в разработке биологических и минеральных ресурсов ИЭЗ и КШ в пространствах Баренцева моря и Северного Ледовитого океана, включая морской район, подпадающий под действие Договора о Шпицбергене от 9 февраля 1920 г.

Россия ранее не признавала установленную Норвегией 200-мильной рыбоохранной зоны вокруг архипелага Шпицберген, что выражалось в Ноте Посольства СССР в Норвегии от 15.06.1977 г.; в Ноте Министерства

---

<sup>16</sup> Длина морской границы с Норвегией составляет 23,3 километра, с Финляндией — 54 километра, с Эстонией — 142 километра, с Литвой (граница с Калининградской областью) — 22,4 километра, с Польшей (граница с Калининградской областью) — 32,2 километра, с Украиной — 320 километров, с Грузией — 22,4 километра, с Азербайджаном — 22,4 километра, с Казахстаном — 85,8 километра, с КНДР — 22,1 километра.

<sup>17</sup> Ратифицирован Норвегией 08.02.2011 г.

иностранных дел Российской Федерации от 14.07.1998 г.

Известно, что обе страны имели разный подход в делимитации прилегающих арктических пространств. В 1975 – 1978 гг. были приняты соглашения о временных мерах регулирования, прежде всего рыболовства в районе, прилегающем к материковому побережью Норвегии и Советского Союза в Баренцевом море, который получил наименование «Смежный участок» или «Gray Zone» («Серая зона») Указанные соглашения с учетом противоречий толкования Норвегией и СССР договора «О Шпицбергене» 1920 г. позволяли проявлять сдержанность в осуществлении сторонами промысловой добывающей, транспортной и иной деятельности.

На протяжении более 50 лет Россия и Норвегия скрупулезно рассчитывали как должна проходить линия разграничения на море.<sup>18</sup> Используя географический фактор («нависание» континентальной территории и «давление» архипелага Шпицберген) Норвегия настаивала на своем прохождении линии разграничения, Россия же в основном исходила из необходимости применения линии, построение которой было связано с секторальным подходом в делении Арктики. Предложенное во время переговоров в апреле 2010 г. деление спорного района очень напоминает соблюдение пропорции 50:50 и исключает существовавшие ранее претензии России на часть пространств ИЭЗ и КШ.

Российские морские *границы на Балтике*, по-видимому, на сегодня это один из сложнейших узлов делимитационных разногласий, где определение положения юридически обоснованных точек выхода сухопутных границ отягощено территориальными притязаниями прибалтийских государств.

Наиболее оспариваемой следует признать сухопутную границу между **Россией и Эстонией**. Эстония полагала, что точка выхода

---

<sup>18</sup> Особенно на участке 74°с.ш. – 81°с.ш.

сухопутной границы на море между государствами установлена на берегу Нарвского залива (Ш = 59° 34' 17", Д = 28° 05' 87")<sup>19</sup>, в то время, как Россия ее считала по устью реки Нарва.

Теоретически проблема заключается в установлении исторически аргументированных правовых оснований точки выхода сухопутных границ двух государств. Не ставя целью полномасштабного исследования данного вопроса, он достоин самостоятельного анализа, мы используем настоящий пример в качестве иллюстрации обоснования делимитационной позиции, логика которого вполне может быть применима и к разрешению иных споров, ключевым сюжетом которых является обоснование наличия у спорящих сторон «достаточных исторических правовых оснований».

Прежде всего, заметим, что «обоснованность» может вытекать из обязательств сторон, зафиксированных в договорах, судебной практики, признания установленного режима, вытекающего из длительного образа действия государств и иных субъектов морепользования, официально опубликованных географических карты с обозначенными государственными границами и проч.

Применительно к российско-эстонской границы известны следующие исторические факты. Изображения границ государств на картах появились лишь в XV веке в связи с развитием книгопечатания и введения в практику гравирования и печатания карт. С этого же времени ведут начало систематические крупномасштабные картографические съемки. Таким образом, говорить о достоверном изображении границ можно с XV-XVI вв. По названиям населенных пунктов, рек, озер, изображаемых на картах, а также их пояснительных текстов, сопровождающих карты, можно с достаточной степенью достоверности судить о заселении территории тем или иным народом.

---

<sup>19</sup> Постановление Президента Эстонской республики № 62.

Наиболее ранним картографическим источником по территории Прибалтики является карта мира Абу-Аду-Аллах-Мухаммед Идриси (*Charta Rogeriana Weltkarte des Idrisi von Jahr 1154n.* Konrad Miller, Stuttgart, 1926), составленная им в 1154 г. На шестьдесят четвертом листе этой карты отмечен город Колувань (Колывань), расположенный на месте современного Таллинна. Интересно, что это первое картографическое изображение Колывани, причем арабский ученый называет город именно русским именем.

На более поздней Карте Частей Света 1459 г., выполненной Фра Мауро [*Mappemonde dresse en 1459, par Fra Mauro ... Paris (1842–1854)*] над обозначением города Ревель (нынешнего Таллинна) добавлено пояснение, что «это порт России» (*questo e'el porto de Kossia*). В 1539 г. в Венеции вышла Морская карта и описание северных земель Олауса Магнуса (*Carta marina et descriptio Septemtrionalisim terrarum*). Хотя карта и не лишена политической направленности, преувеличивая территориальные владения Швеции, на ней уже можно с достаточной степенью достоверности определить государственную принадлежность территории в Прибалтике и общую конфигурацию границ.

По Магнусу, понятия Московия (*Moskavia*), Белая Русь (*Russia Albu*), Черная Русь (*Russia regalis nigra*) относятся не к самостоятельным государствам, а к разным частям Русского государства. Река Нарова, по Магнусу, служит границей между Московией и Белой Русью, которую, в свою очередь, отделяет от Ливонии граница, лежащая дальше к западу. Продолжением Белой Руси на юг служит Черная Русь, западная (ливонская) граница которой проходит по Чудскому озеру. Далее на юг на карте идет лесная полоса, которую также можно идентифицировать, как пограничную по изображению русских и ливонских воинов, стоящих друг против друга по обе стороны лесной полосы, а также по надписям: *Esthia* - западнее, а

*Russia regalis nigra* - восточнее лесной полосы. С юга Русь Черную отделяет от Литвы (*Litvaniae pars*) река Западная Двина.

В конце XVI-XVII вв. на всех картах граница Русского государства и Ливонии показывается практически одинаково и с достаточной степенью точности. На карте Иоанна Портантио («*Livonia nova descriptio*», 1573 г.) граница проходит по реке Нарва, Чудскому, Псковскому озерам, по реке Великой. Не доходя Порхова, граница сворачивает на юг и, огибая Опочку, с востока доходит до границы с Литвой.

Карты, выпущенные позднее, начиная с карты Герарда Меркатора 1606 г. (*Livonia*) показывают южную часть границы с Ливонией несколько измененной. Она уже приобретает современные очертания. Более поздние карты лишь уточняют и повторяют данную границу. Особенно подробно граница была представлена на карте Герарда Вальке 1660 г. (*Tabula Ducatum Livoniae et Curlandiae gerardum Valck*), где от Нарвского залива граница шла по реке Нарова, Чудскому и Псковскому озерам. От Псковского озера граница идет на юг по реке Тросна и реке Пиуза.

После окончания Северной войны граница обозначалась еще некоторое время в старых очертаниях. Например, в Атласе Российском, состоящем из 19 специальных карт, представляющих Российскую империю с пограничными землями, составленном в 1745 г. Российской академией наук изображены Эстляндия и Лифляндия в границах до Петровских реформ. Но уже в Российском атласе из 44 карт состоящий, вышедшем в 1792 г., границы Рижского и Ревельского наместничеств, образованных на территории Эстляндии и Лифляндии с Санкт-Петербургской губернией и Псковским наместничеством в некоторых местах, изменены. Начиная от Нарвского залива, граница идет по реке Нарове, включая город Нарву и окрестности в Санкт-Петербургской губернии, затем по западному побережью Чудского и Псковского озер до устья реки Вярса и далее на

юг<sup>20</sup>.

Таким образом, у России вполне достаточно исторических правовых оснований, свидетельствующих о том, что с момента возникновения Российской и Эстонской государственности до 1920 г. точкой выхода сухопутной границы на море признавалась срединная точка на линии, соединяющей устье реки Нарва.

В 1920 г. между Россией и Эстонией заключается мирный договор (известный как «Тартуский»), по которому уже РСФСР, признавая самостоятельность Эстонского государства отказывалась от всяких суверенных прав на некоторую часть земель, в частности, и в районах, примыкающих к Нарвскому заливу, где точкой выхода сухопутной границы была принята точка «в одной версте южнее Дома Рыбаков на деревне Ропша ...», т.е. значительно севернее устья реки Нарва.

Однако самым важным из событий этого периода времени следует признать тот факт, что после добровольного (по формально юридическим признакам) вступления Эстонии, равно и других прибалтийских государств, в состав СССР, границы с ними приобрели другой статус: из государственных они трансформировались в административные, а сами прибалтийские государства прекратили свое юридическое существование, войдя в состав СССР. И уже на схематичной карте волостного деления Эстонской ССР (изданной в Тарту в 1946 г.) прохождение границы показано по реке Нарва.

Брест-Литовский Договор, заключенный 03.03.1918 г. между Советской Россией, с одной стороны, и странами Четвертого Союза (Германией, Австро-Венгрией, Болгарией и Турцией), с другой,

---

<sup>20</sup> Такое положение границы между Эстляндией и Лифляндией, с одной стороны, и Санкт-Петербургской и Псковской губерниями, с другой, оставалось неизменным вплоть до 1921 г. Это подтверждают следующие карты: "General Charte von Livland" C.Q. Rucker 1836 г. и "Karte von Ehistland" J.H. Schmidt, 1884, Военно-топографическая Эстляндской губернии (1862–1877), Лифляндской губернии (1862–1877), Санкт-Петербургской губернии (1863), а также Топографическая карта Эстляндской губернии (1862).

предусматривал в качестве одного из условий для прекращения войны вывод русских войск с территории Эфляндии и Лифляндии, а также предоставления их населению решить свою судьбу. 15 марта Всероссийский Съезд Советов ратифицировал этот договор, а 13 ноября 1918 г. он был аннулирован Советским правительством, однако прибалтийские государства при этом не потеряли своего суверенитета. И только два года спустя мирными договорами 1920 г. России и Латвии; России и Эстонии были установлены границы России с прибалтийскими государствами.

Таким образом, если признать правомерной точку выхода сухопутной границы по реке Нарва, то внешняя границ российских территориальных вод может пройти по срединной линии, каждая точка которой равноудалена от российских и эстонских исходных линий<sup>21</sup>.

18 мая 2005 г. Россия и Эстония подписали договор «О российско-эстонской границе», в приложении к которому определено, что начальной точкой линии разграничения морских пространств между Российской Федерацией и Эстонской Республикой является конечная точка сухопутного участка границы, находящейся в устье реки Нарва<sup>22</sup>, которая является начальной точкой линии разграничения морских пространств между Российской Федерацией и Эстонской Республикой.

20 июня 2005 г. парламент Эстонии принял закон, который содержал положения, увязывающие ратификацию этих договоров с внутригосударственными документами Эстонии, а также утратившим силу Тартуским мирным договором между РСФСР и Эстонией 1920 г.<sup>23</sup>

---

<sup>21</sup> 10 марта 1993 г. законом «О морских акваториях» Эстония установила исходные линии, которые вряд ли можно признать соответствующими международным нормам.

<sup>22</sup> С координатами 59°28,300' северной широты, 28°02,695' восточной долготы в системе координат 1942 г.

<sup>23</sup> Речь идет о ссылках на принятый 20 августа 1991 года Верховным советом Эстонской республики документ "О государственной независимости Эстонии" и на декларацию парламента от 7 октября 1992 года. В законах говорится об "агрессии Советского Союза против Эстонии" в 1940 году, "десятилетиях оккупации", а также о "противозаконном" включении Эстонии в состав СССР". Помимо этого в тексте

31.08.2005 г. Президентом РФ было издано Распоряжение (№ 394-рп) в соответствии с которым Эстонии было направлено уведомление о намерении Российской Федерации не стать участником Договора между Российской Федерацией и Эстонской Республикой о российско-эстонской государственной границе и Договора между Российской Федерацией и Эстонской Республикой о разграничении морских пространств в Нарвском и Финском заливах, подписанных в г. Москве 18.05.005 г. Таким образом можно считать, что делимитация морских пространств между Эстонией и Россией остается не урегулированной.

Точка выхода сухопутной **российско-литовской границы** расположена в районе населенного пункта Неринга (Нида), находящемся на Куршской косе. Боковой морской границей между Литвой и Россией можно признать срединную линию, выходящую из указанной выше точки в сторону моря на протяжении 12 морских миль.

В соответствии со Статьей 1 договора от 24.10.1997 г. «О разграничении исключительной экономической зоны и континентального шельфа в Балтийском море»<sup>24</sup>, линия разграничения исключительной экономической зоны и континентального шельфа между Россией и Литвой начинается от точки стыка внешних границ территориальных морей государств и проходит до точки стыка с границей исключительной экономической зоны и континентального шельфа третьей стороны по прямым линиям, проведенным по методу локсодромии.

Точка выхода сухопутной **российско-польской границы** определена советско-польскими Договорами и находится на восточном берегу Данцигской бухты. Разграничение российско-польских территориальных вод может быть осуществлено в соответствии с договором

---

договора упоминается и Тартусский мирный договор, по которому Эстонии принадлежали территории, ныне входящие в состав РФ.

<sup>24</sup> Договор ратифицирован РФ на основе федерального закона от 09.06.2003 (№7 0-ФЗ) и вступил в силу 12.08.2003.

между Польшей и СССР «О разграничении территориального моря (территориальных вод), экономической зоны, зоны морского рыболовства и континентального шельфа в Балтийском море» от 17.07.1985 г.

Линия государственной границы между **Россией и Финляндской Республикой** установлена Мирным договором между Российской Советской Федеративной Социалистической Республикой и Финляндской Республикой от 14.10.1920 г.<sup>25</sup> и от 12.03.1940 г., а также договором о передаче в состав территории СССР части государственной территории Финляндии в районе гидроэлектростанции Янискоски и регулирующей плотины Нискакоски от 03.02.1947 г. и Мирным договором от 10.02.1947 г.

12 мая 1997 г. между Правительствами России и Финляндии был подписан Протокол (вступил в силу 26.06.1998 г.) «О внесении изменений в Договор между правительствами СССР и Финляндской республики о режиме советско-финляндской государственной границы» и «О порядке урегулирования пограничных инцидентов» от 23 июня 1960 г. (измененный Протоколом от 01.04.1969), который не меняя оговоренных ранее границ внес некоторые технические изменения, связанные с заменой пограничных знаков и названиями служб, обеспечивающих охрану государственной границы.

На море линия границы описана на основании протокола прохождения советско-финской границы в Финском заливе.

Политико-декларативной основой разграничения **российско-украинской** территории является Заявление «О договорно-правовом оформлении Российско-Украинской государственной границы» от 27.08.1997 г. и Российско-Украинская декларация, подписанная в Киеве 31.05.1997 г., на основании которых оба государства договорились о практическом осуществлении этой важной задачи.

---

<sup>25</sup> Известным как «Юрьевский».

Точка выхода российско-украинской границы в Азовском море находится в районе населенного пункта Холодное. Она определена исходя из административно-территориального деления СССР на момент прекращения его существования.

С учетом уже сделанных в главе 3 выводов, относясь к проблеме делимитации чисто с теоретической точки зрения, можно утверждать, что делимитация пространств в Азовском море может осуществляться, как минимум, по трем вариантам:

(1) Морской вариант разграничения – море рассматривается как полузамкнутое, а значит, по смыслу 122 КМП-82 может состоять из территориальных вод и экономической зоны приазовских государств.

(2) Вариант разграничения по принципу делимитации внутренних вод, и в этом случае разграничение может быть осуществлено исходя из принципа срединной линии, которая разделит все внутренние воды на части, приравненные по своей юридической природе к суверенной государственной территории<sup>26</sup>.

(3) Вариант пропорционального разграничения, при котором морские пространства Азовского моря будут разграничены исходя из протяженности береговой черты Украины и России.

Более драматичным во взаимоотношениях Украины и России представляется правовой режим Керченского пролива. Не полемизируя на стороне какого-либо государства, а рассматривая проблему с международно-правовой точки зрения, можно констатировать что наиболее разумным с точки зрения международного судоходства, следует считать разграничение по судоходной части фарватера. Далее, линией границы между Россией и Украиной может являться срединная линия или линия продолжения рекомендованного пути на подходах к Керченскому

---

<sup>26</sup> Например, как залив Фонсека на западной части Северамериканского континента.

проливу на протяжении ширины территориальных вод.

**Российско-грузинская морская граница.** Определение юридически обоснованной точки выхода сухопутной российско-грузинской границы представляется достаточно сложным.

В состав России до Октябрьской Революции 1917 г. входила Черноморская губерния<sup>27</sup>, южная граница которой проходила по реке Бзыбь (с карты Черноморской губернии 1898 г.). В мирном договоре между РСФСР и демократической Республикой Грузия от 07.05.1920 г. государственная граница между этими государствами проходила по реке Псоу.

Граница между **Абхазией и Россией** проходит по пеленгу 217° от устья реки Псоу. По Соглашению между Абхазией и Россией о совместной охране государственной границы Абхазии, заключённому 28.04.2009 г., обеспечение безопасности 215 км морской границы Абхазии будут осуществлять корабли и катера Черноморско-Азовского пограничного управления береговой охраны ФСБ.

Делимитация водных пространств **Каспия** между СССР и Ираном, как уже отмечалось выше, осуществлялась на договорной основе, особенность которой заключалась в том, что юридически закреплённой была лишь сухопутная граница, а на море строилась гипотетическая линия, соединяющая точки выхода этой границы на Каспии. Кроме этого, на Каспии между СССР и Ираном была установлена 10-мильная, так называемая рыболовная зона, которая, хотя и не имела статуса территориальных вод, вместе с тем запрещала отдельные виды деятельности.

В современных условиях правовой режим и делимитация

---

<sup>27</sup> Согласно Трактату, заключённому в Берлине 1(13) июля 1878 г., между Россией, Германией, Австро-Венгрией, Францией, Великобританией, Италией и Турцией была обозначена граница России и Турции в Азии, как показано на плане разграничения с Турцией 1881 г. от Черного моря до Караурган.

пространств Каспия должны быть осуществлены на основе соглашения прикаспийских государств. Варианты разграничения Каспийского моря рассматривались в главе 3.

**Российско-американская морская граница.** В Северном Ледовитом океане, Беринговом и Чукотском морях государственная граница, делимитирующая российско-американские пространства не установлена. Однако эта линия разграничения может быть определена на основании норм, применяемых СССР и США для делимитации морских пространств в этих районах, а именно, на основании договора 1867 г., который хотя и не предусматривал делимитацию морских пространств, вместе с тем разграничивал сухопутную территорию, включая острова.

Впервые делимитационная линия морских пространств была установлена Соглашением между СССР и США о линии разграничения морских пространств (Берингово море) от 01.06.1990 г. Стороны этого соглашения согласились, что линия, описанная как «запасная граница» в Статье 1 Конвенции 1867 г., является линией разграничения морских пространств между Союзом Советских Социалистических Республик и Соединенными Штатами Америки. Оба государства взяли на себя обязательства соблюдать линию разграничения морских пространств как ограничивающую пределы ее юрисдикции прибрежного государства, которые в ином случае допускались бы международным правом для любых целей.

От начальной точки 65° 30' северной широты и 168° 58' 37" западной долготы линия разграничения морских пространств идет на север по меридиану 168° 58' 37" западной долготы через Берингов пролив и Чукотское море по Северному Ледовитому океану, насколько допускается по международному праву. От той же начальной точки линия разграничения морских пространств идет на юго-запад и определяется линиями,

соединяющими географические точки, указанные в приложении к данному Соглашению.

**Российско-корейская граница**, по-видимому, совпадает с последними советско-корейскими пограничными договоренностями.

Уже упоминавшимся выше Постановлением Совета Министров СССР от 07.02.1984 г. был утвержден перечень географических координат точек, определяющих положение прямых исходных линий для отсчета ширины территориальных вод, экономической зоны и континентального шельфа СССР у материкового побережья и островов Тихого океана, Японского, Охотского и Берингова морей. При отсутствии договоренности о прохождении разграничительной линии между Кореей и СССР на участке впадения реки Туманной в Японское море, в качестве конечной точки на этом участке в устье реки Туманной была выбрана точка, расположенная на середине устья реки<sup>28</sup>.

Итогом работы советско-корейской демаркационной комиссии было определено новое положение конечной точки в устье реки Туманная, являющейся начальной точкой боковой границы между морскими пространствами Кореи и СССР. Положение этой точки оказалось после работы демаркационной комиссии не посередине устья реки, а сдвинуто ближе к побережью СССР. Эта точка лежит на створе двух створных знаков, положение которых было определено советско-корейской демаркационной комиссией<sup>29</sup>.

Дирекционный угол с заднего створа на передний створный знак равен  $134^{\circ} 41,1'$ , боковая граница, разделявшая морские пространства Кореи и СССР проходила от точки, установленной демаркационной комиссией к точке пересечения ее с линией внешнего предела советских и корейских

---

<sup>28</sup> Точка 1 с координатами Ш =  $42^{\circ} 17' 29,03''$  северной широты и Д =  $130^{\circ} 41' 30,52''$  восточной долготы – «срединная точка на прямой линии, соединяющей входные мысы реки Туманная».

<sup>29</sup> Точка 1(А) с координатами Ш =  $42^{\circ} 17' 34,34''$  с. Ш., Д =  $30^{\circ} 41' 49,16''$  в. д.

территориальных вод.

Граница экономической зоны и континентального шельфа между Россией и КНДР в соответствии с советско-корейским договором от 22 января 1986 г. начинается в точке пересечения линии государственной границы с линией внешнего предела российских и корейских территориальных вод с географическими координатами  $42^{\circ}09,0'$  северной широты и  $130^{\circ}53,0'$  восточной долготы, которая установлена Договором между СССР и Корейской Народно-Демократической Республикой о прохождении линии советско-корейской государственной границы от 17 апреля 1985 года.

От этой точки граница проходит по прямой линии сначала в юго-восточном направлении до точки, имеющей географические координаты  $39^{\circ}47,5'$  северной широты и  $133^{\circ}13,7'$  восточной долготы, а затем поворачивает на восток и идет до точки с географическими координатами  $39^{\circ}39,3'$  северной широты и  $133^{\circ}45,0'$  восточной долготы.

**Российско-японская граница.** Японские острова (территория Японии) носят по отношению к территории России противоположный характер, при этом акватории только двух районов подлежат делимитации:

(а) Пролив Лаперуза.

(б) Проливная зона, разделяющая остров Хоккайдо и остров Кунашир и прилегающие к нему острова.

Проблема делимитации российско-японских морских пространств неизбежно касается вопроса решения территориальных проблем, наличие которых Россия официально признает. Автор не ставил своей целью высказывать какие-либо суждения по этому вопросу, т.к. он носит, прежде всего, политический характер. Вместе с тем, следует заметить, что в случае перехода на спорные острова (острова Кунашир, Итуруп, Шикотан и острова Хабомаи) территориального титула к Японии значительная часть

морских пространств Охотского моря, составляющих примерно 23 332,8 квадратных морских миль, может подпасть под суверенитет и юрисдикцию Японии, что вряд ли с экономической и военно-политической точек зрения благоприятно для России.

*Защиту Государственной границы* осуществляют силы Федеральной Пограничной службы во взаимодействии с войсками ПВО и Военно-Морским флотом. ВМФ осуществляет защиту Государственной границы в подводной среде.

Силы Военно-Морского Флота в своих зонах ответственности по поддержанию оперативного режима на военно-морских театрах:

- контролируют пересечение Государственной границы;
- осуществляют противолодочную, в том числе подводно-диверсионную, оборону в интересах безопасности Российской Федерации;

При обнаружении надводных (подводных) объектов во внутренних морских водах и в территориальном море Российской Федерации, а также за их пределами (в случае возникновения угрозы незаконного пересечения этими объектами Государственной границы) принимаются меры по прекращению или предупреждению противоправных действий за счет предупредительной информации, передаваемой на указанные объекты, а также с применением боевой техники и оружия в соответствии со статьей 35 упоминавшегося выше закона, а также нормами международного права, международными договорами РФ в военной области.

Оружие и боевая техника могут применяться также против лиц, воздушных, морских и речных судов и других транспортных средств, пересекших (пересекающих) Государственную границу в нарушение установленных правил, в ответ на применение ими силы или в случаях, когда прекращение нарушения или задержание нарушителей не может быть осуществлено другими средствами; для защиты граждан от нападения,

угрожающего их жизни и здоровью, для освобождения заложников; для отражения нападения на военнослужащих, лиц, выполняющих служебные обязанности или общественный долг по защите Государственной границы, членов их семей, когда их жизнь подвергается непосредственной опасности... Без предупреждения оружие и боевая техника могут применяться при отражении вооруженного вторжения, внезапном или вооруженном нападении на военнослужащих и других граждан, нападении с использованием боевой техники, воздушных, морских, речных судов и других транспортных средств, вооруженном сопротивлении, побеге с оружием задержанных лиц, для освобождения заложников.

Запрещается применять оружие и боевую технику в отношении женщин и несовершеннолетних, за исключением случаев вооруженного нападения с их стороны или оказания ими вооруженного сопротивления либо угрожающего жизни группового нападения; по воздушным, морским, речным судам и другим транспортным средствам с пассажирами; в отношении лиц, которые незаконно пересекли или покушаются на пересечение Государственной границы, если это происходит явно случайно или в связи с несчастным случаем, воздействием неодолимых сил природы.

### ***Таможенная граница РФ***

В 1724 г. Петром I «учиняется» Регламент для борьбы с контрабандой с моря, где Коммерц-коллегии предписывается «иметь таможенные яхты со служителями для всяких отправлений купеческих дел». Эти же задачи ставились и в Морском регламенте 1731 г., а в 1746 г. императрицей Елизаветой было подтверждено введение службы таможенных яхт. В 1747 г. на воду была спущена первая специальная таможенная яхта под командованием морского офицера.

01 июля 1868 г. в России устанавливается трехмильная таможенная полоса, в которой таможенным крейсерам предписывалось:

– наблюдение за тем, чтобы иностранные суда приходили только в установленные для них порты и чтобы на берегах не устраивались ложные маяки;

– противодействовать свозу контрабанды с судов на пути следования к таможням;

– участие в спасении людей и товаров при кораблекрушениях, надзор за сохранностью спасенного имущества до передачи его в таможню или в полицию;

– контролировать суда, выходящие из Российских портов за границу с грузами вина, спирта, сахара, т.е. товаров, за вывоз которых был установлен акцизный налог в пользу государственной казны;

– надзирать за рыбацкими и другими мелкими судами, плавающими у берегов Прибалтийских и Санкт-Петербургской губерний, с целью соблюдения ими правил перевозки товаров и людей<sup>30</sup>.

Понятие и статус современной таможенной границы РФ регламентируются законодательством РФ о таможенном деле, включающим Таможенный кодекс,<sup>31</sup> закон от 21.05.1993 г. № 5003-1 (в редакции 2010 г.) «О таможенном тарифе» и иные акты законодательства, принятые в соответствии с Таможенным кодексом.

В соответствии со Статьей 2 Таможенного кодекса в РФ осуществляется единая таможенная политика, являющаяся составной частью внутренней и внешней политики Российской Федерации, целями которой являются обеспечение наиболее эффективного использования инструментов таможенного контроля и регулирования товарообмена на таможенной территории РФ, участие в реализации торгово-политических

---

<sup>30</sup> Для контроля за установленным режимом Россия использовала на Балтийском море специально созданное соединение – Балтийскую таможенную крейсерскую флотилию, которая начала нести свою службу с 1873 г., на севере – таможенное судно «Бакен», на Тихом океане для охраны промыслов с 1880 г. стали использоваться военные корабли Сибирской флотилии.

<sup>31</sup> Таможенный кодекс от 28.05.2003 N 61-ФЗ, действует в редакции 27.11.2010.

задач по защите российского рынка, стимулирование развития национальной экономики, содействие проведению структурной перестройки и другие задачи экономической политики.

В соответствии с положениями Таможенного кодекса РФ, таможенную территорию России составляют сухопутная территория страны, территориальные и внутренние воды и воздушное пространство над ними. Кроме того, таможенная территория России включает в себя также находящиеся в морской исключительной экономической зоне страны искусственные острова, установки и сооружения, над которыми РФ обладает исключительной юрисдикцией в отношении таможенного дела.

Таможенной границей РФ являются пределы таможенной территории, а также периметры свободных таможенных зон и свободных складов.

На таможенной границе устанавливается таможенный режим, под которым понимается таможенная процедура, определяющая совокупность требований и условий, включающих порядок применения в отношении товаров и транспортных средств таможенных пошлин, налогов и запретов и ограничений, установленных в соответствии с законодательством о государственном регулировании внешнеторговой деятельности, а также статус товаров и транспортных средств для таможенных целей в зависимости от целей их перемещения через таможенную границу и использования на таможенной территории РФ либо за ее пределами<sup>32</sup>.

В целях таможенного регулирования на таможенной границе РФ установлены следующие виды таможенных режимов:

- (1) основные (выпуск для внутреннего потребления; экспорт; международный таможенный транзит);
- (2) экономические (переработка на таможенной территории;

---

<sup>32</sup> Статья 11(22) Таможенного кодекса РФ.

переработка для внутреннего потребления; переработка вне таможенной территории; временный ввоз; таможенный склад; свободная таможенная зона (свободный склад);

(3) завершающие таможенные режимы (реимпорт; реэкспорт; уничтожение; отказ в пользу государства);

(4) специальные (временный вывоз; беспошлинная торговля; перемещение припасов; иные специальные).

Соблюдение режима таможенной границы достигается таможенным контролем, таможенным оформлением и перемещением через границу определенных объектов.

Перемещение через таможенную границу предполагает совершение действий по ввозу на таможенную территорию или вывозу с этой территории товаров или транспортных средств любым способом, включая пересылку в международных почтовых отправлениях, использование трубопроводного транспорта и линий электропередач.

Ввиду того, что Статья 8(2) Таможенного кодекса РФ предусматривает, что если международным договором РФ установлены иные правила, чем те, которые предусмотрены Кодексом и иными актами законодательства по таможенному делу, то применяются правила международного договора, а это значит, что положения Статьи 2 Таможенного кодекса в том, что касается включения в таможенную территорию РФ находящиеся в морской исключительной экономической зоне искусственные острова, установки и сооружения и распространения на них исключительной юрисдикции в отношении таможенного дела не могут признаваться правомерными, как противоречащие положениям Статьи 33 КМП-82, допускающей распространение, в том числе, таможенной юрисдикции не далее 24 морских миль.

## ГЛАВА II

### ПРАВОВОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ МОРСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ РФ

#### *Применения вооруженных сил для защиты РФ с морских направлений*

Анализ российской правовой базы, применительно к данной проблеме, позволяет выделить три группы источников, имеющих к ней отношение.

**Во-первых**, к ним следует причислить документы, относящиеся к актам, обладающим высшей юридической силой: Конституцию РФ 1993 г., конституционный закон «О чрезвычайном положении» от 30.05.2001 г.; федеральные законы «Об обороне» от 31.05.1996 г. (в ред. от 30.12.2015); «О безопасности» от 28.12.2010 г. (в редакции 05.10.2015); «О статусе военнослужащих» от 27.05.1998 г. (в ред. от 15.02.2016); «О воинской обязанности и военной службе» от 28.03.1998 г. (в ред. от 15.02.2016); «О чрезвычайном положении» от 30.05.2001 г. (в ред. от 12.03.2014); «О защите населения и территорий от чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера» от 21.12.1994 г. (в ред. от 15.02.2016).

**Вторую** группу составляют Указы Президента РФ с объявлением:

- Основных положений военной доктрины РФ от 05.02.2010 г.;
- Положения о Совете безопасности РФ от 07.06.2004 г.,<sup>33</sup>
- Общевоинских уставов Вооруженных Сил РФ от 10.11.2007 г.<sup>34</sup>

**Третью** группу составляют многочисленные постановления Правительства, уточняющие порядок исполнения законов по вышеназванному предмету.

Федеральный закон от 28.12.2010 № 390-ФЗ «О безопасности»<sup>35</sup> закрепляет правовые основы обеспечения безопасности личности, общества

---

<sup>33</sup> Собрание законодательства РФ, 14.06.2004, N 24, ст. 2392; в ред. указов президента РФ от 25.07.2006, от 21.10.2008, от 06.05.2011.

<sup>34</sup> Собрание законодательства РФ, 19.11.2007, N 47 (1 ч.), ст. 5749; действует редакция 2015 г.

<sup>35</sup> Собрание законодательства РФ, 03.01.2011, N 1, ст. 2

и государства, определяет систему безопасности и ее функции, устанавливает порядок организации и финансирования органов обеспечения безопасности, а также контроля и надзора за законностью их деятельности. Законом провозглашаются принципы обеспечения безопасности, к которым относятся:

- законность;
- соблюдение баланса жизненно важных интересов личности, общества и государства;
- взаимная ответственность личности, общества и государства по обеспечению безопасности;
- интеграция с международными системами безопасности.

Правовой основой организации управления коалиционными группировками войск (сил) при разрешении военного конфликта являются положения Конституции РФ 1993 г. о порядке использования Вооруженных Сил РФ за пределами территории РФ (Статья 102, п. «г»), Закон РФ от 26.05.1995 г. № 93-ФЗ (в ред. 2011 г., с изменениями 2014 г.) «О порядке предоставления Российской Федерацией военного и гражданского персонала для участия в деятельности по поддержанию или восстановлению международного мира и безопасности». В соответствии с этим законом определен порядок принятия решений о предоставлении воинских формирований Вооруженных Сил РФ для участия в международных принудительных действиях с использованием вооруженных сил, - решение о направлении воинских формирований за пределы территории РФ принимает Президент РФ на основании Постановления Совета Федерации о возможности такого использования. В этом решении определяются задачи, численность, тип и состав формирований, район действия и сроки пребывания, а также другие вопросы участия. Международно-правовой базой участия вооруженных формирований РФ в коалиционных

группировках являются Устав ООН, Решения Совета Безопасности ООН, ГА ООН, а также международные договора или соглашения с участием РФ.

### ***Охрана окружающей среды***

Анализ действующих договоров, заключенных, как на двусторонней, так и на многосторонней основе, показывает, что ими регламентированы различные области охраны экологической среды. Причем наиболее распространенной правовой формой обеспечения международного сотрудничества государств в этой сфере в настоящее время продолжают оставаться двусторонние соглашения. Если допустить, что все соглашения, заключенные Советским Союзом с другими государствами на двусторонней основе являются действующими для России, то по предметному содержанию их можно подразделить на следующие группы.

**Во-первых,** общие соглашения о сотрудничестве в области охраны окружающей среды, такие, как Соглашение между правительством РФ и правительством Боливарианской республики Венесуэла о сотрудничестве в области охраны окружающей среды (Санкт-Петербург, 15.08.2009 г.); соглашение между министерством природных ресурсов и экологии РФ и государственным министерством по делам окружающей среды Сирийской Арабской республики о сотрудничестве в области охраны окружающей среды (Дамаск, 11.05.2010 г.); соглашение между правительством РФ и правительством Французской республики о сотрудничестве в области охраны окружающей среды 15.02.1996 г.

**Во-вторых,** соглашение об охране отдельных элементов окружающей среды или связанных со спецификой определенной деятельности. Например, Соглашение между правительством РФ и правительством Республики Корея об охране перелетных птиц (Москва, 02.06.1994 г.); Соглашение между правительством РФ и правительством Королевства Норвегия о сотрудничестве в области охраны окружающей

среды в связи с утилизацией российских атомных подводных лодок, выведенных из состава военно-морского флота в Северном регионе, и повышения ядерной и радиационной безопасности (Москва, 26.05.1998 года) и др.

**В-третьих,** соглашения об охране пограничных экосистем. например, Соглашение между правительством РФ и правительством Эстонской республики о сотрудничестве в области охраны и рационального использования трансграничных вод (Москва, 20.08.1997 г.)

**В-четвертых,** соглашения об использовании Мирового океана. Например, соглашение между правительством РФ и правительством Китайской Народной республики о сотрудничестве в области исследования и использования мирового океана (Москва, 27.05.2003 г.)

**В-пятых,** соглашение о сотрудничестве в области использования атомной энергии. например, соглашение между правительством РФ и правительством Республики Индии о сотрудничестве в области использования атомной энергии в мирных целях (Нью-Дели, 12.03.2010 г.); соглашение между правительством РФ и правительством Австралии о сотрудничестве в области использования атомной энергии в мирных целях (Сидней, 07.09.2007 г.).

**В-шестых,** соглашения о военных аспектах сотрудничества, в том числе в Мировом океане. Например, соглашение между правительством РФ и правительством Республики Корея о предотвращении опасной военной деятельности (Москва, 11.11.2002 г.); соглашение между правительством РФ и правительством КНР о предотвращении опасной военной деятельности (Москва, 12.07.1994 г.); соглашение между правительствами СССР и США о предотвращении инцидентов в открытом море и в воздушном пространстве над ним от 25.05.1972 г. и протокол к нему от 22.04.1973 г.; соглашение между правительствами СССР и Соединенного

Королевства Великобритании и северной Ирландии о предотвращении инцидентов на море за пределами территориальных вод от 15.07.1986 г.

**В-седьмых,** соглашения по обеспечению рационального использования живых ресурсов моря. В качестве примера можно привести соглашение между правительством РФ и правительством Республики Исландии о сотрудничестве в области рыбного хозяйства (Москва, 03.04.2000 г.); соглашение между правительством РФ и правительством Литовской Республики о сотрудничестве в области рыбного хозяйства (Москва, 29.06.1999 г.).

К правовым средством обеспечения сотрудничества государств по вопросам охраны экосистем Мирового океана также можно отнести и двусторонние соглашения в области разоружения и ограничения вооружений. Например, договор между РФ и США о мерах по дальнейшему сокращению и ограничению стратегических наступательных вооружений (Прага, 08.04.2010 г.).

В последнее десятилетие своего существования для нормотворческой практики СССР в области регулирования экологических проблем был характерен непрерывный процесс оптимизации применения различных правовых норм, в основном за счет организационно-хозяйственных мероприятий, направленные на обеспечение выполнения экологических требований, содержащихся в довольно большом количестве инструкций, положений и приказов, принятых различными правительственными ведомствами.

В новороссийский период 19.12.1991 г. был принят закон РСФСР № 2060-1 «Об охране окружающей природной среды»<sup>36</sup>, которому 21.02.1992 г.

---

<sup>36</sup> Ведомости Съезда народных депутатов Российской Федерации и Верховного Совета Российской Федерации. 1992. № 10. Ст. 457.

пришел на смену Закон РФ «Об охране окружающей природной среды»<sup>37</sup>. В настоящее время экологическая безопасность в процессе народно-хозяйственной деятельности в пределах территориального моря РФ достигается на основе соблюдения требований Закона РФ от 10 января 2002 г. № 7-ФЗ «Об охране окружающей среды» (действует редакция 2015 г.), в соответствии с которым в процессе осуществления указанной выше деятельности следует руководствоваться *следующими принципами*:

Хозяйственная и иная деятельность органов государственной власти Российской Федерации, органов государственной власти субъектов Российской Федерации, органов местного самоуправления, юридических и физических лиц, оказывающая воздействие на окружающую среду, должна осуществляться на основе следующих принципов:

соблюдение права человека на благоприятную окружающую среду;

обеспечение благоприятных условий жизнедеятельности человека;

научно обоснованное сочетание экологических, экономических и социальных интересов человека, общества и государства в целях обеспечения устойчивого развития и благоприятной окружающей среды;

охрана, воспроизводство и рациональное использование природных ресурсов как необходимые условия обеспечения благоприятной окружающей среды и экологической безопасности;

ответственность органов государственной власти Российской Федерации, органов государственной власти субъектов Российской Федерации, органов местного самоуправления за обеспечение благоприятной окружающей среды и экологической безопасности на соответствующих территориях;

платность природопользования и возмещение вреда окружающей среде;

---

<sup>37</sup> Ведомости Съезда народных депутатов Российской Федерации и Верховного Совета Российской Федерации, 1993, № 29. Ст. 1111.

независимость государственного экологического надзора;

презумпция экологической опасности планируемой хозяйственной и иной деятельности;

обязательность оценки воздействия на окружающую среду при принятии решений об осуществлении хозяйственной и иной деятельности;

обязательность проведения в соответствии с законодательством Российской Федерации проверки проектов и иной документации, обосновывающих хозяйственную и иную деятельность, которая может оказать негативное воздействие на окружающую среду, создать угрозу жизни, здоровью и имуществу граждан, на соответствие требованиям технических регламентов в области охраны окружающей среды;

учет природных и социально-экономических особенностей территорий при планировании и осуществлении хозяйственной и иной деятельности;

приоритет сохранения естественных экологических систем, природных ландшафтов и природных комплексов;

допустимость воздействия хозяйственной и иной деятельности на природную среду исходя из требований в области охраны окружающей среды;

обеспечение снижения негативного воздействия хозяйственной и иной деятельности на окружающую среду в соответствии с нормативами в области охраны окружающей среды, которого можно достигнуть на основе использования наилучших доступных технологий с учетом экономических и социальных факторов;

обязательность участия в деятельности по охране окружающей среды органов государственной власти Российской Федерации, органов государственной власти субъектов Российской Федерации, органов местного самоуправления, общественных объединений и некоммерческих

организаций, юридических и физических лиц;

сохранение биологического разнообразия;

обеспечение сочетания общего и индивидуального подходов к установлению мер государственного регулирования в области охраны окружающей среды, применяемых к юридическим лицам и индивидуальным предпринимателям, осуществляющим хозяйственную и (или) иную деятельность или планирующим осуществление такой деятельности;

запрещение хозяйственной и иной деятельности, последствия воздействия которой непредсказуемы для окружающей среды, а также реализации проектов, которые могут привести к деградации естественных экологических систем, изменению и (или) уничтожению генетического фонда растений, животных и других организмов, истощению природных ресурсов и иным негативным изменениям окружающей среды;

соблюдение права каждого на получение достоверной информации о состоянии окружающей среды, а также участие граждан в принятии решений, касающихся их прав на благоприятную окружающую среду, в соответствии с законодательством;

ответственность за нарушение законодательства в области охраны окружающей среды;

организация и развитие системы экологического образования, воспитание и формирование экологической культуры;

участие граждан, общественных объединений и некоммерческих организаций в решении задач охраны окружающей среды;

международное сотрудничество Российской Федерации в области охраны окружающей среды;

обязательность финансирования юридическими лицами и индивидуальными предпринимателями, осуществляющими хозяйственную и (или) иную деятельность, которая приводит или может привести к

загрязнению окружающей среды, мер по предотвращению и (или) уменьшению негативного воздействия на окружающую среду, устранению последствий этого воздействия.

Реализация вышеприведенного закона может быть представлена в виде трех составляющих, направленных на достижение экологической безопасности при наличии жесткой обратной связи за счет организации экологического контроля.

К указанным составляющим относятся экологические требования, оценочные нормативы по воздействию на природную среду, организация действий при чрезвычайных экологических ситуациях и порядок изъятия отдельных территорий из оборота военного и военно-промышленного природопользования.

### ***Защита от загрязнения прилегающих морей***

На основе правопреемства Россия признает для себя обязательной ратифицированную СССР (Указ Президиума ВС СССР от 05.10.1978 № 8207-IX) Конвенцию по защите природной морской среды района Балтийского моря, заключенной в Хельсинки 22.03.1974 г.<sup>38</sup>

Постановлением ВС РФ от 12.08.1993 № 5614-1 Россия также ратифицировала Конвенцию о защите Черного моря от загрязнения, заключенной в Бухаресте 21.04.1992 г.

### ***Управления водными биологическими ресурсами***

Охрана и сохранение морских биологических ресурсов осуществляется за счет проведения государственной политики в области рыболовства и рыбного хозяйства, проведения исследования сырьевой базы рыболовства, ежегодного определения общедопустимого улова, разработки и утверждения правил рыболовства. Отношения в области рыболовства и сохранения водных биоресурсов регулируются законом РФ от 20.12.2004 г.

---

<sup>38</sup> Сборник международных договоров СССР. Вып. XXXVI. М., 1982.

№ 166-ФЗ «О рыболовстве и сохранении водных биологических ресурсов»<sup>39</sup>, а также указами Президента и постановлениями Правительства РФ.

В соответствии с упомянутым законом, к водным биологическим ресурсам отнесены: рыбы, водные беспозвоночные, водные млекопитающие, водоросли, другие водные животные и растения, находящиеся в состоянии естественной свободы<sup>40</sup>. Водные биоресурсы находятся в федеральной собственности, а обитающие в обособленных водных объектах могут также находиться в собственности субъектов РФ, муниципальной и частной собственности.

Под «сохранением водных биоресурсов» понимается *поддержание водных биоресурсов или их восстановление до уровней, при которых могут быть обеспечены максимальная устойчивая добыча (вылов) водных биоресурсов и их биологическое разнообразие, посредством осуществления на основе научных данных мер по изучению, охране, воспроизводству, рациональному использованию водных биоресурсов и охране среды их обитания* (Статья 1(7)).

Под рыболовством понимается деятельность по добыче (вылову) водных биоресурсов... по приемке, обработке, перегрузке, транспортировке, хранению и выгрузке уловов водных биоресурсов, производству рыбной и иной продукции из водных биоресурсов.<sup>41</sup>

Закон различает «промышленное» и «прибрежное» рыболовство, понимая под промышленным рыболовством *предпринимательскую деятельность по поиску и добыче (вылову) водных биоресурсов, по приемке, обработке, перегрузке, транспортировке, хранению и выгрузке уловов*

---

<sup>39</sup> Собрание законодательства РФ, 27.12.2004, N 52 (часть 1), ст. 5270; в редакции от 29.06.2015

<sup>40</sup> Водные объекты рыбохозяйственного значения подразделяются на категории. Категории водных объектов рыбохозяйственного значения и особенности их использования, порядок определения категорий устанавливаются федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим нормативно-правовое регулирование в области рыболовства и сохранения водных биоресурсов.

<sup>41</sup> П. 9 в ред. Федерального закона от 03.12.2008 N 250-ФЗ.

водных биоресурсов, производству на судах рыбопромыслового флота рыбной и иной продукции из этих водных биоресурсов;<sup>42</sup> а под **прибрежным** (в ред. 2013 г.) предпринимательскую деятельность по поиску и добыче (вылову) водных биоресурсов, приемке, обработке, транспортировке, хранению и выгрузке уловов водных биоресурсов в определенные органами государственной власти прибрежных субъектов Российской Федерации места доставки на территориях этих субъектов, в том числе в морские порты Российской Федерации, **а в предусмотренных настоящим Федеральным законом случаях перегрузка уловов водных биоресурсов и производство на судах рыбопромыслового флота рыбной и иной продукции из водных биоресурсов.**

Действие законодательства о рыболовстве и сохранении водных биоресурсов распространяется на:

1) внутренние воды Российской Федерации, в том числе внутренние морские воды Российской Федерации, а также на территориальное море Российской Федерации, континентальный шельф Российской Федерации и исключительную экономическую зону Российской Федерации;

2) суда, находящиеся **в открытом море**, плавающие под Государственным флагом Российской Федерации и приписанные к портам Российской Федерации, если иное не предусмотрено международным договором Российской Федерации;

3) сухопутную территорию Российской Федерации, которая используется в целях рыболовства и сохранения водных биоресурсов.

Водные биоресурсы находятся в федеральной собственности, а обитающие в прудах, обводненных карьерах, могут находиться в федеральной собственности, собственности субъектов РФ, муниципальной и частной собственности.

---

<sup>42</sup> П. 10 в ред. Федерального закона от 03.12.2008 N 250-ФЗ.

Рыболовство может осуществляться в рыбохозяйственных бассейнах<sup>43</sup> и на рыбопромысловых участках, которые формируются в определенных границах для осуществления промышленного рыболовства во внутренних водах РФ (за исключением внутренних морских вод).

Для осуществления промышленного рыболовства используются суда, которым предоставлено право плавания под Государственным флагом РФ и которые оснащены техническими средствами контроля, обеспечивающими постоянную автоматическую передачу информации о местоположении судна, и другими техническими средствами контроля. Технические средства контроля в обязательном порядке устанавливаются на осуществляющие рыболовство самоходные суда с главным двигателем мощностью более пятидесяти пяти киловатт и валовой вместимостью более восьмидесяти тонн.

Уловы водных биоресурсов, добытых (выловленных) при осуществлении промышленного рыболовства во внутренних морских водах, в территориальном море, на континентальном шельфе и в исключительной экономической зоне РФ, и произведенная из них рыбная и иная продукция подлежат доставке в морские порты Российской Федерации или в случаях и порядке, определяемых Правительством Российской Федерации, в иные места доставки.

Рыболовство в научно-исследовательских и контрольных целях осуществляется научными организациями на основании ежегодных планов проведения морских ресурсных исследований водных биоресурсов, решений о предоставлении водных биоресурсов в пользование, а также выданных указанным организациям в соответствии с законом «Об исключительной экономической зоне РФ».

---

<sup>43</sup> Рыбохозяйственные бассейны включают в себя моря и озера с бассейнами впадающих в них рек, а также иные водные объекты рыбохозяйственного значения. Установлены следующие рыбохозяйственные бассейны: Азово-Черноморский; Байкальский; Волжско-Каспийский; Восточно-Сибирский; Дальневосточный; Западно-Сибирский; Западный; Северный.

Рыболовство в учебных и культурно-просветительских целях осуществляется образовательными учреждениями, научными организациями или организациями культуры на основании учебных планов или планов культурно-просветительской деятельности.

Граждане вправе осуществлять любительское и спортивное рыболовство на водных объектах общего пользования свободно и бесплатно как с условием возвращения добытых (выловленных) водных биоресурсов в среду их обитания, так и без этого условия.

Рыболовство в целях обеспечения традиционного образа жизни и осуществления традиционной хозяйственной деятельности коренных малочисленных народов Севера, Сибири и Дальнего Востока РФ осуществляется без разрешения на добычу (вылов) водных биоресурсов, за исключением добычи (вылова) редких и находящихся под угрозой исчезновения видов водных биоресурсов.

Общий допустимый улов водных биоресурсов в целях установления квоты добычи (вылова) водных биоресурсов, предоставляемой РФ, определяется в соответствии с международными договорами, а порядок определения и утверждения общего допустимого улова водных биоресурсов и его изменения устанавливается Правительством РФ.

Общие допустимые уловы водных биоресурсов во внутренних водах, в территориальном море, на континентальном шельфе и исключительной экономической зоне РФ; в Азовском и Каспийском морях, а также квоты добычи (вылова) водных биоресурсов, предоставленные РФ в соответствии с международными договорами ежегодно распределяются и утверждаются Федеральным агентством по рыболовству.

Предоставление квот на вылов биоресурсов осуществляется на основании договоров о закреплении долей квот добычи (вылова) водных биоресурсов, договора о предоставлении рыбопромыслового участка,

договора пользования водными биоресурсами.

Разрешение<sup>44</sup> на добычу (вылов) водных биоресурсов выдается на каждое судно при осуществлении: промышленного и прибрежного рыболовства; рыболовства в научно-исследовательских и контрольных целях; рыболовства в учебных и культурно-просветительских целях; рыболовства в целях товарного рыболовства, воспроизводства и акклиматизации водных биоресурсов; организации любительского и спортивного рыболовства.

Основой управления биоресурсами является государственный мониторинг, который представляет собой систему регулярных наблюдений за:

- распределением, численностью, качеством, воспроизводством водных биоресурсов, а также средой их обитания;
- рыболовством и сохранением водных биоресурсов.

Кроме того информация о водных биоресурсах, об их использовании и сохранении подлежит документированию в государственном рыбохозяйственном реестре, где учитывается информация о количественных, качественных и об экономических характеристиках водных биоресурсов; о рыбохозяйственных бассейнах и водных объектах рыбохозяйственного значения; о юридических лицах и об индивидуальных предпринимателях, осуществляющих рыболовство; о судах рыбопромыслового флота, в том числе о праве собственности и об иных правах на них, о типе (мощности) и классе таких судов; об орудиях добычи, о решениях органов государственной власти и договорах, на основании

---

<sup>44</sup> В разрешении на добычу (вылов) водных биоресурсов в зависимости от вида рыболовства должны быть указаны: сведения о лицах, которым предоставлено право на добычу (вылов) водных биоресурсов, судне, которое осуществляет рыболовство, районе добычи (вылова) водных биоресурсов и (или) рыбопромысловом участке; виды водных биоресурсов, разрешенных для добычи (вылова); квоты добычи (вылова) водных биоресурсов (если они установлены); орудия, способы и сроки добычи (вылова) водных биоресурсов; требования к охране окружающей среды; иные регламентирующие добычу (вылов) водных биоресурсов и обеспечивающие сохранение среды их обитания условия.

которых возникает право на добычу (вылов) водных биоресурсов; об уловах водных биоресурсов и иная документированная информация об использовании и о сохранении водных биоресурсов.

Рыболовство и сохранение водных биоресурсов осуществляются на основе Правил, утверждаемых Федеральным агентством по рыболовству для каждого рыбохозяйственного бассейна. Указанные правила устанавливают виды разрешенного рыболовства; нормативы, включая нормы выхода продуктов переработки водных биоресурсов, в том числе икры, а также параметры и сроки разрешенного рыболовства; ограничения рыболовства и иной деятельности, связанной с использованием водных биоресурсов и требования к их сохранению.

Охрана водных биоресурсов и контроль за внешнеэкономическими операциями с продукцией рыбного промысла осуществляются на основе взаимодействия Федеральной пограничной службы РФ, Федерального агентства по рыболовству, Министерства внутренних дел, Министерства иностранных дел РФ и другими ведомствами взаимодействие которых осуществляются в целях обеспечения эффективности совместных действий в области защиты национальных интересов РФ путем принятия системы мер по охране водных биоресурсов и контролю за внешнеэкономическими операциями с продукцией рыбного промысла.

Споры в области рыболовства и сохранения водных биоресурсов разрешаются в административном или судебном порядке.

Возмещение вреда, причиненного водным биоресурсам осуществляется в добровольном порядке или на основании решения суда в соответствии с утвержденными в установленном порядке таксами и методиками исчисления размера причиненного водным биоресурсам вреда, а при отсутствии их исходя из затрат на восстановление водных биоресурсов. Незаконно добытые (выловленные) водные биоресурсы и

продукты их переработки, а также суда и орудия незаконной добычи (вылова) водных биоресурсов подлежат безвозмездному изъятию или конфискации в порядке, установленном законодательством Российской Федерации.<sup>45</sup>

### ***Предотвращение инцидентов и опасной военной деятельности***

Как уже отмечалось Россия, в том числе и по соглашениям на основе правопреемства у СССР, имеет с рядом стран двусторонние соглашения по предотвращению инцидентов на море за пределами морских границ государств<sup>46</sup>. Указанные договоренности направлены на обеспечение безопасности плавания кораблей своих вооруженных сил в открытом море и полетов военных самолетов в воздушном пространстве над открытым морем. Первое из них было заключено с США в 1972 г.<sup>47</sup>, и вот уже почти 40 лет его нормы понуждают командиров кораблей и летательных аппаратов сторон неукоснительно соблюдать нормы международного морского права, а действуя вблизи друг от друга, минимизировать риск столкновения и инцидентов.

## **ГЛАВА III**

# **ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ КОММЕРЧЕСКОГО СУДОХОДСТВА**

### **3.1 Организационно-правовые основы управления водным и морским транспортом РФ**

---

<sup>45</sup> В ред. ФЗ 06.12.2007 N 333-ФЗ.

<sup>46</sup> Например: между Правительствами России и Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии от 15.07.1986 г. 194; ФРГ 195; Франции от 4.07.1989 г.; Италии от 30.11.1989 г.; Королевства Нидерланды от 19.06.1990 г.; Королевства Норвегия от 01.10.1990 г. (с Протоколом от 02.04.1998 г.); Японии от 13.10.1993 г. (с протоколом о дополнениях от 04.09.2000 г.).

<sup>47</sup> Соглашение между Правительством СССР и Правительством США «О предотвращении инцидентов в открытом море и в воздушном пространстве над ним» от 25.05.1972 г. (с изменениями и доп. от 1979 г. и 1986 г.). Кроме того, с США (и некоторыми другими странами, например, Канадой, Грецией и др.) имеется Соглашение «О предотвращении опасной военной деятельности» от 12.06.1989 г.

Отношения, возникающие из торгового мореплавания на основе федерального закона № 81-ФЗ РФ от 30 апреля 1999 г., регулируются Кодексом торгового мореплавания РФ, а также издаваемыми в соответствии с Кодексом другими федеральными законами, указами Президента РФ и постановлениями Правительства РФ.

Кроме того, имущественные отношения, возникающие из торгового мореплавания и основанные на равенстве, автономии воли и имущественной самостоятельности их участников, регулируются не только КТМ-99, но и Гражданским кодексом Российской Федерации.

Под торговым мореплаванием понимается *деятельность, связанная с использованием судов для перевозок грузов, пассажиров и их багажа; рыболовства; разведки и разработки минеральных и других неживых ресурсов морского дна и его недр; лоцманской, ледовой лоцманской и ледокольной проводки; поисковых, спасательных и буксирных операций; подъема затонувшего в море имущества; гидротехнических, подводно-технических и других подобных работ; санитарного, карантинного и другого контроля; защиты и сохранения морской среды; проведения морских научных исследований; учебных, спортивных и культурных целей; иных целей.*

Правила торгового мореплавания распространяются:

(1) 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<sup>48</sup>;

(2) 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

---

<sup>48</sup> Каботажная перевозка (перевозки и буксировка в сообщении между морскими портами РФ) может осуществляться судами, плавающими под Государственным флагом РФ или под флагом иностранного государства (при наличии международного договора РФ по Постановлению Правительства РФ.

багажа с заходом в иностранный морской порт, во время спасательной операции и при столкновении с морским судном.<sup>49</sup>

Государственное управление в области торгового мореплавания осуществляется Министерством транспорта РФ, Федеральным агентством по рыболовству<sup>50</sup>.

*Навигационно-гидрографическое обеспечение* морских путей осуществляется Министерством обороны РФ. Минобороны России организует картографические работы в интересах обороны, осуществляет навигационно-гидрографическое обеспечение морских путей, за исключением трасс Северного морского пути;

Технический надзор за судами и их классификация осуществляются российскими органами технического надзора и классификации судов, которые издают правила о классификации и постройке судов, надзоре, используемых материалах и принадлежностях. Технадзор осуществляется за пассажирскими, грузопассажирскими, нефтеналивными, буксирными судами, а также за другими самоходными судами с главными двигателями мощностью не менее чем 55 кВт и несамоходными судами вместимостью не менее чем 80 т, за исключением используемых в некоммерческих целях спортивных и прогулочных судов<sup>51</sup>.

Судно может быть допущено к плаванию только после того, как будет установлено, что оно удовлетворяет требованиям безопасности мореплавания. Органы технадзора имеют право при невыполнении указанных правил запрещать эксплуатацию судов, судовых механизмов,

---

<sup>49</sup> Правила торгового мореплавания, установленные КТМ-99, не распространяются на военные корабли, военно-вспомогательные суда и другие суда, находящиеся в собственности государства или эксплуатируемые им и используемые только для правительственной некоммерческой службы; некоммерческие грузы, находящиеся в собственности государства.

<sup>50</sup> Законодатель указанными организациями перечень не закрывает, однако не детерминирует, что понимается под «...и другими федеральными органами исполнительной власти в пределах их компетенции»

<sup>51</sup> Технический надзор за спортивными и прогулочными судами независимо от мощности главных двигателей и вместимости осуществляется Госинспекцией по маломерным судам.

устройств и других судовых технических средств и изымать разрешающие их эксплуатацию, ранее выданные такими органами документы.

### **3.2 Участие РФ в международных соглашениях по регулированию международного судоходства**

Россия участвует в Конвенции по облегчению международного морского судоходства, заключенной в Лондоне 09 апреля 1965 г., нацеленной на упрощение и сокращение до минимума формальностей в отношении документов и процедур при приходе, стоянке и отходе судов заграничного плавания. В соответствии с указанной Конвенцией Россия взяла на себя обязательства сотрудничать:

(1) в определении и применении мер, направленных на облегчение прихода, стоянки и отхода судов (такие меры должны быть, насколько это практически возможно, не менее благоприятными, чем меры, применяемые по отношению к другим видам международного транспорта);

(2) в деле обеспечения наиболее полного единообразия формальностей, требований в отношении документов и процедур во всех областях, где такое единообразие облегчит и улучшит международное морское судоходство, и сводить до минимума всякие изменения формальностей, требований в отношении документов и процедур, необходимые для удовлетворения особых требований внутригосударственного характера.

Россия ратифицировала<sup>52</sup> Конвенцию о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности морского судоходства (от 10.03.1988 г.) и протокол о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности стационарных платформ, расположенных на

---

<sup>52</sup> На основании Федерального закона от 06.03.2001 г. № 22-ФЗ.

континентальном шельфе (от 02.03.1989 г.).<sup>53</sup>

**Морская безопасность** достигается за счет соблюдения соответствующих мер, устанавливаемых правительством РФ.

В соответствии с законом от 06.01.1999 г. № 9-ФЗ Россия присоединилась к Протоколу 1996 г. об изменении Конвенции об ограничении ответственности по морским требованиям 1976 г., однако, сделав при этом оговорки о том, что Россия оставляет за собой право исключить:

(а) применение требований, подлежащих ограничению, а именно: требования, относящиеся к подъему, перемещению, разрушению или обеспечению безопасности судна, которое затоплено, потерпело кораблекрушение, посажено на мель или брошено, включая все, что находится или находилось на борту этого судна, а также требования, относящиеся к перемещению, разрушению или обеспечению безопасности груза на судне;

(б) требования в отношении ущерба и компенсации за ущерб в связи с перевозкой морем опасных и вредных веществ.

Федеральным законом от 06.01.1999 г. № 13-ФЗ Российская Федерация присоединилась к Международной конвенции об унификации некоторых правил, касающихся ареста морских судов, от 10.05.1952 г. с оговорками о том, что Россия оставляет за собой право не применять правила Конвенции к военным кораблям,<sup>54</sup> а также в пределах своей юрисдикции к аресту судна по любому требованию, в случае спора по поводу титула судовладельца такого судна или наличия спора между совладельцами судна по поводу прав собственности, трудоустройства или

---

<sup>53</sup> Подписанные с условием последующей ратификации от имени Союза Советских Социалистических Республик в Лондоне 02.03.1989 г., со следующей оговоркой: «Российская Федерация применяет пункт 1 Статьи 8 Конвенции о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности морского судоходства, в части, не противоречащей ее законодательству».

<sup>54</sup> А также к военно-вспомогательным судам и другим судам, находящимся в собственности государства или эксплуатируемым им и используемым исключительно в некоммерческих целях.

заработка экипажа.

Россия присоединилась к Международной конвенции о морских залогах и ипотеках 1993 г. на основании Федерального закона от 17.12.1998 г. № 184-ФЗ.

### ***Поиск, спасание и предотвращение аварий***

Россия является участницей Международной конвенции по поиску и спасанию на море 1979 г. и 24.03.2001 г. ратифицировала Соглашения о сотрудничестве причерноморских государств при поиске и спасании на Черном море 1998 г.

На двусторонней основе Россия имеет довольно тесное сотрудничество в сферах предотвращения и предупреждения об авариях, включая ядерные инциденты, в поиске и спасании, а также в вопросах охраны окружающей среды и управления рыболовством, с Королевством Норвегия. Среди действующих договоров следует назвать:

Соглашение между Правительством Российской Федерации, Правительством Республики Исландии и Правительством Королевства Норвегия, касающееся некоторых аспектов сотрудничества в области рыболовства" (Заключено в г. Санкт-Петербурге 15.05.1999)

Соглашение о сотрудничестве при поиске пропавших без вести и спасании терпящих бедствие людей на Баренцевом море от 04.10.1995 г.;

Соглашение между Министерством обороны Российской Федерации и Министерством обороны Королевства Норвегии о сотрудничестве в военной области по вопросам охраны окружающей среды (Заключено в г. Москве 15.12.1995)

Соглашение об оперативном оповещении о ядерной аварии и об обмене информацией о ядерных установках от 10.01.1993 г.,

Соглашение о сотрудничестве в области охраны окружающей среды в связи с утилизацией российских атомных подводных лодок, выведенных

из состава Военно-Морского Флота в северном регионе, и повышении ядерной и радиационной безопасности от 26.05.1998 г.;

Соглашение между Министерством обороны Российской Федерации и Норвежским агентством по радиационной защите о сотрудничестве в области ядерной и радиационной безопасности (Заключено в г. Осло 12.12.2007)

Соглашение о сотрудничестве в борьбе с загрязнением нефтью в Баренцевом море от 28.04.1994 г.;

Соглашение о предотвращении инцидентов на море за пределами территориальных вод от 01.10.1990 г.;

Соглашение о сотрудничестве в области рыболовства от 11.04.1975 г.;

Соглашение о взаимных отношениях в области рыболовства от 15.10.1976г.;

Соглашение о судоходстве от 18.03.1974 г.

29 сентября 2000 г. между правительствами двух стран был подписан Меморандум о понимании «О сотрудничестве в поиске и спасании, а также предупреждении серьезных инцидентов». Оба государства исходят из того, что в случае аварии, в частности, любой ядерной аварии, риск причинения ущерба здоровью людей или нанесения ущерба окружающей среде и природным ресурсам, в том числе живым ресурсам моря, чрезмерно велик, в связи с чем оба государства выразили желание иметь возможность оказать помощь друг другу в случае аварии и признали, что необходимым условием для предоставления и получения такой помощи является ранее и эффективное уведомление об инцидентах на море и на суше, а также установление надлежащей процедуры реализации последующих мер.

Наряду с многосторонним соглашением по поиску и спасанию в

акваториях Черного моря, Россия подписала двусторонние соглашения: в 2010 г. с Абхазией<sup>55</sup>, в 2003 г с Украиной<sup>56</sup> и в 2004 г. с Турцией.<sup>57</sup> На Балтике Россия заключила в 2006 г. соглашение с Литвой<sup>58</sup> и в 1996 г. с Польшей.<sup>59</sup>

По-видимому действующими для России следуют признать и положения соглашения между правительствами СССР и США по поиску и спасанию на море 1988 г.

Среди многосторонних декларативных документов следует также назвать декларацию России и государств - членов НАТО<sup>60</sup> в соответствии с которой стороны заявили, что будут продолжать активизировать сотрудничество в областях, включающих борьбу против терроризма, кризисное регулирование, нераспространение, контроль над вооружениями и меры укрепления доверия, ПРО ТВД, поиск и спасание на море, сотрудничество между военными и чрезвычайное гражданское реагирование.

### ***Регламентации деятельности в Приполярных районах***

Основные направления развития деятельности РФ в Антарктике определены в «Стратегии развития деятельности РФ в Антарктике на период до 2020 года и на более отдаленную перспективу».<sup>61</sup>

РФ осуществляет постоянное присутствие в Антарктике и в водах ее окружающих начиная с 1956 г. Эта деятельность обеспечивается

---

<sup>55</sup> О сотрудничестве в морском и авиационном поиске и спасании на Черном море (Москва, 17.02.2010 г.).

<sup>56</sup> Договор между РФ и Украиной о сотрудничестве в использовании Азовского моря и Керченского пролива (Керчь, 24.12.2003 г.).

<sup>57</sup> Соглашение между правительством РФ и правительством Турецкой республики о сотрудничестве в морском поиске и спасании на Черном море (Москва, 25.02.2004 г.).

<sup>58</sup> Соглашение между правительством РФ и правительством Литовской республики о сотрудничестве в морском и авиационном поиске и спасании на Балтийском море (Москва, 14.10.2006 г.).

<sup>59</sup> Соглашение между правительством РФ и правительством Республики Польша о сотрудничестве в авиационном и морском поиске и спасании (Москва, 13.11.1996 г.).

<sup>60</sup> Декларация глав государств и правительств РФ и государств - членов НАТО - Отношения Россия - НАТО: новое качество (Рим, 28.05.2002 г.).

<sup>61</sup> Утверждена распоряжением Правительства РФ от 30.10.2010 г. N 1926-р.

экспедиционной инфраструктурой Российской антарктической экспедиции, научно-экспедиционными и научно-исследовательскими судами, а также научно-промысловыми судами. Российская антарктическая экспедиция проводит в Антарктике комплексные межведомственные исследования по проектам, предусмотренным федеральной целевой программой «Мировой океан» и ведомственными аналитическими и целевыми программами.

В целях выполнения Россией положений Протокола по охране окружающей среды к Договору об Антарктике, подписанного в г. Мадриде 4 октября 1991 г. и ратифицированного Федеральным законом «О ратификации Протокола по охране окружающей среды к Договору об Антарктике», Правительство РФ установило, что российские физические и юридические лица могут осуществлять деятельность в районе действия Договора об Антарктике только на основе надлежаще оформленных разрешений, подтверждающих соответствие этой деятельности требованиям указанного Протокола.

На основании российской морской доктрины<sup>62</sup> национальная морская политика на *Арктическом региональном направлении* определяется особой важностью обеспечения свободного выхода российского флота в Атлантику, богатствами ИЭЗ и континентального шельфа, решающей ролью Северного флота для обороны государства с морских и океанских направлений, а также возрастающим значением Северного морского пути для устойчивого развития РФ. Основу национальной морской политики на данном направлении составляет создание условий для деятельности российского флота в Баренцевом, Белом и других арктических морях, на трассе Северного морского пути, а также в северной части Атлантики.

***Статус для России Конвенции ООН 1982 г. по морскому праву и других Международных конвенций, регулирующих использование***

---

<sup>62</sup>Морская доктрина Российской Федерации на период до 2020 г. Утверждена Президентом РФ 27.06.2001 г.

## *морских пространств*

22 января 1997 г. Государственная Дума РФ приняла федеральный закон «О ратификации Конвенции ООН по морскому праву и Соглашения об осуществлении части XI Конвенции ООН по морскому праву», который был одобрен Советом Федерации 12.02.1997 г. При этом Россией была сделано заявление о том, что Российская Федерация в соответствии со Статьей 298 Конвенции ООН по морскому праву не принимает предусмотренные в Разделе 2 Части XV указанной Конвенции процедуры, ведущие к обязательным для сторон решениям, в отношении споров:

(а) связанных с толкованием или применением Статей 15, 74 и 83 Конвенции, касающихся делимитации морских границ;

(б) связанных с историческими заливами или правооснованиями;

(в) касающихся военной деятельности, включая военную деятельность государственных судов и летательных аппаратов;

(г) касающихся деятельности по обеспечению соблюдения законов в отношении осуществления суверенных прав и юрисдикции;

(д) в отношении которых Совет Безопасности ООН осуществляет функции в соответствии с Уставом ООН.

С учетом положений Статей 309 и 310 КМП-82 Россия возражала против всех деклараций и заявлений, сделанных в прошлом и могущих быть сделанными в будущем при подписании, ратификации Конвенции или при присоединении к ней, а также по любому иному поводу в связи с Конвенцией, не соответствующих положениям Статьи 310 Конвенции.<sup>63</sup>

На основании Федерального закона от 26 апреля 1997 г. № 69-ФЗ, с

---

<sup>63</sup> РФ исходила из того, что указанные декларации и заявления, в какой бы форме они ни были сделаны и какое бы наименование не имели, не могут исключать или изменять юридическое действие положений Конвенции в их применении к участнику Конвенции, которым сделаны такие декларации и заявления, и поэтому не будут учитываться РФ в отношениях с таким участником Конвенции.

учетом сделанного при подписании заявления,<sup>64</sup> Россией также было ратифицировано Соглашение об осуществлении положений КМП-82, которые касаются сохранения трансграничных рыбных запасов и запасов далеко мигрирующих рыб и управления ими.<sup>65</sup>

СССР был участником большинства международных конференций по вопросам морского права. Вопрос правопреемства Россией решен неоднозначно. Вместе с тем, ко многим конвенциям и соглашениям Россия присоединилась с соблюдением конвенционных процедур и на основании внутригосударственного нормативного акта – закона или постановления правительства, однако, делая при этом весьма существенные оговорки.

Россия также присоединилась к Международной конвенции об ответственности и компенсации за ущерб в связи с перевозкой морем опасных и вредных веществ 1996 г., заявив при этом, что в соответствии с пунктом 1 Статьи 5 данной конвенции не будет применять ее к судам, которые имеют валовую вместимость не более 200 тонн и которые перевозят опасные и вредные вещества только в упаковке, и когда они заняты в рейсах между портами или сооружениями Российской Федерации.

Распоряжением Правительства РФ от 07.09.1999 г. № 1403-р одобрены поправки к Приложению к Конвенции по облегчению международного морского судоходства от 09.04.1965 г., а на основании федерального закона от 06.01.1999 г. № 17-ФЗ Россия присоединилась к

---

<sup>64</sup> Россией процедуры урегулирования споров, упомянутые в Статье 30 Соглашения об осуществлении положений КМП-82, которые касаются сохранения трансграничных рыбных запасов и запасов далеко мигрирующих рыб и управления ими, понимаются как включающие все положения Части XV КМП-82, применимые к рассмотрению споров между государствами – участниками Соглашения. С учетом Статей 42 и 43 Соглашения Россия возражает против всех деклараций и заявлений, сделанных в прошлом и могущих быть сделанными в будущем при подписании, ратификации Соглашения или при присоединении к нему, а также по любому иному поводу в связи с Соглашением, не соответствующим положениям Статьи 43 Соглашения, РФ исходит из того, что указанные декларации и заявления, в какой бы форме они не были сделаны и какое бы наименование не имели, не могут исключать или изменять юридическое действие положений Соглашения в их применении к участнику Соглашения, которым сделаны такие декларации или заявления, и поэтому не будут учитываться Российской Федерацией в отношениях с таким участником Соглашения.

<sup>65</sup> Подписано в Нью-Йорке 04.12.1995 г

Протоколу об изменении Международной конвенции об унификации некоторых правил о коносаменте от 25.08.1924 г., измененной Протоколом от 23.02.1968 г., а также к Конвенции о морских залогах и ипотеках 1993 г.

Присоединяясь к Конвенции об унификации некоторых правил, касающихся ареста морских судов, от 10.05.1952 г. Россия сделала довольно существенные оговорки. В частности, РФ оставляет за собой право не применять правила Конвенции:

– к военным кораблям, военно-вспомогательным судам и другим судам, находящимся в собственности государства или эксплуатируемым им и используемым исключительно в некоммерческих целях;

– аресту судна по любому требованию, указанному в подпунктах «о» и «р» пункта 1 Статьи 1 Конвенции, а применять по такому требованию законодательство Российской Федерации.

Ратифицируя Конвенцию «О спасании» 1989 г., Россия в соответствии с подпунктом «d» пункта 1 Статьи 30 оставила за собой право не применять положения указанной Конвенции, когда вовлеченное имущество является морским имуществом культурного характера доисторического, археологического или исторического значения и находится на морском дне.

Россия, в соответствии с федеральным законом от 17.02.1995 г. № 16-ФЗ, ратифицировала Конвенцию о биологическом разнообразии, подписанную в Рио-де-Жанейро 13.06.1992 г.; в соответствии с Федеральным законом от 17.12.94 г. № 61-ФЗ ратифицировала Конвенцию о сохранении ресурсов минтая и управлении ими в центральной части Берингова моря, подписанную в Вашингтоне 16.06.1994 г.

Россия взяла на себя обязательства участвовать в сотрудничестве, направленном на поддержание и увеличение живых ресурсов Балтийского моря, а также достижение оптимальных уловов, на расширение и

координацию научных исследований в этих целях, на разработку и осуществление организационных и технических мероприятий по сохранению и увеличению живых ресурсов, включая меры по искусственному воспроизводству ценных видов рыб и (или) участие в них финансовыми средствами на равной и справедливой основе, а также принимать другие меры по рациональному и эффективному использованию живых ресурсов. Районом, на который распространяется действие Конвенции, являются воды Балтийского моря и Бельтов, за исключением внутренних вод, ограниченные с запада линией, проведенной от мыса Хасеноре до пункта Гнибен, от Корсхаге до Сподсбьберг и от мыса Гильбьберг до Куллен.<sup>66</sup>

На основе правопреемства у СССР Россия имеет обязательства по Международной конвенции о рыболовстве в северо-западной части Атлантического океана 1949 г. и протоколов к конвенции относительно мер контроля и процедур вступления в силу предложений, принятых международной комиссией по рыболовству в северо-западной части Атлантического океана.

Россия также является правопреемником обязательств СССР по Конвенции о будущем многостороннем сотрудничестве в области рыболовства в северо-западной части Атлантического океана, подписанной в Оттаве 21.10.1977 г.<sup>67</sup>. Как уже отмечалось ранее, Конвенция распространяется на все рыбные ресурсы конвенционного района<sup>68</sup> (за

---

<sup>66</sup> Постановлением правительства от 27.01.1996 г. № 69 Россия приняла поправки к статье VII Конвенции о рыболовстве и сохранении живых ресурсов в Балтийском море и Бельтах от 13.09.1973 г., предусматривающей новую схему подсчета взносов в бюджет Международной комиссии по рыболовству в Балтийском море.

<sup>67</sup> Вместе с перечнем видов для номинальных выловов, условиями финансирования и финансовыми правилами и процедурами рыболовной комиссии НАФО.

<sup>68</sup> Конвенционным районом являются воды северо-западной части Атлантического океана к северу от 35° северной широты и к западу от линии, идущей к северу от 35° северной широты и от 42° западной долготы до 59° северной широты, затем к западу до 44° западной долготы и затем к северу до побережья Гренландии, а также воды залива Святого Лаврентия, Девисов пролив и море Баффина к югу от 78° северной широты.

следующими исключениями: лосось, тунцы и марлин, запасы китообразных) и «сидячие» виды континентального шельфа. Россия, в соответствии с положениями Конвенции имеет обязательства по содействию сохранению и оптимальному использованию живых ресурсов района северо-западной части Атлантического океана в рамках, соответствующих режиму расширенной юрисдикции прибрежного государства в области рыболовства (в связи с вступлением в силу положений КМП-82) и поощрению международное сотрудничество и консультации в отношении этих ресурсов.

В соответствии со Статьей 3 Соглашения между Правительством РФ, Правительством Республики Исландии и Правительством Королевства Норвегии, касающегося некоторых аспектов сотрудничества в области рыболовства, подписанного 15 мая 1999 г., и протоколом к нему от 15 сентября 1999 г. регулируется общий допустимый улов по северо-восточной арктической треске и квоты на ее добычу. Кроме того, для ведения рационального промысла Республике Исландии выделяется ежегодная квота на прилов других видов в объеме до 30 % исландской ежегодной квоты на северо-восточную арктическую треску в соответствии с правилами рыболовства Российской Федерации.

Что касается тихоокеанского побережья, то Россия не имеет многосторонних обязательств по регулированию эксплуатации морских биологических ресурсов, а Конвенция о рыболовстве в открытом море в северо-западной части Тихого океана между СССР и Японией от 14 мая 1956 г. постановлением Совмина СССР от 25.04.1977 г. № 321 была денонсирована<sup>69</sup>.

Имеют силу для России и обязательства СССР по многостороннему Соглашению о рыболовстве в водах Дуная, заключенному в Бухаресте

---

<sup>69</sup> Опубликовано: Собрание постановлений Правительства СССР. 1977. № 14. Ст. 83. Верховным Советом РФ Постановлением «О мерах по охране биологических ресурсов Охотского моря» от 16 апреля 1993 г. № 4824-1 были приняты односторонние меры по охране ресурсов в Охотском море.

29.01.1958 г.<sup>70</sup>, и положения Протокола к указанному Соглашению (об изменении его Статьи 11) от 24 мая 1984 г. .

На двусторонней основе Россия имеет Соглашения по регулированию вопросов рыболовства с Норвегией (11.01.1978)<sup>71</sup>, США (31.05.1988), Данией (07.03.1992); Швецией (11.12.1992); Украиной (14.09.1993)<sup>72</sup>; Финляндией (11.03.1994); Эстонией (4.05.1994), Польшей (5.07.1995) Японией (21.02.1998), Исландией (3.04.2000), Мавританией (12.05.2003); Кубой (28.10. 2009), Кореей (22.12. 2009), Намибией (20.05. 2010), Сенегал (08.02.2011), Марокко (14.02.2013) и др. странами.

### **3.3 Правовой статус морских объектов**

#### *Морское судно как объект собственности*

Российское законодательство различает корабли Военно-Морского Флота, суда, используемые в торговом мореплавании, и суда рыбопромыслового флота.

Контроль за проектированием, строительством, испытаниями и эксплуатацией кораблей и судов ВМФ (или построенных по заказам МО) осуществляет Минобороны РФ.

Суда, используемые в целях торгового мореплавания, представляют собой, по смыслу Статьи 7 КТМ-99, самоходное или несамоходное плавучее сооружение.

Под судами рыбопромыслового флота понимаются обслуживающие рыбопромысловый комплекс суда, используемые для промысла водных биологических ресурсов, а также приемотранспортные, вспомогательные суда и суда специального назначения (КТМ-99).

---

<sup>70</sup> Вместе с Правилами рыболовства на реке Дунае и в ее водоемах.

<sup>71</sup> Продлено до 01 июля 2011 г. на основании межправительственного соглашения от 30 июня 2010 г.

<sup>72</sup> По вопросам рыболовства в Азовском море.

## *Право собственности и другие вещные права на судно*

В соответствии со Статьей 130 ГК РФ, морские суда, а также суда внутреннего плавания, относятся к «недвижимым вещам», и они подлежат государственной регистрации. ГК РФ предусмотрены различные виды владения судами: на правах собственности, аренды, доверительного управления, оперативного управления и хозяйственного ведения и других правах.

Закон различает собственника судна и судовладельца. Собственник судна вправе по своему усмотрению совершать в отношении судна любые действия, не противоречащие закону и иным правовым актам РФ и не нарушающие права и охраняемые законом интересы других лиц, в том числе отчуждать судно в собственность другим лицам, передавать им, оставаясь собственником, права владения, пользования и распоряжения судном, устанавливать ипотеку судна и обременять его другими способами, распоряжаться им иным образом.

По российскому законодательству суда могут находиться в собственности:

- граждан и юридических лиц;
- Российской Федерации и ее субъектов;
- муниципальных образований.

Суда с ядерными энергетическими установками могут находиться только в государственной собственности, за исключением судов с ядерными энергетическими установками атомного ледокольного флота, которые могут находиться в собственности российских юридических лиц, включенных в утверждаемый Президентом Российской Федерации перечень российских юридических лиц, в собственности которых могут находиться ядерные установки.

Судовладельцем может выступать эксплуатирующее судно от своего

имени, независимо от того, является ли оно собственником судна или использует его на ином законном основании.

Собственник судна вправе передать его доверительному управляющему по договору доверительного управления судном на срок, не превышающий пяти лет, для осуществления управления судном за вознаграждение в интересах собственника. Доверительным управляющим может быть компетентный в области управления судами и их эксплуатации индивидуальный предприниматель или коммерческая организация, за исключением унитарного предприятия. В договоре доверительного управления судном должны быть указаны стороны такого договора, права и обязанности доверительного управляющего, размер и форма его вознаграждения.

Судно, находящееся в хозяйственном ведении или оперативном управлении, не может быть передано в доверительное управление. Передача судна в доверительное управление не влечет за собой переход права собственности на него к доверительному управляющему и подлежит обязательной регистрации в реестре, в котором зарегистрировано судно.

Судно, пользующееся правом плавания под Государственным флагом РФ, имеет российскую принадлежность и обязано нести российский государственный флаг (КТМ, Статья 17).

Право плавания под Государственным флагом РФ предоставляется судам:

(1) находящимся в собственности граждан РФ; юридических лиц в соответствии с законодательством РФ; Российской Федерации, субъектов РФ; муниципальных образований.

(2) зарегистрированным в реестре судов иностранного государства, которые предоставлены в пользование и во владение российскому фрахтователю по договору фрахтования судна без экипажа (бербоут-

чартеру).

Право плавания под Государственным флагом РФ может быть предоставлено судну на срок, не превышающий двух лет, с правом последующего продления его через каждые два года, но не свыше срока действия бербоут-чартера<sup>73</sup>.

Судно приобретает право плавания под Государственным флагом Российской Федерации с момента его государственной регистрации.

Судно, приобретенное за пределами Российской Федерации, пользуется правом плавания под Государственным флагом Российской Федерации с момента выдачи консульским учреждением Российской Федерации временного свидетельства, удостоверяющего такое право и действительного до государственной регистрации судна, но не более чем шесть месяцев.

Регистрация судов, находящихся в собственности РФ, собственности субъектов РФ или эксплуатируемых ими и используемых только для правительственной некоммерческой службы, за исключением военных кораблей, военно-вспомогательных судов и пограничных кораблей, осуществляется в Государственном судовом реестре или реестре маломерных судов в соответствии с правилами, установленными настоящей главой.

В зависимости от собственника и технических характеристик Государственная регистрация судов в Государственном судовом реестре и бербоут-чартерном реестре осуществляется капитаном морского порта. Государственная регистрация судов в реестре маломерных судов осуществляется органами, уполномоченными Правительством Российской Федерации. Государственная регистрация судов в Российском международном реестре судов осуществляется капитанами морских портов,

---

<sup>73</sup> Для целей смены флага срок действия бербоут-чартера не может быть менее чем один год.

перечень которых утверждается Правительством Российской Федерации.

Судно **утрачивает право** плавания под госфлагом РФ в случае, если:

(1) новый собственник не является гражданином или юридическим лицом, РФ в лице ее субъектов или муниципальных образований;

(2) истек срок, на который судну было предоставлено право плавания под Государственным флагом РФ;

(3) аннулировано решение о предоставлении судну права плавания под Государственным флагом РФ;

(4) при предоставлении судна, зарегистрированного в государственном судовом реестре или судовой книге, в пользование и во владение иностранному фрахтователю по бербоут-чартеру<sup>74</sup>.

### ***Классификация судов***

Присвоение класса судам удостоверяется классификационными свидетельствами.

Суда, за исключением маломерных судов, используемых в некоммерческих целях, освидетельствуются российскими организациями, уполномоченными на классификацию и освидетельствование судов, или иностранными классификационными обществами на соответствие требованиям международных договоров Российской Федерации.

Соответствие судов требованиям, указанным выше, подтверждается документами, выданными российскими организациями, уполномоченными на классификацию и освидетельствование судов, или иностранными классификационными обществами.

### ***Идентификация судна***

Судно идентифицируется по названию, позывному сигналу,

---

<sup>74</sup> В данном случае судно утрачивает право плавать под Государственным флагом РФ временно, на срок, не превышающий двух лет, с правом последующего продления его через каждые два года, но не свыше срока действия бербоут-чартера.

идентификационному номеру судовой станции спутниковой связи и номеру избирательного вызова судовой станции (последние два признака зависят от технической оснащённости).

Название судну присваивается его собственником в порядке, установленном Минтрансом. Название судна может быть изменено при переходе права собственности на судно или при наличии других достаточных на то оснований. Об изменении названия судна немедленно уведомляются залогодержатели зарегистрированных ипотек судна.

### ***Государственная регистрация судна***

Право собственности и иные вещные права на судно, а также ограничения (обременения) прав на него (ипотека, доверительное управление и другие) подлежат государственной регистрации.

Судно может быть зарегистрировано только в одном из реестров судов.

- 1) Государственном судовом реестре;
- 2) реестре маломерных судов;
- 3) бербоут-чартерном реестре;
- 4) Российском международном реестре судов;
- 5) реестре строящихся судов.

Первоначальная регистрация построенного судна должна быть осуществлена в течение одного месяца со дня спуска его на воду, приобретенного за пределами Российской Федерации судна - до истечения действия временного свидетельства, удостоверяющего право плавания судна под Государственным флагом Российской Федерации и выданного в соответствии с пунктом 2 статьи 16 КТМ.

Первоначальная государственная регистрация судна осуществляется органом государственной регистрации судна на срок не более чем три месяца с выдачей временного свидетельства о праве плавания под

Государственным флагом Российской Федерации. Свидетельство о праве плавания под Государственным флагом Российской Федерации выдается органом государственной регистрации судна взамен временного свидетельства о праве плавания под Государственным флагом Российской Федерации не позднее чем в течение трех месяцев с момента первоначальной государственной регистрации судна при условии соответствия судна требованиям государственной регистрации.

Регистрация судна осуществляется либо в Государственном судовом реестре, либо в бербоут-чартерном реестре на имя фрахтователя судна по бербоут-чартеру<sup>75</sup>.

В Государственном судовом реестре регистрируются суда, за исключением маломерных судов, используемых в некоммерческих целях. Маломерные суда, используемые в некоммерческих целях, регистрируются в реестре маломерных судов.

В судовых книгах регистрируются спортивные и прогулочные суда независимо от мощности главных двигателей и их вместимости, а иные суда, к которым не применяются правила регистрации в Государственном судовом реестре.

В бербоут-чартерном реестре регистрируются суда, которым временно предоставлено право плавания под Государственным флагом РФ. Регистрация должна быть осуществлена в течение месяца со дня принятия решения о временном предоставлении такому судну права плавания под Государственным флагом РФ.

В случае, если в результате происшествия или по любой другой причине судно перестает соответствовать сведениям, ранее внесенным в реестр судов, судно исключается из реестра судов в порядке, установленном

---

<sup>75</sup> Права собственности и иных вещных прав на судно, а также ограничений (обременений) прав на него является единственным доказательством существования зарегистрированного права, которое может быть оспорено только в судебном порядке.

пунктом 4 статьи 33 КТМ, и после освидетельствования судна может быть осуществлена его повторная государственная регистрация в порядке, установленном в соответствии с настоящим Кодексом.

В случае утраты свидетельства о праве плавания под Госфлагом РФ или судового билета дубликаты таких судовых документов выдаются органом, в котором зарегистрировано судно, либо консульским учреждением РФ на основании заявления капитана, в случае, если судовые документы утрачены во время нахождения судна за пределами РФ<sup>76</sup>.

***Из Государственного судового реестра или реестра маломерных судов подлежит обязательному исключению судно:***

- погибшее или пропавшее без вести<sup>77</sup>;
- конструктивно погибшее<sup>78</sup>;
- утратившее качества судна в результате перестройки или любых других изменений;
- переставшее соответствовать требованиям, предусмотренным КТМ-99.

### ***Государственная регистрация сделок с судами***

Эксплуатация морских судов (и промысловая деятельность), передаваемых во временное пользование, осуществляется в соответствии с разрешением собственника на его использование, а применительно к рыбопромысловым судам – с разрешением на промысел, и выделенными квотами на водные биоресурсы.

---

<sup>76</sup> В этом случае судну выдаются временное свидетельство о праве плавания под Государственным флагом РФ или временный судовый билет, которые по прибытии судна в порт Российской Федерации подлежат передаче в течение десяти дней в орган, в котором зарегистрировано судно, для получения дубликатов таких судовых документов.

<sup>77</sup> Судно считается пропавшим без вести, если от судна не поступило никакого известия в течение срока, превышающего в два раза срок, необходимый в нормальных условиях для перехода от места, откуда поступило последнее известие о судне, до порта назначения, но не менее чем один месяц и более чем три месяца со дня последнего известия о судне, а в условиях военных действий не менее чем шесть месяцев.

<sup>78</sup> Поврежденное судно считается конструктивно погибшим, если судно не может быть восстановлено ни в том месте, в котором судно находится, ни в любом другом месте, в которое судно может быть доставлено или ремонт судна экономически нецелесообразен.

В связи с тем, что морские суда не являются транспортными средствами, а в соответствии со Статьей 130 Гражданского кодекса РФ отнесены к недвижимому имуществу, требования по государственной регистрации договоров аренды судов (независимо от сроков передачи судов в аренду, т.е. на условиях тайм-чартера или бербоут-чартера) определяются в соответствии с п. 2 Статьи 609 ГК.

После проведения государственной регистрации аренды арендатору выдается свидетельство «О личности судовладельца и регистрации названия судна».

Кроме того, применительно к осуществлению производственной деятельности на арендуемом рыбопромысловом судне должна находиться нотариально заверенная копия лицензии на промышленное рыболовство, выданная арендатору, копия лицензии, выданная на судно ГК РФ по рыболовству.

Передача судов в аренду на условиях тайм-чартера также подлежит государственной регистрации. При этом если договором аренды функции по осуществлению безопасной эксплуатации судна возложены на арендатора, последнему также необходимо соответствовать требованиям, установленным для передачи судна в аренду на условиях бербоут-чартера.

### ***Затонувшее имущество***

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

Права на имущество, затонувшее во внутренних морских водах или в территориальном море, а также отношения, возникающие в связи с затонувшим имуществом, определяются законом государства, в котором имущество затонуло. К затонувшим в открытом море судам, находящимся

на них грузам и иному имуществу применяется закон государства флага судна.

Правила, установленные применительно к затонувшему имуществу КТМ-99 (Гл. 7), применяются к подъему, удалению и уничтожению имущества, затонувшего в пределах внутренних морских вод или территориального моря РФ и не могут применяться:

- к подъему, удалению и уничтожению затонувшего военного имущества;

- подъему затонувшего морского имущества культурного характера, имеющего доисторическое, археологическое или историческое значение, если такое имущество находится на морском дне.

Собственник затонувшего имущества, если он намерен поднять затонувшее имущество, должен известить об этом капитана ближайшего морского порта в течение одного года со дня, когда имущество затонуло.

Капитан морского торгового порта в течение трех месяцев со дня получения заявления собственника затонувшего имущества устанавливает для собственника порядок подъема, а также срок, достаточный для подъема затонувшего имущества, но не менее чем один год со дня получения собственником уведомления капитана морского порта о порядке и сроке подъема затонувшего имущества.

В случаях, если затонувшее имущество создает угрозу безопасности мореплавания или причинения ущерба морской среде загрязнением либо препятствует осуществлению *рыболовства*, деятельности порта и проводимым в нем работам (гидротехническим и другим), собственник затонувшего имущества обязан по требованию капитана порта в установленный им срок поднять затонувшее имущество и при необходимости удалить или уничтожить его.

В случае если собственник затонувшего имущества известен,

капитан морского порта уведомляет его о своем решении.

В случае если собственник затонувшего имущества не известен, капитан порта делает публикацию о сроках, установленных для подъема затонувшего имущества, в «Извещениях мореплавателям». В случае, если при этом известен флаг затонувшего судна, капитан морского порта направляет также соответствующее уведомление в МИД.

***Администрация морских портов имеет право поднять затонувшее имущество и при необходимости удалить или уничтожить его в случаях, если:***

1) собственник затонувшего имущества не установлен или он не поднял затонувшее имущество и при необходимости не удалил или не уничтожил его в установленный срок;

2) затонувшее имущество создает серьезную и непосредственную угрозу безопасности мореплавания или непосредственную угрозу причинения значительного ущерба морской среде загрязнением либо значительно препятствует осуществлению *рыболовства*, деятельности в порту и проводимым в нем работам (гидротехническим и другим);

3) при наличии достаточных оснований собственнику затонувшего имущества не разрешено поднимать, удалять или уничтожать его своими средствами либо средствами избранной им судоподъемной организации.

В случае если подъем, удаление или уничтожение затонувшего имущества осуществлялись в соответствии с вышеперечисленными положениями, администрация морских портов по прошествии года после подъема имеют право:

– продать поднятое затонувшее имущество или его часть и получить за счет суммы, вырученной от его продажи, возмещение расходов на его подъем и других понесенных в связи с этим расходов;

– получить от собственника затонувшего имущества возмещение

расходов, не покрываемых суммой, вырученной от его продажи, и при уничтожении затонувшего имущества – возмещение расходов, понесенных в связи с уничтожением такого имущества.

### **3.4. Правовое положение экипажа**

В соответствии с положениями Главы IV КТМ-99 в состав экипажа судна входят капитан судна, другие лица командного состава судна и судовая команда<sup>79</sup>.

К командному составу судна, кроме капитана судна, относятся помощники капитана судна, механики, электромеханики, радиоспециалисты и врачи, другие специалисты по решению Минтранса или ГК по рыболовству (КТМ-99, Статья 52).

К командному составу судна внутреннего плавания относятся капитан судна, командир дноуглубительного или дноочистительного снаряда, их помощники, механики и электромеханики, помощники механиков и электромехаников, радиоспециалисты и врачи.

Судовая команда состоит из лиц, не относящихся к командному составу судна<sup>80</sup>.

*Требования, предъявляемые к экипажу*

Общие требования к экипажу сводятся:

- к необходимости обеспечения минимально необходимого состава;
- квалификации;
- состоянию здоровья.

Каждое судно должно иметь на борту экипаж, члены которого имеют надлежащую квалификацию и состав которого достаточен по

---

<sup>79</sup> В состав экипажа пассажирского судна внутреннего плавания – также работники, обслуживающие пассажиров судна (КВВТ, Статья 26).

<sup>80</sup> Минимальный состав экипажа самоходного транспортного судна внутреннего плавания в соответствии с требованиями эксплуатации судна определенного типа устанавливается положением о минимальном составе экипажей самоходных транспортных судов, утвержденным Минтрансом.

численности:

- для обеспечения безопасности плавания судна, защиты морской среды;
- выполнения требований к соблюдению рабочего времени на борту судна;
- недопущения перегрузки членов экипажа судна работой.

Экипаж укомплектовывается в зависимости от типа, назначения судна и района плавания. Капитаны портов, которые осуществляют регистрацию судов, выдают свидетельство о минимальном составе экипажа судна, обеспечивающего безопасность<sup>81</sup>.

При осуществлении контроля в морских торговых портах и морских рыбных портах соответствие состава экипажа судна данным, содержащимся в свидетельстве о минимальном составе экипажа судна, обеспечивающего безопасность, является подтверждением того, что судно укомплектовано экипажем, обеспечивающим безопасность плавания судна.

В состав экипажа судна, плавающего под Государственным флагом РФ, кроме граждан РФ, могут входить иностранные граждане и лица без гражданства, которые не могут занимать должности капитана судна, старшего помощника капитана судна, старшего механика и радиоспециалиста.

Член экипажа судна может быть принят на работу на судно только с согласия капитана судна.

Порядок приема на работу членов экипажа судна, их права и обязанности, условия труда и оплаты труда, а также порядок и основания их увольнения определяются законодательством РФ о труде, КТМ-99, КВВТ, уставами службы на судах и уставами о дисциплине, генеральными и отраслевыми тарифными соглашениями, коллективными договорами и

---

<sup>81</sup> Статья 39 КТМ-68 устанавливала, что судовая команда состоит из палубной команды, машинной команды и других служащих на судне лиц, которые не относятся к командному составу судна.

трудовыми договорами.

Устав службы на судах, утверждается Минтрансом, устав службы на судах рыбопромыслового флота - Росрыболовством, уставы о дисциплине - Правительством Российской Федерации<sup>82</sup>.

Судовладелец обязан обеспечить экипаж должными условиями безопасного труда и страхованием отдельных категорий рисков, а именно, судовладелец обязан:

(а) обеспечить членам экипажа судна безопасные условия труда, охрану их здоровья, наличие спасательных средств, бесперебойное снабжение продовольствием и водой, наличие надлежащих помещений (кают, столовых, санитарных узлов, медицинских пунктов и помещений для отдыха), культурно-бытовое обслуживание;

(б) страховать заработную плату и другие причитающиеся членам экипажа судна суммы, в том числе расходы на репатриацию, жизнь и здоровье членов экипажа судна при исполнении ими трудовых обязанностей (КТМ-99, Статья 60).

Члены экипажа судна имеют право на расторжение трудового договора в соответствии с трудовым законодательством РФ, а также на репатриацию в случае истечения за пределами РФ срока действия трудового договора, заключенного на определенный срок или на определенный рейс; расторжения трудового договора по инициативе судовладельца или члена экипажа судна по истечении срока, указанного в уведомлении, сделанном в соответствии с трудовым договором; кораблекрушения; заболевания или травмы, требующих лечения вне судна; невозможности выполнения судовладельцем своих обязанностей в отношении членов экипажа судна, предусмотренных законом или иными правовыми актами РФ либо трудовыми договорами, вследствие банкротства, продажи судна или

---

<sup>82</sup> Постановлением Правительства РФ от 21.09.2000 г. № 708 утвержден Устав о дисциплине работников рыбопромыслового флота РФ. (в ред. от 19.10.2007).

изменения государства регистрации судна; направления судна без согласия членов экипажа судна в зону военных действий или зону эпидемиологической опасности; истечения определенного коллективным договором максимального срока работы члена экипажа судна на борту судна.

Репатриация осуществляется воздушным транспортом, бремя расходов несет судовладелец. Они включают:

– плату за проезд члена экипажа судна к месту репатриации<sup>83</sup>, питание и проживание члена экипажа судна с момента покидания судна до момента прибытия к репатриации; лечение, если это необходимо, до тех пор, пока член экипажа судна по состоянию здоровья не будет годен для переезда к месту репатриации; провоз 30 кг багажа члена экипажа судна до места репатриации;

– заработную плату и пособия с момента, когда член экипажа покидает судно, и до момента прибытия к месту репатриации, если это предусмотрено коллективным договором.

### ***Права и обязанности капитана судна***

На капитана судна возлагается управление судном, в том числе судовождение, принятие мер по обеспечению безопасности плавания судна, защите морской среды, поддержанию порядка на судне, предотвращению причинения вреда судну, находящимся на судне людям и грузу (КТМ-99, Статья 61).

Капитан судна обязан:

– оказать помощь любому лицу, терпящему бедствие на море (если он может это сделать без серьезной опасности для своего судна и

---

<sup>83</sup> Репатриация по желанию члена экипажа судна осуществляется в государство, в котором он проживает, в порт, в котором он был принят на работу на судно или который указан в коллективном договоре, либо в любой другой пункт, указанный при найме члена экипажа судна.

находящихся на нем людей)<sup>84</sup>;

– после столкновения с другим судном оказать помощь судну, его пассажирам и членам его экипажа (если он может это сделать без серьезной опасности для своих пассажиров, членов экипажа судна и своего судна);

– зайти в ближайший порт или принять меры по доставке лица, находящегося на борту судна и нуждающегося в неотложной медицинской помощи, которая не может быть оказана во время нахождения судна в море, в ближайший порт с извещением об этом судовладельца<sup>85</sup>;

– сделать запись в судовом журнале о каждом случае рождения ребенка на судне и о каждом случае смерти на судне;

– уведомить одного из близких родственников умершего или супруга умершего о его смерти и принять меры по сохранению и отправке тела умершего на родину<sup>86</sup>;

– принять все меры по недопущению уничтожения, повреждения и захвата судна, находящихся на нем людей, документов, а также грузов и другого имущества в случае военных действий в районе расположения порта отправления или порта назначения судна, либо в районе, через который судно должно пройти, а также в иных случаях военной опасности (КТМ-99, Статья 66).

В случае если, по мнению капитана судна, судну грозит неминуемая гибель, капитан судна разрешает членам экипажа оставить судно после принятия всех мер по спасанию находящихся на судне пассажиров. Капитан

---

<sup>84</sup> За нарушение этой обязанности, капитан судна несет уголовную ответственность в соответствии со Статьей 270 УК РФ, предусматривающей неокказание капитаном помощи людям, терпящим бедствие на море, штраф, либо ограничение свободы на срок до двух лет, либо лишение свободы на срок до двух лет с лишением права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью на срок до трех лет.

<sup>85</sup> При заходе судна в иностранный порт или доставке такого лица в иностранный порт с извещением также консульского учреждения РФ.

<sup>86</sup> При отсутствии такой возможности капитан судна обязан предать тело умершего земле или кремировать его и отправить урну с прахом на родину. В исключительном случае, если судно должно находиться длительное время в открытом море и тело умершего не может быть сохранено, капитан судна имеет право предать тело умершего морю согласно морским обычаям с составлением соответствующего акта (КТМ-99, Статья 70).

судна оставляет судно последним после принятия зависящих от него мер по спасанию судового журнала, машинного журнала и радиожурнала, карт данного рейса, лент навигационных приборов, документов и ценностей (КТМ-99, Статья 67).

Распоряжения капитана судна в пределах его полномочий подлежат исполнению всеми находящимися на судне лицами.

Капитан судна имеет право:

– применять поощрения и налагать дисциплинарные взыскания на членов экипажа судна в случаях и в порядке, которые предусмотрены уставом о дисциплине;

– в случае необходимости отстранить от исполнения служебных обязанностей любого члена экипажа судна с исполнением, описанной в предыдущем параграфе процедуры репатриации;

– изолировать лицо, действия которого не содержат признаков преступления, предусмотренного уголовным законодательством РФ, но создают угрозу безопасности судна или находящихся на нем людей и имущества;

- На судне, находящемся в плавании, капитан судна возбуждает уголовное дело публичного обвинения и осуществляет неотложные следственные действия в соответствии с Уголовно-процессуальным кодексом Российской Федерации.

- В случае возбуждения уголовного дела публичного обвинения порядок и особенности выполнения капитаном судна в связи с этим действий, не относящихся к процессуальным, определяются федеральным органом исполнительной власти в области транспорта.

Капитан судна может передать компетентным органам иностранного государства, если это предусмотрено международным договором Российской Федерации, лицо, в отношении которого у капитана судна

имеются разумные основания считать, что оно совершило преступление, направленное против безопасности морского судоходства, за исключением гражданина Российской Федерации, а также постоянно проживающего в Российской Федерации лица без гражданства. В этом случае капитан судна по возможности до входа судна в территориальное море иностранного государства обязан направить, если это практически осуществимо, в его компетентные органы уведомление о своем намерении передать им такое лицо и причинах его передачи, а также предоставить указанным органам имеющиеся доказательства.

Капитан судна также вправе осуществлять нотариальные действия, в частности:

– удостоверить завещание лица, находящегося во время плавания на судне (завещание, удостоверенное капитаном судна, приравнивается к нотариально удостоверенному);

– сделать запись в судовом журнале в связи с рождением.

Капитан судна в силу своего служебного положения признается представителем судовладельца и грузовладельца в отношении сделок, необходимых в связи с нуждами судна, груза или плавания, а также исков, касающихся вверенного капитану судна имущества, если на месте нет иных представителей судовладельца или грузовладельца<sup>87</sup>.

В случае смерти, болезни или иной причины, препятствующих капитану судна выполнять свои служебные обязанности, обязанности капитана судна до получения распоряжения судовладельца возлагаются на старшего помощника капитана судна.

Обязанности и права капитана судна внутреннего плавания изложены в Статьях 30–33 КВВТ и практически идентичны тем, которые рассмотрены выше.

---

<sup>87</sup> Взаимоотношения капитана судна, других членов экипажа судна и консульских учреждений Российской Федерации определяются Консульским уставом Российской Федерации.

### **3.5 Договорные отношения, вытекающие из практики эксплуатации морского транспорта**

Кодекс Торгового мореплавания РФ выделяет следующие виды договоров, вытекающие из торгового мореплавания: договор морской перевозки грузов; договор морской перевозки пассажира; договор фрахтования судна; договор буксировки, договор морского посредничества и договор морского страхования.

#### **Договор морской перевозки груза**

В соответствии с российским законодательством перевозка грузов, пассажиров и багажа осуществляется на основании договора перевозки. Общие условия перевозки определяются транспортными уставами и кодексами, иными законами и издаваемыми в соответствии с ними правилами.

Условия перевозки морским транспортом, а также ответственность сторон по этим перевозкам определяются соглашением сторон, КТМ-99, иными законами и издаваемыми в соответствии с ними правилами.

Статья 2 КТМ-99 относит перевозку грузов морем к торговому мореплаванию. Отношения, возникающие из договора морской перевозки груза, регулируются законом государства, предусмотренным соглашением сторон. При отсутствии соглашения сторон о подлежащем применению праве отношения сторон, возникающие из договоров, регулируются законом государства, в котором учреждена, имеет основное место деятельности или место жительства сторона, являющаяся в договоре морской перевозке перевозчиком<sup>88</sup>.

В соответствии с положениями статьи 785 ГК РФ, по договору перевозки груза перевозчик обязуется доставить вверенный ему отправителем груз в пункт назначения и выдать его получателю, а

---

<sup>88</sup> Статья 418 КТМ-99.

отправитель обязуется уплатить за перевозку груза установленную плату. Заключение договора перевозки груза подтверждается составлением и выдачей отправителю груза транспортной накладной (коносамента или иного документа на груз, предусмотренного соответствующим транспортным уставом или кодексом).

В соответствии со Статьей 115 КТМ-99, по договору морской перевозки груза перевозчик обязуется доставить груз<sup>89</sup>, который ему передал или передаст отправитель, в порт назначения и выдать его управомоченному на получение груза лицу – получателю. В свою очередь, отправитель (или фрахтователь) обязуется уплатить за перевозку груза установленную плату (фрахт).

Договор морской перевозки груза:

а) должен быть заключен в письменной форме, что может подтверждаться чартером, коносаментом или другими письменными доказательствами (КТМ-99, Статья 117);

б) может носить долгосрочный характер<sup>90</sup>;

в) может быть заключен с условием предоставления для морской перевозки груза всего судна, части его или определенных судовых помещений (чартер) или без такого условия (КТМ-99, Статья 115).

Перевозчиком признается лицо, которое заключило договор морской перевозки груза с отправителем или фрахтователем или от имени которого заключен такой договор. Гамбургская Конвенция 1978 г. трактует это понятие значительно шире, указывая на то, что кроме непосредственно

---

<sup>89</sup> Положения КТМ-99 не раскрывают содержание понятия «груз», в то время как данное понятие по-разному истолковывается Брюссельской и Гамбургскими конвенциями. Так, Пункт (с) Статьи 1 Брюссельской конвенции 1924 г. в понятие «грузы» включает *предметы, товары, грузы и изделия любого рода, за исключением живых животных и груза, который объявлен по договору перевозки как перевозимый на палубе и действительно перевозится таким образом*; а по Гамбургским правилам 1978 г. «груз» включает живых животных; а также упаковку и приспособления для транспортировки контейнеров, если они предоставлены грузоотправителем [Статья 1(5)].

<sup>90</sup> При этом перевозка конкретной партии груза должна осуществляться в соответствии с договором морской перевозки груза, заключенном на основе такого долгосрочного договора (КТМ-99, Статья 118).

лица, с которым или от имени которого с грузоотправителем заключен договор морской перевозки груза, к «перевозчику» относятся и лица, которым перевозчиком поручено («фактический перевозчик») осуществление перевозки или ее части (Статья 1)<sup>91</sup>.

Правоотношения по договорам морской перевозки могут возникнуть между перевозчиком и:

- фрахтователем<sup>92</sup>;
- отправителем<sup>93</sup>;
- получателем, являющимся стороной договора;
- получателем, не являющимся стороной договора<sup>94</sup>.

Чартер должен содержать наименование сторон, название судна, указание на род и вид груза, размер фрахта, наименование места погрузки груза, а также наименование места назначения или направления судна, а также иные условия и оговорки, если стороны на них согласились.

Чартер подписывается перевозчиком и фрахтователем или их представителями. При перевозке груза по чартеру фрахтователь вправе с согласия перевозчика уступать свои права по договору морской перевозки груза третьим лицам. Фрахтователь, а также третье лицо, которому он уступил свои права, несет перед перевозчиком солидарную ответственность за неисполнение договора морской перевозки груза.

***При явлениях стихийного характера, крушениях и авариях, вызвавших перерыв в движении, и объявлении карантина прием грузов может быть временно прекращен или ограничен распоряжением капитана морского порта.***

---

<sup>91</sup> Конвенция о морской перевозке грузов (Гамбург, 31 марта 1978 г.)

<sup>92</sup> По КТМ-99 «фрахтователем» является лицо, которое заключило упомянутый выше договор морской перевозки груза с условием предоставления для морской перевозки груза всего или части судна.

<sup>93</sup> Отправителем является лицо, которое сдало перевозчику груз от своего имени или заключило договор морской перевозки груза.

<sup>94</sup> В этом случае отношения определяются коносаментом, и если последний содержит ссылку на условия чартера, то и они обязательны для получателя.

Срок действия временного прекращения или ограничения приема грузов для перевозок устанавливаются либо Минтрансом, либо Федеральным агентством по рыболовству.

О временном прекращении или об ограничении приема грузов для перевозок капитан морского порта немедленно уведомляет отправителей грузов, при перевозках грузов в прямом смешанном или прямом водном сообщении и организации транспорта других видов.

#### *Погрузка (выгрузка) груза*

Отправитель обязан надлежащим образом маркировать груз и представлять перевозчику необходимые сведения о нем. В случае если груз требует особого с ним обращения, отправитель обязан информировать перевозчика о свойствах груза и порядке обращения с ним.

Грузы, нуждающиеся в таре и упаковке для обеспечения их полной сохранности при перевозках, должны предъявляться для перевозок в исправной таре и упаковке. Контейнеры, тара и упаковка, на которые установлены государственные стандарты или для которых установлены технические условия, должны им соответствовать. Груз, род или вид которого определен в чартере, может быть заменен на груз иного рода или вида только с согласия перевозчика.

Фрахтователь должен указать безопасное и пригодное для погрузки груза место, которое судно может достичь без опасностей, в котором может находиться, оставаясь на плаву, и из которого может выйти с грузом. В случае если фрахтователем указано место, не пригодное для погрузки груза, или несколькими фрахтователями указаны разные места погрузки груза, перевозчик может подать судно в место погрузки груза, обычно используемое в данном порту. Фрахтователь может потребовать, чтобы судно было поставлено в другое место погрузки груза за его счет.

Период стальнойного времени определяется соглашением сторон, при

отсутствии такого соглашения – сроками, обычно принятыми в порту погрузки. В стальнойное время<sup>95</sup> не включается время, в течение которого погрузка груза не проводилась по причинам, зависящим от перевозчика, либо вследствие непреодолимой силы или гидрометеорологических условий, создающих угрозу сохранности груза или препятствующих его безопасной погрузке. Время, в течение которого погрузка груза не проводилась по причинам, зависящим от фрахтователя, включается в стальнойное время. В случае если погрузка груза началась до начала течения стального времени, фактически затраченное на погрузку груза время засчитывается в стальнойное время. Контрстальнойное время<sup>96</sup> может быть установлено после окончания стального, как дополнительное время ожидания окончания погрузки.

Демередж<sup>97</sup> определяется соглашением сторон, при отсутствии соглашения – согласно ставкам, обычно принятым в соответствующем порту. В случае отсутствия таких ставок размер платы за простой судна определяется расходами на содержание судна и его экипажа. По соглашению сторон диспач может быть установлен фрахтователю до истечения стального времени тогда, когда погрузка (выгрузка) завершена<sup>98</sup>. За задержку судна свыше контрстального времени фрахтователь обязан возместить перевозчику причиненные убытки, если задержка судна произошла по причинам, не зависящим от перевозчика.

В случае предоставления для перевозки груза всего судна, его части

---

<sup>95</sup> Так же, как принято в международной практике, стальнойное время исчисляется в рабочих днях, часах и минутах, начиная со следующего дня после подачи уведомления о готовности судна к погрузке груза.

<sup>96</sup> При отсутствии соглашения сторон продолжительность контрстального времени определяется сроками, обычно принятыми в порту погрузки. Контрстальнойное время также исчисляется в календарных днях, часах и минутах с момента окончания стального времени. В контрстальнойное время включаются воскресные и официально установленные праздничные дни, объявленное нерабочим в порту время, а также перерывы в погрузке груза, вызванные непреодолимой силой или гидрометеорологическими условиями, создающими угрозу сохранности груза либо препятствующими его безопасной погрузке. Время, в течение которого погрузка груза не проводилась по зависящим от перевозчика причинам, не включается в контрстальнойное время.

<sup>97</sup> Размер платы, причитающейся перевозчику за простой судна в течение контрстального времени.

<sup>98</sup> При отсутствии такого соглашения размер диспача исчисляется в размере ½ платы за простой.

или определенных судовых помещений отправитель может потребовать удаления постороннего груза с судна, части судна или из судовых помещений в порту отправления, в случае предоставления для перевозки груза всего судна – в любом порту захода.

Отправитель должен своевременно передать перевозчику все требуемые в соответствии с портовыми, таможенными, санитарными или иными административными правилами документы, касающиеся груза, и несет ответственность перед перевозчиком за убытки, причиненные вследствие несвоевременной передачи, недостоверности или неполноты таких документов.

После приема груза для перевозки перевозчик по требованию отправителя обязан выдать отправителю *коносамент*<sup>99</sup>. Коносамент может быть выдан:

- а) на имя определенного получателя, и тогда он называется ***именной коносамент***;
- б) по приказу отправителя или получателя – ***ордерный коносамент***;
- в) на предъявителя.

По желанию отправителя ему может быть выдано несколько экземпляров (оригиналов) коносамента, причем в каждом из них отмечается число имеющихся оригиналов коносамента. После выдачи груза на основании первого из предъявленных оригиналов коносамента остальные его оригиналы теряют силу.

После того как груз погружен на борт судна, перевозчик по требованию отправителя выдает ему бортовой коносамент, в котором должно быть указано наименование перевозчика, место его нахождения, что груз находится на борту определенного судна или судов, а также должны быть указаны дата или даты погрузки груза.

---

<sup>99</sup> Отправитель вправе потребовать от перевозчика выдачи вместо коносамента морской накладной или иного подтверждающего прием груза для перевозки документа.

В случае если в коносаменте содержатся данные о грузе (наименование, основные марки, число мест или предметов, масса или количество), в отношении которых перевозчик знает или имеет достаточные основания считать, что такие данные не соответствуют фактически принятому грузу или погруженному грузу при выдаче бортового коносамента и у перевозчика не было разумной возможности проверить указанные данные, перевозчик должен внести в коносамент оговорку, конкретно указывающую на неточности, основания для предположений или отсутствие разумной возможности проверки указанных данных.

В отличие от указанной детерминации, применяемой в российском законодательстве, Гамбургские правила 1978 г. содержат лишь два понятия – «коносамент» и «бортовой коносамент». Кроме того, в подтверждение получения груза для перевозки и приема его перевозчиком, Конвенция допускает использование и «других документов», кроме коносамента, обусловленных договором морской перевозке грузов (Статья 18).

Обязанности перевозчика в отношении груза заключаются в том, что перевозчик с момента принятия груза для перевозки до момента его выдачи должен старательно и в соответствии с действующими правилами грузить, обрабатывать, укладывать, перевозить, хранить груз, заботиться о нем и выгружать его.

В случае если принятый для перевозки груз в силу его свойств требует особого обращения и указания об этом содержатся в договоре морской перевозки груза и на грузовых местах, перевозчик должен заботиться о грузе в соответствии с такими указаниями. Вместе с тем, КТМ-99 допускает два случая, могущих возникнуть при перевозке опасного груза: когда перевозчик не знал об опасности груза и когда груз стал опасен во время транспортировки.

В случае если груз, легко воспламеняющийся, взрывчатый или

опасный по своей природе, сдан под неправильным наименованием и при приеме груза перевозчик не мог посредством наружного осмотра удостовериться в его свойствах, или погруженный с ведома и согласия перевозчика станет опасным в процессе перевозки для судна, другого груза или находящихся на судне людей, такой груз в зависимости от обстоятельств может быть в любое время выгружен, уничтожен или обезврежен перевозчиком без возмещения отправителю убытков (за исключением общей аварии).

В первом случае отправитель несет ответственность перед перевозчиком за убытки, причиненные ему в результате погрузки такого груза. Фрахт за перевозку такого груза не возвращается. В случае если при отправлении груза фрахт не был уплачен, перевозчик вправе взыскать его полностью. Во втором случае перевозчик имеет право на фрахт в размере, пропорциональном расстоянию, фактически пройденному судном с таким грузом (КТМ-99, Статья 151).

#### *Выдача груза*

Груз, перевозка которого осуществляется на основании коносамента, выдается перевозчиком в порту выгрузки при предъявлении оригинала:

– именного коносамента – получателю, который указан в коносаменте, или лицу, которому коносамент передан по именной передаточной надписи или в иной форме в соответствии с правилами, установленными для уступки требования;

– ордерного коносамента – лицу, по приказу которого составлен коносамент, при наличии в коносаменте передаточных надписей лицу, указанному в последней из непрерывного ряда передаточных надписей, или предъявителю коносамента с последней бланковой надписью;

– коносамента на предъявителя – предъявителю коносамента.

В случае если перевозка груза осуществляется на основании морской

накладной или на основании иного подобного ей документа, перевозчик может выдать груз получателю, указанному в таком документе, или получателю, указанному отправителем.

В случае если для перевозки груза предоставлено не все судно и в порту выгрузки получатель не востребовал груз (отказался от него либо так задержал его прием, что груз не мог быть выгружен в установленное время), перевозчик вправе сдать груз на хранение на склад или в иное надежное место за счет и на риск управомоченного распоряжаться грузом лица с уведомлением об этом отправителя или фрахтователя, а также получателя.

При предоставлении всего судна для перевозки груза выгрузка и сдача груза на хранение осуществляются перевозчиком по истечении сталийного и контрсталийного времени и при условии, если в течение сталийного и контрсталийного времени не поступило иное распоряжение отправителя или фрахтователя либо управомоченного распоряжаться грузом лица<sup>100</sup>.

В случае если в течение двух месяцев со дня прихода судна в порт выгрузки сданный на хранение груз не будет востребован и отправитель или фрахтователь либо управомоченное распоряжаться грузом лицо не уплатит перевозчику все причитающиеся за данную перевозку груза платежи, перевозчик вправе продать груз в установленном порядке. Невостребованный скоропортящийся груз, а также груз, расходы, на хранение которого превышают его стоимость, может быть продан до истечения указанного срока, но не ранее срока доставки груза. Вырученная от продажи груза сумма за вычетом причитающихся перевозчику платежей и расходов на хранение и продажу груза передается перевозчиком отправителю или фрахтователю.

В случае если суммы, вырученной от продажи груза, недостаточно

---

<sup>100</sup> Время, затраченное перевозчиком на сдачу груза на хранение, рассматривается как простой.

для покрытия причитающихся перевозчику платежей и расходов на хранение и продажу груза, перевозчик вправе взыскать недополученную им сумму с отправителя или фрахтователя.

Получатель при выдаче ему груза обязан возместить расходы, произведенные перевозчиком за счет груза, внести плату за простой судна в порту выгрузки, а также уплатить фрахт и внести плату за простой судна в порту погрузки, если это предусмотрено коносаментом или другим документом, на основании которых осуществлялась перевозка груза, в случае общей аварии обязан внести аварийный взнос или предоставить надлежащее обеспечение.

При фактической или предполагаемой утрате либо повреждении груза получатель и перевозчик обязаны предоставлять друг другу возможность проводить осмотр груза или проверку его состояния до выдачи груза получателю. Расходы на осмотр груза или проверку его состояния несет тот, кто потребовал осмотра или проверки. В случае если в результате проведенных по требованию получателя осмотра груза или проверки его состояния установлены утрата или повреждение груза, ответственность за которые несет перевозчик, расходы на осмотр груза или проверку его состояния возмещаются перевозчиком.

В случае если до выдачи груза или во время выдачи груза получатель в письменной форме не сделал заявление перевозчику об утрате или о повреждении груза и не указал общий характер утраты или повреждения груза, считается, что груз получен в соответствии с условиями коносамента при отсутствии доказательств об ином.

За груз, погибший или поврежденный вследствие его естественных свойств или зависящих от отправителя обстоятельств, фрахт уплачивается полностью. За груз, утраченный при его перевозке, фрахт не взимается и, если он уплачен вперед, возвращается. В случае если утраченный груз

окажется впоследствии спасенным, перевозчик имеет право на фрахт в размере, пропорциональном пройденному судном расстоянию.

При исчислении фрахта за фактически пройденное судном расстояние принимается соотношение части пути, пройденного судном с грузом, и протяженности всего пути обусловленного рейса судна, а также соотношение расходов, затрат времени и труда, опасностей, которые связаны с пройденным судном с грузом расстоянием, и тех, которые обычно приходится на оставшуюся часть пути.

Отправитель или фрахтователь вправе отказаться от исполнения договора морской перевозки груза при предоставлении всего судна для перевозки груза при условии уплаты части или полного фрахта.

Каждая из сторон договора о перевозке вправе отказаться от его исполнения без возмещения другой стороне убытков при наступлении до отхода судна от места погрузки груза следующих обстоятельств:

- военные или иные действия, создающие угрозу захвата судна или груза;
- блокада места отправления или места назначения;
- задержание судна по распоряжению соответствующих властей по причинам, не зависящим от сторон ДМПГ;
- привлечение судна для государственных нужд;
- запрещение соответствующими властями вывоза груза, который предназначен для перевозки, из места отправления или ввоза груза в место назначения.

Кроме того, Статья 157 КТМ-99 допускает прекращение договора о перевозке вследствие невозможности его исполнения без обязанности одной стороны договора возместить другой стороне вызванные его прекращением убытки (при этом перевозчику причитается фрахт в размере, пропорциональном фактически пройденному судном расстоянию, исходя из

количества спасенного и сданного груза), если после его заключения и до отхода судна от места погрузки груза вследствие не зависящих от сторон обстоятельств:

- судно погибнет или будет насильственно захвачено;
- судно будет признано непригодным к плаванию;
- погибнет груз, индивидуально определенный;
- погибнет груз, определенный родовыми признаками, после сдачи его для погрузки и отправитель не успеет сдать другой груз для погрузки.

**Ответственность перевозчика** предусмотрена Статьей 166 КТМ-99, которая сформулирована правилами, освобождающими перевозчика от ответственности. Перевозчик не несет ответственность за утрату или повреждение принятого для перевозки груза, прибывшего в порт назначения в исправных грузовых помещениях с исправными пломбами отправителя, доставленного в исправной таре без следов вскрытия в пути, а также перевозившегося в сопровождении представителя отправителя или получателя, если получатель не докажет, что утрата или повреждение принятого для перевозки груза произошли по вине перевозчика.

Лицо, имеющее право заявить требование к перевозчику в связи с утратой груза, может считать груз утраченным, если груз не выдан в порту выгрузки лицу, уполномоченному на получение груза, в течение 30 календарных дней.

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.

Перевозчик также возвращает полученный им фрахт, если фрахт не входит в стоимость утраченного или поврежденного груза.

Общая сумма, подлежащая возмещению, исчисляется исходя из стоимости груза в том месте и в тот день, в которые груз был выгружен или

должен был быть выгружен с судна в соответствии с договором морской перевозки груза.

Стоимость груза определяется исходя из цены на товарной бирже или, если нет такой цены, исходя из существующей рыночной цены, а если нет ни той, ни другой цены, исходя из обычной стоимости грузов того же рода и качества.

Из суммы, подлежащей возмещению за утрату или повреждение груза, вычитаются расходы на перевозку груза (фрахт, пошлины и другие), которые должны были быть произведены грузовладельцем, но вследствие утраты или повреждения груза произведены не были.

В случае если перевозчик выдает сквозной коносамент, которым предусматривается, что часть перевозки груза должна осуществляться не перевозчиком, а другим лицом, сквозным коносаментом может быть предусмотрено, что перевозчик не несет ответственность за утрату или повреждение принятого для перевозки груза либо просрочку его доставки, вызванные обстоятельствами, имевшими место в то время, когда груз находился в ведении другого лица при осуществлении им части перевозки груза. Обязанность доказывания того, что утрата или повреждение принятого для перевозки груза либо просрочка его доставки вызваны такими обстоятельствами, лежит на перевозчике.

Отправитель несет ответственность за причиненные перевозчику убытки, если не докажут, что убытки причинены не по их вине или не по вине лиц, за действия или бездействие которых они отвечают.

### **Договор морской перевозки пассажира**

СССР присоединился к Афинской конвенции 1974 г. в 1983 г.<sup>101</sup> и

---

<sup>101</sup> Указ Президиума ВС СССР от 05.04.1983 № 9064-X // Ведомости ВС СССР. 1983. № 15. Ст. 222. Конвенция вступила в силу для СССР 28.04.1987.

подписал Протокол 1976 г. в 1988 г.<sup>102</sup>. Россия является участницей вышеприведенных договоров на основе правопреемства.

Договорные отношения по перевозке пассажира морем регламентированы в соответствии с положениями Главы IX КТМ-99. По договору морской перевозки пассажира перевозчик обязуется перевезти пассажира в пункт назначения, в случае сдачи пассажиром багажа также доставить в пункт назначения багаж и выдать его управомоченному на получение багажа лицу. В свою очередь, пассажир обязуется уплатить установленную за проезд плату при сдаче багажа и плату за провоз багажа<sup>103</sup>. Отношения, возникающие из договора морской перевозки пассажира, регулируются законом государства, указанным в билете пассажира.

Перевозчиком является лицо, которое заключило договор морской перевозки пассажира или от имени которого заключен такой договор, независимо от того, осуществляется ли перевозка пассажира перевозчиком. Кроме того, признается также наличие и «фактического перевозчика», которым может быть лицо иное, чем заключившее договор перевозки, однако являющееся собственником судна<sup>104</sup> и фактически осуществляющее перевозку пассажира. Хотя Афинская Конвенция 1974 г. использует иной термин («заменяющий перевозчик»<sup>105</sup>), его значение адекватно тому, которое используется в КТМ-99, как «фактический перевозчик».

Пассажиром является любое лицо, перевозка которого осуществляется на судне по договору морской перевозки пассажира либо с согласия перевозчика в целях сопровождения автомашины или животных по

---

<sup>102</sup> Ведомости ВС СССР. 1988. № 47. Ст. 711. Протокол к Афинской конвенции изменил порядок исчисления пределов ответственности перевозчика и ввел расчетную единицу СДР.

<sup>103</sup> Статья 177(1) КТМ-99.

<sup>104</sup> Или использующим судно на ином законном основании.

<sup>105</sup> Статья 1(b) Афинской конвенции 1974 г.

договору морской перевозки груза<sup>106</sup>.

Заключение договора морской перевозки пассажира удостоверяется билетом, сдача пассажиром багажа - багажной квитанцией.

Багажом может являться любой предмет или любая автомашина, перевозка которых осуществляется перевозчиком по договору морской перевозки пассажира, за исключением предмета или автомашины, перевозка которых осуществляется по договору морской перевозки груза, либо животных.

Багаж, который находится в каюте пассажира или который пассажир имеет в своей автомашине или на ней, либо иным образом находится в его владении, под его охраной или контролем, является каютным багажом.

Перевозчик несет ответственность за смерть пассажира и повреждение его здоровья, а также за утрату багажа пассажира или повреждение его багажа<sup>107</sup>, если происшествие, вследствие которого причинен ущерб пассажиру, произошло во время перевозки пассажира и его багажа по вине перевозчика, его работников или агентов, действовавших в пределах своих обязанностей (полномочий). В отношении перевозки пассажира, осуществляемой фактическим перевозчиком, перевозчик несет ответственность за действия или бездействие фактического перевозчика, его работников или агентов, действовавших в пределах своих обязанностей (полномочий)<sup>108</sup>.

Указанные положения об ответственности перевозчика практически не отличаются от положений Статьи 3 Афинской конвенции 1974 г., однако, если Конвенция в качестве одного из оснований ущерба использует нанесение пассажиру *телесного повреждения*, то КТМ-99 применяет

---

<sup>106</sup> Статья 177(3) КТМ-99.

<sup>107</sup> Утрата багажа пассажира или повреждение его багажа включает в себя ущерб, причиненный тем, что багаж не выдан пассажиру в разумный срок после прибытия судна, на котором багаж перевозился или должен был перевозиться.

<sup>108</sup> В случае если осуществление перевозки пассажира или ее части поручено фактическому перевозчику, перевозчик, тем не менее, несет ответственность за всю перевозку пассажира.

«повреждение здоровья» [Статья 186 (1) и (3)]. В принципе любое телесное повреждение может наносить вред здоровью, но не всякий вред здоровью связан только с телесными повреждениями.

Обязанность доказывания того, что происшествие, в результате которого причинен ущерб пассажиру, произошло во время перевозки пассажира и его багажа, а также размера причиненного ущерба, возлагается на истца.

Вина перевозчика, его работников или агентов, действовавших в пределах своих обязанностей (полномочий), предполагается, если не доказано иное, в случаях, если смерть пассажира или повреждение его здоровья либо утрата или повреждение каютного багажа<sup>109</sup> произошли в результате кораблекрушения, столкновения, посадки судна на мель, взрыва или пожара на судне или недостатков судна либо в связи с кораблекрушением, столкновением, посадкой судна на мель, взрывом или пожаром на судне или недостатками судна.

Вышеприведенные положения КТМ-99 практически повторяют положения Статьи 3(3) Афинской конвенции за исключением того, что в последней кроме термина «вина» используется и «небрежность» перевозчика. Если исходить из того обстоятельства, что российское законодательство признает «преступную небрежность» как вид неосторожной вины<sup>110</sup>, то можно констатировать, что указанное различие не носит существенный характер.

Пределы ответственности перевозчика ограничены положениями Статьи 190 КТМ-99, а именно: перевозчик и пассажир могут своим соглашением в письменной форме установить пределы ответственности перевозчика, в противном случае ответственность перевозчика (за

---

<sup>109</sup> В отношении утраты или повреждения иного багажа, который не является каютным, вина указанных лиц предполагается, если не доказано иное, независимо от характера происшествия, вызвавшего утрату или повреждение такого багажа.

<sup>110</sup> См. Энциклопедический юридический словарь. 2-е изд. М.: ИНФРА-М, 1998, с. 41.

исключением процентов, начисляемых на сумму возмещения ущерба, и судебные издержки) ограничивается:

1) 175 тысяч расчетных единиц в отношении перевозки в целом за вред, причиненный жизни или здоровью пассажира<sup>111</sup>;

2) не более 1,8 тысячи расчетных единиц на пассажира в отношении перевозки в целом за утрату или повреждение каютного багажа;

3) не более 10 тысяч расчетных единиц за автомашину в отношении перевозки в целом за утрату или повреждение автомашины, в том числе багажа, перевозимого в ней или на ней;

4) не более 2,7 тысячи расчетных единиц на пассажира в отношении перевозки в целом за утрату или повреждение любого иного багажа<sup>112</sup>.

Установленные в КТМ-99 пределы соответствуют пределам ответственности морского перевозчика, установленным Протоколом 1990 г. к Афинской конвенции<sup>113</sup>, однако они применяются при перевозке пассажира в заграничном сообщении и если только перевозчик и пассажир не являются организациями или гражданами РФ. В последнем случае, а также при пассажирской перевозке в каботаже, ответственность перевозчика определяется по нормам гражданского законодательства РФ<sup>114</sup>.

---

<sup>111</sup> Протоколом к Афинской Конвенции 1990 г. (Статья 2) определено: «расчетная единица» является «специальным правом заимствования», как она определена МВФ. Суммы, определяющие пределы ответственности перевозчика и выраженные в СДР, переводятся в национальную валюту государства, суд которого рассматривает дело, на основе стоимости этой валюты, исчисленной в «специальном праве заимствования», на дату вынесения решения или на дату, установленную соглашением сторон. Стоимость национальной валюты государства-участника, являющегося членом Международного валютного фонда, в единицах «специального права заимствования» исчисляется в соответствии с методом определения стоимости, применяемым Международным валютным фондом на соответствующую дату для его собственных операций и расчетов. Стоимость национальной валюты государства-участника, не являющегося членом Международного валютного фонда, в единицах «специального права заимствования» исчисляется способом, установленным этим государством-участником.

<sup>112</sup> Перевозчик и пассажир могут заключить соглашение о возложении ответственности на перевозчика за вычетом франшизы, не превышающей 300 расчетных единиц в случае повреждения автомашины и не превышающей 135 расчетных единиц на пассажира в случае утраты или повреждения иного багажа. При этом указанные суммы должны вычитаться из суммы ущерба, причиненного пассажиру в результате утраты или повреждения автомашины либо иного багажа.

<sup>113</sup> Россия не является его участником.

<sup>114</sup> Статья 197(1-3) КТМ-99.

В случае если перевозчик докажет, что умысел или грубая неосторожность пассажира явились причиной смерти пассажира или повреждения его здоровья, либо способствовали смерти пассажира или повреждению его здоровья, либо способствовали утрате багажа пассажира или повреждению его багажа, перевозчик может быть освобожден от ответственности полностью или частично.

### **Договор фрахтования**

КТМ-99 содержит указания на два вида договоров фрахта – договор фрахтования судна на время и договор фрахтования судна без экипажа<sup>115</sup>.

По договору **фрахтования судна на время (тайм-чартеру)** судовладелец обязуется за обусловленную плату (фрахт) предоставить фрахтователю судно и услуги членов экипажа судна в пользование на определенный срок для перевозок грузов, пассажиров или для иных целей торгового мореплавания.

В таком договоре (заключенном в письменной форме) должны быть указаны наименования сторон, название судна, его технические и эксплуатационные данные (грузоподъемность, грузовместимость, скорость и другие), район плавания, цель фрахтования, время, место передачи и возврата судна, ставка фрахта, срок действия тайм-чартера.

Доходы, полученные в результате пользования зафрахтованным судном и услугами членов его экипажа, являются собственностью фрахтователя.

Фрахтователь уплачивает судовладельцу фрахт в порядке и в сроки, которые предусмотрены тайм-чартером. Фрахтователь освобождается от уплаты фрахта и расходов на судно за время, в течение которого судно было

---

<sup>115</sup> Глава X КТМ-69 допускала заключение договора фрахтования судна только на время (тайм-чартер).

непригодно для эксплуатации вследствие немореходного состояния<sup>116</sup>. В случае просрочки фрахтователем уплаты фрахта свыше четырнадцати календарных дней судовладелец имеет право без предупреждения изъять судно у фрахтователя и взыскать с него причиненные такой просрочкой убытки.

В случае гибели судна фрахт подлежит уплате со дня, предусмотренного тайм-чартером, по день гибели судна или, если этот день установить невозможно, по день получения последнего известия о судне.

Фрахтователь в пределах предоставленных тайм-чартером прав может заключать от своего имени договоры фрахтования судна на время с третьими лицами на весь срок действия тайм-чартера или на часть такого срока. Такой договор носит название субтайм-чартер и его заключение не освобождает фрахтователя от исполнения им тайм-чартера, заключенного с судовладельцем.

Для целей фрахтования, предусмотренных тайм-чартером, судовладелец обязан:

- привести судно в мореходное состояние;
- принять меры по обеспечению годности судна (его корпуса, двигателя и оборудования) к плаванию;
- укомплектовать судно экипажем;
- снабдить надлежащим имуществом и оборудованием;
- в течение срока действия тайм-чартера поддерживать судно в мореходном состоянии, оплачивать расходы на страхование судна и своей ответственности, а также на содержание членов экипажа судна.

Фрахтователь обязан:

- пользоваться судном и услугами членов его экипажа в

---

<sup>116</sup> В случае если судно становится непригодным для эксплуатации по вине фрахтователя, судовладелец имеет право на фрахт, предусмотренный тайм-чартером, независимо от возмещения фрахтователем причиненных судовладельцу убытков.

соответствии с целями и условиями их предоставления, определенными тайм-чартером;

- оплачивать стоимость бункера и другие связанные с коммерческой эксплуатацией судна расходы и сборы;

- передать часть доходов, полученных за услуги по спасанию, судовладельцу;

- вернуть судно судовладельцу в том состоянии, в каком оно было получено им (с учетом нормального износа судна) по окончании срока действия тайм-чартера<sup>117</sup>.

Фрахтователь не несет ответственности за убытки, причиненные спасанием, гибелью или повреждением зафрахтованного судна, если не доказано, что убытки причинены по вине фрахтователя.

В случае если судно предоставлено фрахтователю для перевозки груза, он вправе от своего имени заключать договоры перевозки груза, подписывать чартеры, выдавать коносаменты, морские накладные и иные перевозочные документы.

Вознаграждение, причитающееся судну за услуги по спасанию, оказанные до окончания действия тайм-чартера, распределяется в равных долях между судовладельцем и фрахтователем за вычетом расходов на спасание и причитающейся экипажу судна доли вознаграждения.

При условиях фрахтования, предусмотренных тайм-чартером, капитан судна и другие члены экипажа подчиняются распоряжениям судовладельца, относящимся к управлению судном, в том числе к судовождению, внутреннему распорядку на судне и составу экипажа судна. Для капитана и других членов экипажа распоряжения фрахтователя, касающиеся коммерческой эксплуатации судна, являются обязательными.

---

<sup>117</sup> При несвоевременном возврате судна фрахтователь уплачивает за задержку судна по ставке фрахта, предусмотренной тайм-чартером, или по рыночной ставке фрахта, если она превышает ставку фрахта, предусмотренную тайм-чартером.

По договору **фрахтования судна без экипажа (бербоут-чартер)** судовладелец обязуется за обусловленную плату (фрахт) предоставить фрахтователю в пользование и во владение на определенный срок не укомплектованное экипажем и не снаряженное судно для перевозок грузов, пассажиров или для иных целей торгового мореплавания.

КТМ-99 допускает заключение договора фрахтования по бербоут-чартеру с условием выкупа судна фрахтователем по истечении срока действия бербоут-чартера. В этом случае судно переходит в собственность фрахтователя, если фрахтователь исполнил свои обязательства по бербоут-чартеру и произвел последнюю уплату фрахта по согласованной ставке.

В бербоут-чартере (заключенном только в письменной форме) должны быть указаны наименования сторон, название судна, его класс, флаг, технические и эксплуатационные данные (грузоподъемность, грузместимость, скорость и другие), количество расходуемого им топлива, район плавания, цель фрахтования, время, место передачи и возврата судна, ставка фрахта, срок действия бербоут-чартера.

Доходы, полученные в результате пользования зафрахтованным судном и услугами членов его экипажа, являются собственностью фрахтователя.

Фрахтователь уплачивает судовладельцу фрахт в порядке и в сроки, которые предусмотрены тайм-чартером. Фрахтователь освобождается от уплаты фрахта и расходов на судно за время, в течение которого судно было непригодно для эксплуатации вследствие немореходного состояния. В случае просрочки фрахтователем уплаты фрахта свыше четырнадцати календарных дней судовладелец имеет право без предупреждения изъять судно у фрахтователя и взыскать с него причиненные такой просрочкой убытки.

В случае гибели судна фрахт подлежит уплате со дня,

предусмотренного тайм-чартером, по день гибели судна или если этот день установить невозможно – по день получения последнего известия о судне.

В пределах предоставленных бербоут-чартером прав фрахтователь имеет право заключать от своего имени договоры фрахтования судна без экипажа с третьими лицами на весь срок действия бербоут-чартера или на часть такого срока. Такой договор носит название суббербоут-чартер. Его заключение не освобождает фрахтователя от исполнения бербоут-чартера, заключенного им с судовладельцем.

Для целей фрахтования, предусмотренных бербоут-чартером:

а) судовладелец обязан:

- привести судно в мореходное состояние;
- принять меры по обеспечению годности судна (его корпуса, двигателя и оборудования) к плаванию;

б) фрахтователь обязан:

- в течение срока действия бербоут-чартера поддерживать судно в мореходном состоянии<sup>118</sup>;
- нести все связанные с эксплуатацией судна расходы, в том числе расходы на содержание членов экипажа судна;
- нести убытки, причиненные спасанием, гибелью или повреждением судна (если не докажет, что убытки причинены не по его вине);
- возмещать расходы на страхование судна и своей ответственности, а также уплачивает взимаемые с судна сборы;
- вернуть судно судовладельцу по окончании срока действия бербоут-чартера в том состоянии, в каком оно было получено им, с учетом нормального износа судна;
- уплачивать судовладельцу фрахт за месяц вперед по ставке,

---

<sup>118</sup> Устранение скрытых недостатков судна является обязанностью судовладельца.

согласованной сторонами <sup>119</sup>.

В случае просрочки уплаты фрахта свыше четырнадцати календарных дней судовладелец имеет право без предупреждения изъять судно у фрахтователя, взыскать с фрахтователя причиненные такой просрочкой убытки.

В случае гибели судна фрахт подлежит уплате со дня, предусмотренного бербоут-чартером, по день гибели судна или если этот день установить невозможно – по день получения последнего известия о судне.

Фрахтователь вправе:

– осуществлять эксплуатацию судна в соответствии с условиями бербоут-чартера;

– укомплектовать экипаж судна по своему усмотрению, в том числе и лицами, ранее являвшимися членами экипажа данного судна, или нет <sup>120</sup>.

Независимо от способа комплектования экипажа судна капитан судна и другие члены экипажа судна подчиняются фрахтователю во всех отношениях.

Фрахтователь несет ответственность перед третьими лицами по любым их требованиям, возникающим в связи с эксплуатацией судна, за исключением требований возмещения ущерба от загрязнения с судов нефтью и ущерба в связи с морской перевозкой опасных и вредных веществ.

По бербоут-чартеру с условием выкупа судна судовладелец не вправе изъять судно у фрахтователя в случае просрочки уплаты фрахта свыше четырнадцати календарных дней, если такая просрочка вызвана

---

<sup>119</sup> Фрахтователь освобождается от уплаты фрахта и расходов на судно за время, в течение которого судно было непригодно к эксплуатации вследствие немореходного состояния, если только непригодность судна не наступила по вине фрахтователя.

<sup>120</sup> В этом случае должны соблюдаться правила, установленные Статьей 56 КТМ-99, а именно: если судно несет флаг РФ, то лица, не имеющие гражданства, и иностранные граждане, входящие в состав экипажа, не могут занимать должности капитана, старшего помощника, старшего механика и радиоспециалиста.

обстоятельствами, не зависящими от фрахтователя, но вправе взыскать с фрахтователя причиненные просрочкой убытки.

Судовладелец несет ответственность за любые недостатки выкупленного фрахтователем судна, в том числе за скрытые недостатки, если фрахтователь докажет, что такие недостатки возникли до передачи ему судна или по возникшим до его передачи причинам.

### **Договор буксировки**

По договору буксировки владелец одного судна обязуется за вознаграждение буксировать другое судно или иной плавучий объект на определенное расстояние (морская буксировка) либо для выполнения маневров на акватории порта, в том числе для ввода судна или иного плавучего объекта в порт либо вывода их из порта (портовая буксировка)<sup>121</sup>.

Договор морской буксировки заключается в письменной форме<sup>122</sup>, а договор портовой буксировки может быть заключен и в устной форме.

Соглашение о возложении обязанностей по управлению буксировкой на капитана буксирующего судна должно быть заключено в письменной форме.

Каждая из сторон договора буксировки обязана заблаговременно привести свое судно или иной плавучий объект в состояние, годное для буксировки. Буксировка должна осуществляться с мастерством, как того требуют обстоятельства, без перерыва и задержек, за исключением необходимых, и в соответствии с хорошей морской практикой<sup>123</sup>.

Морская буксировка осуществляется под управлением капитана буксирующего судна. Вместе с тем, судно или иной плавучий объект, которые находятся под управлением капитана другого судна или иного плавучего объекта, должны также проявлять заботу о безопасном плавании

---

<sup>121</sup> Статья 225 КТМ-99.

<sup>122</sup> Статья 189 КТМ-68 допускала, что договор буксировки мог быть заключен в устной форме независимо от суммы договора.

<sup>123</sup> Статья 229 (1) КТМ-99.

буксирного каравана.

Ответственность за ущерб, причиненный при морской буксировке буксируемому судну или иному плавучему объекту либо находящимся на них людям или имуществу, несет владелец буксирующего судна, если не докажет, что ущерб причинен не по его вине<sup>124</sup>.

Стороны договора морской буксировки могут соглашением в письменной форме возложить обязанность по управлению морской буксировкой на капитана буксируемого судна или иного плавучего объекта. В таком случае ответственность за ущерб, причиненный при морской буксировке буксирующему судну либо находящимся на нем людям или имуществу, несет владелец буксируемого судна или иного плавучего объекта, если не докажет, что ущерб причинен не по его вине.

Буксировка судов в портовых водах имеет свои особенности. Во-первых, как уже отмечалось выше, договор портовой буксировки может быть заключен в устной форме. Во-вторых, портовая буксировка осуществляется под управлением капитана буксируемого судна или иного плавучего объекта. Капитан судна, осуществляющий руководство буксировкой, несет полную ответственность за безопасность буксиров, участвующих в буксировке судна, а также за все убытки, которые могут возникнуть в результате их повреждений; повреждение причалов или береговых сооружений, если им не будет доказано отсутствие его вины.

Ответственность за ущерб, причиненный при портовой буксировке буксирующему судну либо находящимся на нем людям или имуществу, несет владелец буксируемого судна или иного плавучего объекта, если не докажет, что ущерб причинен не по его вине.

Стороны договора портовой буксировки могут соглашением в

---

<sup>124</sup> Владелец буксирующего судна не отвечает за ущерб, причиненный при буксировке в ледовых условиях буксируемому судну или иному плавучему объекту либо находящимся на них людям или имуществу, если не доказано, что ущерб причинен по его вине (КТМ-99, Статья 231).

письменной форме возложить обязанность по управлению портовой буксировкой на капитана буксирующего судна. В данном случае ответственность за ущерб, причиненный при портовой буксировке буксируемому судну или иному плавучему объекту либо находящимся на них людям или имуществу, несет владелец буксирующего судна, если не докажет, что ущерб причинен не по его вине.

Конкретные правила буксировки применительно к конкретному порту устанавливаются капитаном порта.

### **Договор морского страхования**

Объектом морского страхования может быть всякий связанный с торговым мореплаванием имущественный интерес, как-то: судно, в том числе находящееся в постройке, груз, фрахт, плата за проезд пассажира, плата за пользование судном, арендная плата, прибыль, ожидаемая от груза, и иные требования, обеспечиваемые судном, грузом и фрахтом, заработная плата и иные виды вознаграждения капитана и других лиц судового экипажа, в том числе расходы на репатриацию, ответственность судовладельца и принятый на себя Страховщиком риск (перестрахование).

По договору морского страхования<sup>125</sup> (он должен быть исполнен только в письменной форме) страховая организация (Страховщик) обязуется за обусловленную плату (страховую премию) при наступлении предусмотренных в договоре опасностей или случайностей, которым подвергается объект страхования (страхового случая), возместить Страхователю или иному лицу, в пользу которого заключен договор (выгодоприобретателю), понесенные убытки.

Документом, свидетельствующим о заключении договора морского страхования, является страховой полис, страховой сертификат или другой страховой документ, который вместе со страховыми условиями Страховщик

---

<sup>125</sup> Договору морского страхования посвящена Глава XV КТМ-99.

вручает Страхователю.

Договор морского страхования может быть заключен Страхователем в свою пользу либо в пользу другого лица (выгодоприобретателя), указанного или не указанного в договоре. В последнем случае Страхователь несет все обязанности по этому договору. Эти же обязанности несет и лицо, в пользу которого заключен договор, если он заключен по его поручению или с его согласия. В случае заключения договора морского страхования в пользу выгодоприобретателя Страхователь несет все обязанности по договору. Выгодоприобретатель также несет все обязанности по договору морского страхования, если договор заключен по его поручению или без его поручения, но при условии, что в последующем выгодоприобретатель выразит свое согласие на страхование.

При заключении договора морского страхования без указания имени или наименования выгодоприобретателя Страховщик выдает Страхователю страховой полис или иной страховой документ на имя предъявителя. При страховании в пользу выгодоприобретателя Страхователь пользуется всеми правами по договору морского страхования без доверенности выгодоприобретателя.

Договор морского страхования вступает в силу в момент уплаты страховой премии.

При заключении договора морского страхования Страхователь обязан объявить сумму, на которую он страхует соответствующий интерес (страховую сумму). Указанная сумма не может превышать их действительную стоимость в момент заключения договора морского страхования (страховую стоимость). В случае если страховая сумма, указанная в договоре морского страхования, превышает страховую стоимость имущества, договор морского страхования является недействительным в той части страховой суммы, которая превышает

страховую стоимость.

В случае **двойного страхования** (если объект застрахован у нескольких Страховщиков на суммы, которые в итоге превышают его страховую стоимость) все Страховщики отвечают только в размере страховой стоимости; при этом каждый из них отвечает в размере, пропорциональном отношению страховой суммы согласно заключенному им договору морского страхования к общей страховой сумме по всем договорам морского страхования, заключенным в отношении данного объекта. В случае если одна и та же ответственность судовладельца застрахована у нескольких Страховщиков, каждый из Страховщиков отвечает в размере, равном его ответственности в соответствии с заключенным им договором морского страхования.

В случае если при наступлении страхового случая размер ответственности судовладельца меньше размера ответственности всех Страховщиков, каждый из Страховщиков отвечает в размере, пропорциональном отношению размера его ответственности к размеру ответственности всех Страховщиков.

По договору морского страхования **Страхователь обязан:**

– уплатить Страховщику страховую премию в обусловленный договором морского страхования срок;

– сообщить Страховщику сведения об обстоятельствах, которые имеют существенное значение для определения степени риска и которые известны или должны быть известны Страхователю, а также сведения, запрошенные Страховщиком (Страхователь освобождается от этой обязанности, если указанные сведения общеизвестны или должны быть известны Страховщику);

– по каждой отправке груза, подпадающей под действие

генерального полиса<sup>126</sup>, сообщить Страховщику все необходимые сведения немедленно по их получении (в частности, наименование судна, на котором перевозится груз, путь следования груза и страховую сумму);

– выдавать по требованию Страхователя страховые полисы или страховые сертификаты отдельных отправок грузов, подпадающих под действие генерального полиса (в случае несоответствия содержания страхового полиса или страхового сертификата отдельных отправок грузов генеральному полису предпочтение отдается страховому полису или страховому сертификату);

– при составлении диспаша по общей аварии охранять интересы Страховщика.

При заключении договора страхования Страхователь обязан объявить сумму, в которую он страхует соответствующий интерес (страховая сумма).

Если страховая сумма объявлена:

а) **ниже** действительной стоимости застрахованного интереса (страховой стоимости) – Страховщик отвечает за убытки пропорционально отношению страховой суммы к страховой стоимости;

б) **выше** страховой стоимости – договор является недействительным в той части страховой суммы, которая превышает страховую стоимость.

Кроме того, обязанности Страхователя заключаются в необходимости:

1) сообщать Страховщику (как только это станет ему известно) о всяком существенном изменении, которое произошло с объектом или в отношении объекта страхования (перегрузка, изменение способа перевозки, пункта выгрузки, отклонение от обусловленного или обычного пути, оставление на зимовку и т.п.);

---

<sup>126</sup> Генеральный полис – особое соглашение, по которому могут быть застрахованы все или известного рода грузы, которые страхователь получает или отправляет в течение определенного срока.

2) принятия всех зависящих от него мер в целях предотвращения и уменьшения убытков при наступлении страхового случая;

3) немедленного извещения Страховщика о наступлении страхового случая и следовании его указаниям, если такие указания будут Страховщиком сообщены.

Если объект застрахован у нескольких Страховщиков на суммы, которые в итоге превышают его страховую стоимость, все Страховщики отвечают лишь в пределах страховой стоимости, причем каждый из них отвечает пропорционально страховой сумме по заключенному им договору страхования.

Если по получении от страховщика возмещения судно окажется не погбшим, Страховщик может требовать, чтобы Страхователь, оставив за собой имущество, возвратил страховое возмещение, за вычетом возмещения частичного убытка, если таковой им понесен.

Если Страхователь отказался от своего права требования к лицу, ответственному за причиненный ущерб, или осуществление этого права стало невозможным по его вине, Страховщик освобождается от уплаты страхового возмещения полностью или в соответствующей части.

Если Страхователь получил возмещение убытков от третьих лиц, Страховщик оплачивает лишь разницу между суммой, подлежащей оплате по условиям договора страхования, и суммой, полученной от третьих лиц.

К Страховщику, уплатившему страховое возмещение, переходит в пределах уплаченной суммы право требования, которое Страхователь (или иное лицо, получившее страховое возмещение) имеет к лицу, ответственному за причиненный ущерб. Это право осуществляется Страховщиком с соблюдением порядка, установленного для лица, получившего возмещение.

По договору морского страхования **Страховщик обязан** по

требованию Страхователя:

– выдать ему за своей подписью документ, содержащий условия договора морского страхования (полис, страховой сертификат и т.п.);

– выдать по отдельным подпадающим под действие генерального полиса\* отправкам грузов полисы или страховые сертификаты;

– предоставить в пределах страховой суммы обеспечение уплаты взносов по общей аварии.

**Страховщик вправе отказаться:**

а) от исполнения договора морского страхования при не сообщении Страхователем сведений об обстоятельствах, имеющих существенное значение для определения степени риска, или при сообщении им неверных сведений (при этом страховая премия причитается Страховщику, если Страхователь не докажет, что не сообщение им сведений или сообщение неверных сведений произошло не по его вине);

б) от страхования по генеральному полису, если Страхователь умышленно сообщал сведения несвоевременно или не сообщал их вовсе, либо намеренно неправильно обозначил груз или страховую сумму, при этом Страховщик имеет право на получение всей суммы страховой премии, которую он мог бы получить в случае добросовестного исполнения Страхователем договора, потребовать представления полиса или другого страхового документа, выданного Страховщиком.

Страховщик **не вправе отказаться** от исполнения договора морского страхования, если обстоятельства, которые имеют существенное значение для определения степени риска и о которых не сообщил Страхователь, отпали и в случае, если при заключении договора морского страхования отсутствовали ответы Страхователя на вопросы о сведениях, запрошенных Страховщиком.

Страховщик освобождается от ответственности:

(а) **при страховании судна** за убытки, причиненные вследствие:

– отправки судна в немореходном состоянии (если только немореходное состояние судна не было вызвано скрытыми недостатками судна, ветхости судна и его принадлежностей, их изношенности);

– погрузки с ведома Страхователя или выгодоприобретателя либо его представителя, но без ведома Страховщика веществ и предметов, опасных в отношении взрыва и самовозгорания;

(б) **при страховании груза, фрахта или ожидаемой прибыли** за убытки, если докажет, что они причинены:

– умышленно или по грубой неосторожности отправителя или получателя либо его представителя;

– вследствие естественных свойств груза (порчи, убыли, ржавчины, плесени, утечки, поломки, самовозгорания или других);

– вследствие ненадлежащей упаковки;

(в) **вне зависимости** от объекта страхования за убытки:

– вследствие ядерного взрыва, радиации или радиоактивного заражения,

– возникшие вследствие военных или пиратских действий, народных волнений, забастовок, а также конфискации, реквизиции, ареста либо уничтожения судна или груза по требованию соответствующих властей.

Страховщик **не отвечает за убытки**, происшедшие вследствие:

(1) умысла или грубой неосторожности страхователя, отправителя, получателя, а также их представителей;

(2) того, что судно было отправлено в немореходном состоянии, если только немореходное состояние судна не было вызвано его скрытыми недостатками;

(3) ветхости судна и его принадлежностей, их изношенности от времени или обычного пользования;

(4) погрузки с ведома Страхователя или его представителя, но без ведома Страховщика, веществ и предметов, опасных в отношении взрыва и самовозгорания;

(5) естественных свойств самого груза (внутренней порчи, убыли, ржавчины, плесени, утечки или поломки, самовозгорания и т.п.), а равно за убытки, возникшие вследствие ненадлежащей упаковки;

(6) происшедшие вследствие воздействия ядерного взрыва, радиации или радиоактивного заражения;

(7) всякого рода военных действий или военных мероприятий и их последствий, захвата, пиратских действий, вследствие народных волнений, забастовок, а также конфискации, реквизиции, ареста или уничтожения судна или грузов по требованию военных или гражданских властей.

Изменение, увеличивающее опасность, дает Страховщику право пересмотреть условия договора или потребовать уплаты дополнительной премии; если Страхователь не согласится с этим, то договор страхования прекращается с момента наступления изменения.

Страховщик **освобождается от ответственности** за убытки, возникшие вследствие того, что Страхователь умышленно или по грубой неосторожности не принял мер к предотвращению или уменьшению убытков.

В случае возникновения страхового случая Страховщик имеет право путем уплаты полной страховой суммы освободить себя от дальнейших обязательств по договору страхования. Однако он обязан о своем намерении воспользоваться этим правом уведомить Страхователя в течение семи дней со дня получения от последнего извещения о страховом случае и его последствиях и, кроме того, обязан возместить расходы, произведенные Страхователем исключительно в целях предотвращения или уменьшения убытков до получения им указанного уведомления Страховщика.

Страховщик обязан возместить Страхователю необходимые расходы, произведенные последним в целях предотвращения или уменьшения убытков, за которые отвечает Страховщик, а также расходы, произведенные для выполнения указаний Страховщика, для выяснения и установления размера убытков, подлежащих возмещению Страховщиком, и для составления диспаши по общей аварии. Указанные расходы возмещаются пропорционально отношению страховой суммы к страховой стоимости.

Страховщик отвечает за убытки:

(а) в пределах страховой суммы при возникновении оговоренных в договоре страховых случаев, также в случае пропажи судна без вести (судно считается пропавшим без вести, когда о нем не поступило никаких сведений в течение трех месяцев, а если получение сведений могло быть задержано вследствие военных действий, – в течение шести месяцев). По договору страхования судна на срок Страховщик отвечает за пропажу судна без вести, если последнее известие о судне было получено до истечения срока договора и если Страховщик не докажет, что судно погибло по истечении этого срока;

(б) в пределах, превышающих страховую сумму за убытки, причиненные несколькими следующими друг за другом страховыми случаями.

В случае когда заявляется *абандон*<sup>127</sup>, Страхователь или выгодоприобретатель могут получить всю страховую сумму, если:

- 1) судно пропало без вести;
- 2) судно или груз уничтожены (полная фактическая гибель);
- 3) восстановление или ремонт судна (ввиду полной конструктивной гибели) экономически нецелесообразно;

---

<sup>127</sup> Заявление Страхователя или выгодоприобретателя Страховщику об отказе от своих прав на застрахованное имущество (если оно застраховано от гибели).

4) устранение повреждений судна или доставки груза в порт назначения экономически нецелесообразно;

5) судно или груз захвачены, застрахованы от такой опасности, и захват длится более чем шесть месяцев.

В указанных случаях к Страховщику переходят все права на застрахованное имущество (при страховании имущества в полной стоимости) и на долю застрахованного имущества пропорционально отношению страховой суммы к страховой стоимости при страховании имущества не в полной стоимости.

Заявление об абандоне должно быть сделано Страховщику в течение шести месяцев с момента окончания срока или наступления обстоятельств, связанных с пропажей судна без вести, его уничтожения или возникновения иных, перечисленных выше обстоятельств. По истечении шести месяцев страхователь или выгодоприобретатель утрачивает право на абандон и может требовать возмещения убытков на общих основаниях.

В случае если Страхователь или выгодоприобретатель отказался от своего права требования к лицу, ответственному за причиненный ущерб, либо осуществление такого права невозможно по вине Страхователя или выгодоприобретателя, Страховщик освобождается от уплаты страхового возмещения полностью или в соответствующей части.

В случаях абандона или суброгации,<sup>128</sup> Страхователь или выгодоприобретатель обязан передать Страховщику все документы и доказательства и сообщить ему все сведения, необходимые для осуществления Страховщиком перешедших к нему прав.

В случае возмещения убытков Страхователю или выгодоприобретателю третьими лицами Страховщик уплачивает Страхователю или выгодоприобретателю только разницу между суммой,

---

<sup>128</sup> Переход к страховщику прав Страхователя или выгодоприобретателя на возмещение ущерба

подлежащей уплате в соответствии с условиями договора морского страхования, и суммой, полученной Страхователем или выгодоприобретателем от третьих лиц.

Если до отчуждения груза страховая премия не была уплачена, обязанность ее уплатить несут как Страхователь, так и приобретатель груза. Однако требование уплатить премию не имеет силы в отношении держателя полиса или другого страхового документа, в которых отсутствует указание на то, что премия не уплачена.

Договор страхования прекращается с момента отчуждения застрахованного судна<sup>129</sup>, а если оно отчуждается во время рейса с момента окончания рейса (при этом с момента отчуждения на приобретателя судна переходят права и обязанности страхователя).

### **Договор морского посредничества**

Посредничество является новеллой российского морского законодательства. Статья 63 КТМ-68 лишь содержала ссылку на то, что агентское обслуживание судов в морском торговом порту осуществляется государственными агентскими организациями, являющимися юридическими лицами.

Гражданский кодекс РФ не содержит понятия «посредник». Лишь в Статье 182 упоминаются «коммерческие посредники», да и то в связи с институтом «представительства».

Международная коммерческая практика признает несколько видов посредников:

- комиссионеры;
- комиссионеры, берущие на себя делькредере;
- экспедиторы;
- брокеры.

---

<sup>129</sup> В случае отчуждения застрахованного груза договор страхования сохраняет силу, причем на приобретателя груза переходят все права и обязанности страхователя.

По смыслу Статьи 240 КТМ-99, под морским посредником понимается морской брокер, который по договору морского посредничества обязуется от имени и за счет доверителя оказывать посреднические услуги при заключении договоров купли-продажи судов, договоров фрахтования и договоров буксировки судов, а также договоров морского страхования. Морской брокер по поручению доверителя может совершать формальности, связанные с приходом судна в порт, пребыванием судна в порту и выходом судна из порта, а также другие действия, которые обычно совершает морской агент, а именно:

- оказание помощи капитану судна в установлении контактов с портовыми и местными властями и в организации снабжения судна и его обслуживания в порту;

- оформление документов на груз;

- инкассирование сумм фрахта;

- оплата по распоряжению судовладельца и капитана судна сумм, подлежащих уплате в связи с пребыванием судна в порту;

- привлечение грузов для линейных перевозок;

- осуществление сбора фрахта;

- экспедирование груза и иные действия в области морского агентирования.

При заключении договоров морского посредничества, морской брокер может представлять обе стороны таких договоров, при этом он обязан им сообщать, что он представляет также другую сторону и при оказании посреднических услуг обязан действовать в интересах обеих сторон.

После исполнения поручения доверителя морской брокер обязан отчитаться за полученные от доверителя суммы.

## Договор морского агентирования

По договору морского агентирования морской агент обязуется за вознаграждение совершать по поручению и за счет судовладельца юридические и иные действия от своего имени или от имени судовладельца в определенном порту или на определенной территории<sup>130</sup>.

Договор морского агентирования может быть заключен на определенный и неопределенный срок. В случае если договор морского агентирования заключен:

а) на **определенный срок** – окончание срока действия такого договора влечет за собой его прекращение;

б) на **неопределенный срок** – каждая из сторон вправе расторгнуть такой договор, известив другую сторону об этом не позднее чем за три месяца до даты расторжения договора<sup>131</sup>.

Обязанности судовладельца в связи с договором морского агентирования заключаются в необходимости предоставления морскому агенту достаточных для совершения в соответствии с договором средств, возмещения произведенных агентом расходов, уплаты морскому агенту вознаграждения в размере и в порядке, которые установлены договором, и несения ответственности за последствия действий морского агента, если морской агент совершает их от имени судовладельца и в пределах своих полномочий.

Морской агент может совершать юридические и иные действия с согласия судовладельца также в пользу другой стороны, уполномочившей его на такие действия.

В случае ограничения судовладельцем общих полномочий морского агента на совершение сделок от имени судовладельца сделка, совершенная морским агентом с действовавшим добросовестно третьим лицом, является

---

<sup>130</sup> Статья 232 КТМ-99.

<sup>131</sup> Статья 239 КТМ-99.

действительной и создает права и обязанности по совершенной для судовладельца сделке, если только третьему лицу не было известно о таком ограничении.

Морской агент выполняет различные формальности:

1) связанные с приходом судна в порт, пребыванием судна в порту и выходом судна из порта;

2) оказывает помощь капитану судна в установлении контактов с капитаном морского судна и местными властями и в организации снабжения судна и его обслуживания в порту;

3) оформляет документы на груз, инкассирует суммы фрахта и иные причитающиеся судовладельцу суммы по требованиям, вытекающим из договора морской перевозки груза;

4) оплачивает по распоряжению судовладельца и капитана судна суммы, подлежащие уплате в связи с пребыванием судна в порту;

5) привлекает грузы для линейных перевозок;

6) осуществляет сбор фрахта, экспедирование груза и совершает иные действия в области морского агентирования.

Морской агент обязан:

– осуществлять свою деятельность в интересах судовладельца добросовестно и в соответствии с практикой морского агентирования;

– действовать в пределах своих полномочий;

– вести учет расходования средств и предоставлять судовладельцу отчеты в порядке и в сроки, которые предусмотрены договором морского агентирования<sup>132</sup>.

Морской агент вправе в целях исполнения договора морского агентирования заключать договоры морского субагентирования с другими лицами, оставаясь при этом ответственным за действия морского субагента

---

<sup>132</sup> Статья 237 КТМ-99.

перед судовладельцем.

Морской субагент не вправе заключать с третьими лицами сделки от имени судовладельца, если только морской субагент не действует на основе передоверия

### **3.6 Правовое регулирование судоходства по маршрутам «Северного морского пути»**

Северный морской путь проходит примерно между 65-й и 74-й параллелями, частично по узким мелководным и быстро замерзающим проливам<sup>133</sup>.

Трудно сказать, что именно понуждало многих исследователей (не являющихся коренными жителями Арктики) на протяжении нескольких столетий совершать опасные полярные путешествия с целью достичь рубежа, который не был достигнут их предшественниками в поисках новых земель и морей. Некоторые склонны считать, что поиск пути между Северной Европой и Тихим океаном начался потому, что до открытия Суэцкого (1869 г.) и Панамского (1914 г.) каналов путь между двумя полушариями был чрезвычайно долгим и изнурительным процессом, а необходимость плавания у мыса Доброй Надежды в Южной Африке или у Мыса Горн в Южной Америке делала риск неблагоприятного исхода такого путешествия чрезмерно великим. Так это или нет, но без здорового авантюризма и стремления быть первыми вряд ли были возможны великие достижения людей, которые на утлых (по сегодняшним меркам) судах без должного навигационного и иного обеспечения осваивали столь суровые для человека пространства.

Насколько можно судить сегодня, поиски Северо-восточного прохода (из северной Скандинавии через Арктический бассейн вдоль

---

<sup>133</sup> Бриллиант Л.А. География морского судоходства. М.: Транспорт, 1983, с. 104.

азиатского материка) начались в XVI столетии. В 1596 г. пятнадцать голландских моряков под предводительством Якова Хиимскерка (Jacob van Heemskerck) и Уильяма Баренца (Willem Varents) попытались пройти Северо-восточным путем, но сумели достичь только берегов о. Новая Земля. К концу XVI столетия усилия русских в освоении Арктики из одиночных превратились в организованные государством экспедиции с учреждением коммерческого маршрута для торговли пушниной с центром в западной Сибири на реке Таз.<sup>134</sup> Усилия по дальнейшему продвижению на восток, предпринимаемые с 1616 г., не были успешными, и практически до середины столетия российские торговые суда доходили лишь до дельты Лены.

Северо-восточный проход был открыт полностью, когда в 1648 г. экспедиция Семена Дежнева достигла пролива и моря, впоследствии получившего имя Беринга.<sup>135</sup> Позднее, после экспедиции Ивана Федорова и Михаила Гвоздева, первых из европейцев, увидевших Аляску, географические очертания этого региона приобрели близкие к современным очертания.

Но это было только начало освоения пути с запада к Тихому океану. Практически десять лет длилась Великая полярная экспедиция (1733–1743 гг.) под руководством Беринга. Она принесла России более шестидесяти новых навигационных карт (от порта Архангельск до мыса Большой Баранов), новые территории и географические открытия. Но и плата была великой – тысячи человек умерли от мороза, болезней и голода, погибло не одно судно, были затрачены значительные средства.

Усилия по освоению арктических путей были возобновлены Россией

---

<sup>134</sup> Ныне Ямало-Ненецкий автономный округ Тюменской области.

<sup>135</sup> Витус Беринг (Vitus Bering), голландец по происхождению, офицер российского военно-морского флота, начиная с 1720 г. по указанию Петра Великого совершил несколько экспедиций по изучению восточных морских границ России. Его имя на карте свидетельствует об успешности и значимости для всего человечества совершенных им открытий, а результаты изучения пространств Северной части Тихого океана позволили сделать значительные уточнения восточной части Северного морского пути.

почти тридцать лет спустя, когда Джозеф Биллингс (Joseph Billings) был отправлен Екатериной Великой изучать маршрут между бухтой Св. Лаврентия и Нижнеколымском в поисках прохода между бухтой Чаун (англ. - Chaun Bay) и Беринговым проливом.

Не единожды впоследствии предпринимались попытки пройти северо-восточным путем и потому довольно сложно ответить кому принадлежит первенство в открытии того, что мы сегодня понимаем под Северным морским путем (имеется в виду специально предпринятое плавание с целью пройти с запада на восток).

В 1875 г. шведский ученый Нильс Норденшельд на зверобойной шхуне «Превен» направился к Югорскому Шару, прошел через этот пролив, обогнул полуостров с севера, но дальше пройти не смог и остановился у небольшого острова в Енисейском заливе.<sup>136</sup> В 1876 г. он предпринял второе плавание на пароходе «Имер». В этот раз ему удалось не только проникнуть в устье Енисея, но и подняться вверх по реке до деревни Яковлевой.<sup>137</sup>

В следующей экспедиции он ставил целью выяснение возможности регулярного судоходства вдоль северного побережья Евразии от Скандинавии до Берингова пролива, рассчитывая попутно собрать материалы о малоизученных в ту пору берегах Сибири и омывающих их водах к востоку от Енисейского устья до Берингова пролива.

1 августа 1878 г., имея на борту интернациональную команду,<sup>138</sup> он отправился в экспедицию на китобойном пароходе «Вега»,<sup>139</sup> дошел до

---

<sup>136</sup> Н. Норденшельд нашел там удобную гавань и назвал ее Порт-Диксон. В настоящее время весь остров называется Диксон.

<sup>137</sup> Открытый в Енисейской губе остров был назван Норденшельдом островом Сибирикова, в честь А. Сибирикова, предоставившего большую часть средств на снаряжение этой экспедиции.

<sup>138</sup> Сделанный из дуба промысловый китобойный пароход «Вега» имел водоизмещение 357 т, паровую машину мощностью 60 л.с. и, кроме того, парусное оснащение.

<sup>139</sup> Всего команда насчитывала 30 человек. Среди них, помимо Норденшельда, в состав экспедиции вошли шведы: зоолог А. Стуксберг и ботаник Ф. Чельман, геофизик А. Ховгард (датчанин), гидрограф Д. Бове (итальянец), доктор Э. Альмквист (швед). Русское Географическое общество направило в экспедицию поручика русской гвардии лейтенанта Оскара Нордквиста. Он принимал деятельное участие

Диксона (устья Енисея), откуда 10 августа отправилась дальше к мысу Челюскина и 24 августа достиг устья Лены, а 27 сентября – залива Колючина. Борясь со льдами, «Вега» обогнула мыс, ограничивающий с востока этот залив, и была окончательно затерта льдами у Питлекая – мели, находящейся недалеко от Берингова пролива. Пришлось зазимовать всего лишь в 222 км от главной цели. Только 18 июля следующего года судно продолжило плавание и, спустя два дня, обогнув мыс Дежнев, «Вега» вошла в Берингов пролив.<sup>140</sup> Путь был преодолен в две навигации. Считается, что впервые за одну навигацию Севморпуть был пройден советской экспедицией по руководством О.Ю. Шмидта на ледокольном пароходе «Сибиряков» в 1932г.<sup>141</sup>

Россия начала готовиться к этому событию задолго до плавания «Сибиряков». Еще в начале XX столетия была создана гидрографическая экспедиция Северного Ледовитого океана, которая на регулярной основе осуществляла промерно-описные работы в морях Восточно-Сибирском и Лаптевых; в 1912 г. была создана гидрометеорологическая служба на морском побережье европейской России, организована экспедиции для обследования полуострова Канина и Чешской губы, начата систематическая съемка Белого моря.

Были также предприняты усилия по строительству ледокольного флота<sup>142</sup> и привлечению средств иностранных инвесторов для освоения северных территорий,<sup>143</sup> навигационно-гидрографическому обеспечению

---

в зоологических и других научных наблюдениях и служил переводчиком; оказал большую помощь экспедиции в общении с чукчами во время зимовки «Веги».

<sup>140</sup> www.nlr.ru

<sup>141</sup> См. Военно-морской словарь. М.: Воениздат, 1990, с. 385. Новый иллюстрированный энциклопедический словарь. Большая Российская энциклопедия. М., 2000, с. 648.

<sup>142</sup> В 1908–1909 гг. на Невском судостроительном и механическом заводах в Петербурге были заложены ледокольные транспорты «Таймыр» и «Вайгач», которые 21 августа 1913 г. совершили экспедицию к архипелагу Северная Земля.

<sup>143</sup> Учреждена англо-норвежская компания «Сибирское акционерное общество пароходства, промышленности и торговли», которая в 1912–1917 гг. предприняла несколько рейсов торговых судов через Карское море в арктические поселения России.

возможных маршрутов<sup>144</sup> и их поисково-спасательному обеспечению.<sup>145</sup>

Кроме навигационно-гидрографического и технического оснащения, Россия предпринимала усилия и по правовому обеспечению судоходства на СМП за счет формирования статуса прилежащих арктических пространств: 10 декабря 1910 г. принят Закон «О расширении морской таможенной полосы», 26 мая 1911 г. – Закон «Об устройстве четырех радиостанций на побережье Белого и Карского морей и обстановке побережья последнего предостерегательными знаками», 24 апреля 1914 г. Министерством торговли и промышленности вносится законопроект «Об организации срочных пароходных сообщений под русским флагом между портами европейской России и устьями рек Оби и Енисея через Карское море». 20 сентября (3 октября) 1916 г. правительствам «союзных и дружественных стран» была вручена нота МИД России о включении открытых в 1913–1914 гг. в Северном Ледовитом океане земель и островов в состав территории Российской империи.

Организационно-правовое оформление Северного морского пути было продолжено в годы советской власти. Декретом № 1606 и Постановлением СНК СССР № 1873 от 17 декабря 1932 г. было учреждено Главное управление Северного морского пути (ГУСМП), которому была поставлена задача проложить окончательно морской путь от Белого моря до Берингова пролива, оборудовать этот путь, держать его в исправном состоянии и обеспечить безопасность плавания по этому пути.<sup>146</sup>

С 1933 по 1941 гг. в арктических морях было организовано более 80 гидрографических экспедиций. По результатам их работ было издано 38 морских навигационных карт и необходимые руководства для плавания. К

---

<sup>144</sup> В 1913 г. была построена первая в Арктике метеорадиостанция в Югорском шаре.

<sup>145</sup> В августе 1914 г. русский военный летчик Я.И. Нагурский совершил на гидроаэроплане первые полеты в район Новой Земли, положив тем самым начало русской полярной авиации.

<sup>146</sup> Для навигационно-гидрографического обеспечения плавания судов по трассе СМП в составе ГУСМП приказом № 146 от 25 июня 1933 г. образовано Гидрографическое управление ГУСМП при СНК СССР с районом деятельности. Новая земля на западе до Берингова пролива на востоке.

началу Великой Отечественной войны на трассе СМП уже действовало 265 светящихся навигационных знаков, в единую сеть средств навигационного оборудования были включены радиотехнические средства: радиомаяки, устанавливаемые на полярных станциях, были изданы лоции на все моря трассы СМП, а также появились описания по средствам навигационного оборудования.

За годы военных навигаций (1941–1945 гг.) перевозки по СМП увеличились вдвое, а завоз грузов морем в Якутию увеличился в пять раз. С 1933 по 1945 гг. было выполнено более 170 тыс. км промера. К концу 1945 г. на трассе СМП действовало уже порядка 1000 различных средств навигационного оборудования.<sup>147</sup>

В послевоенный период и до начала 60-х годов прошлого столетия СМП формируется как многопрофильное учреждение, осуществляющее весь комплекс работ по организационному, навигационно-гидрографическому, транспортно-экспедиционному и лоцманскому обеспечению арктической навигации. К концу 80-х годов была создана комплексная система навигационно-гидрографического обеспечения безопасности мореплавания, отвечающая национальным и международным требованиям, а также задачам по управлению атомным ледокольным флотом.

В 1954 г. управление СМП входило в ведение Минморфлота СССР. 20 августа 1991 г. в соответствии с указом № 66 Президента Российской Федерации все арктические структурные подразделения Гидрографического предприятия по состоянию на 1 сентября 1991 г. были переданы в ведение Министерства транспорта РФ (с 1999 г. – Государственное унитарное гидрографическое предприятие Министерства транспорта Российской

---

<sup>147</sup> [www.spb-business.ru](http://www.spb-business.ru)

Федерации). В 1994 г. Правительством РФ было принято постановление<sup>148</sup> в целях установления ряда мер, направленных на совершенствование управления и улучшение обслуживания районов Крайнего Севера. В соответствии с указанным постановлением атомные, дизельные ледоколы и суда атомного технологического обслуживания были переданы морским пароходствам.

В 1999 г. с принятием Кодекса торгового мореплавания РФ<sup>149</sup> навигационно-гидрографическое обеспечение на трассах Северного морского пути, осуществляется федеральным органом исполнительной власти в области транспорта (т.е. Министерством транспорта РФ).

Министерство транспорта РФ в соответствии с российским законодательством осуществляет контроль соответствия судоходных компаний и судов (за исключением организаций рыбопромыслового комплекса и судов, используемых для добычи и обработки рыбы и других продуктов моря, а также судов, обслуживающих рыбопромысловый комплекс), требованиям международных правил, стандартов и норм, в том числе Международного кодекса по управлению безопасной эксплуатацией судов и предотвращением загрязнения морской среды и меморандумов о взаимопонимании, о контроле со стороны государства порта.

С точки зрения положений КМП-82, СМП в зависимости от маршрута может проходить в открытом море,<sup>150</sup> в водах, на которые распространяется юрисдикция РФ (исключительная экономическая и прилегающая зоны) и в пространствах, где действует российский суверенитет (территориальные и внутренние воды). Бытовавшие в российской

---

<sup>148</sup> «О мерах по совершенствованию управления Северным морским путем от 19 июня 1994 г.» (см. дополнение 1-1996 к сборнику «Морское законодательство РФ»), СПб: ГУНИО МО РФ, 1997.

<sup>149</sup> Статья 5 (4) Кодекса торгового мореплавания РФ от 30.04.99 № 81-ФЗ.

<sup>150</sup> И в этом случае СМП уместней называть «Северо-восточный проход», названный так еще в начале прошлого столетия, по-видимому, по направлению исторически сложившихся усилий по его освоению (с запада на восток). К тому же, приводимое ниже определение СМП, зафиксированное в современном российском законодательстве, представляется неприменимым к пространствам открытого моря.

юридической литературе претензии на «исторический» статус прилежащих арктических морей<sup>151</sup> или «специальный правовой режим в исторических проливах» противоречит положениям КМП-82.<sup>152</sup>

Созданный Россией и Советским Союзом Северный Морской путь представлял собой сложный научно-производственный комплекс, который обеспечивал судоходство на акваториях 6 из 13 морей, омывающих побережье России, и безопасные условия доставки грузов в 12 арктических портов и порядка 80 пунктов рейдовых выгрузок. Протяженность береговой линии материка и островов, обслуживаемых СМП, включая Землю Франца-Иосифа в Баренцевом море и северную часть Берингова моря до бухты Провидения, составляет соответственно 19 106 км и 21 283 км.<sup>153</sup>

Правовой режим организации эксплуатации СМП складывается из многочисленных норм российского морского законодательства, положений федеральных целевых программ (ФЦП) «Мировой океан», «Модернизация транспортной системы России», «Морская доктрина Российской Федерации на период до 2020 г.» и некоторых других действующих нормативно-правовых документов.

***Северный морской путь в соответствии с федеральным законом «О внутренних морских водах, территориальном море и прилежащей зоне Российской Федерации» (ред. от 13.07.2015) определяется как исторически сложившаяся национальная***

Плавание в акватории Северного морского пути, исторически сложившейся национальной транспортной коммуникации Российской Федерации, осуществляется в соответствии с общепризнанными

---

<sup>151</sup> См., например: Однопозов П.С. Международно-правовой режим арктических пространств // Правоведение № 4 1973 г., с. 78–82. Бойцов Ф.С., Иванов Г.Г. и Маковский А.Л. Морское право. М., 1976, с. 49–50.

<sup>152</sup> См., например: Бараболя П.Д. Военно-морской международно-правовой справочник. М.: Воениздат, 1977, с. 64; Khamanev I.V. Sovetskii Soiuz i pravovoi status Severnogo morskogo puti in A.P. Movchan and T.I. Spivakova (eds) Sovetskoe gosudarstvo i mezhdunarodnoe morskoe pravo 1977, p. 64.

<sup>153</sup> Длина от Карских ворот до Бухты Провидения – 5600 км. Продолжительность навигации – 2–4 месяца (на отдельных участках только с помощью ледоколов).

принципами и нормами международного права, международными договорами Российской Федерации, настоящим Федеральным законом, другими федеральными законами и издаваемыми в соответствии с ними иными нормативными правовыми актами.

Иностранные прогулочные и спортивные парусные суда после прохождения пограничного, таможенного и иных видов контроля в пункте пропуска через Государственную границу Российской Федерации могут осуществлять плавание и стоянку во внутренних морских водах и в территориальном море за пределами пункта пропуска через Государственную границу Российской Федерации, за исключением запретных для плавания и временно опасных для плавания районов, при условии обязательного уведомления пограничного органа федеральной службы безопасности при заходе таких судов в пункт пропуска через Государственную границу Российской Федерации о планируемых районах плавания и (или) местах стоянки в установленном законодательством Российской Федерации порядке.

В настоящее время действуют Правила плавания по трассам Северного морского пути Приказ Минтранса России от 17.01.2013 № 7 «Об утверждении Правил плавания в акватории Северного морского пути» (Зарегистрировано в Минюсте России 12.04.2013 № 28120)

В соответствии со Статьей 24 Федерального закона от 31.07.1998 года № 155-ФЗ «О внутренних морских водах, территориальном море и прилегающей зоне Российской Федерации», размещение и использование во внутренних морских водах, в территориальном море РФ научно-исследовательских установок и оборудования любого типа в целях проведения морских научных исследований осуществляется в порядке, предусмотренном указанным законом (имеется в виду необходимость обращения с запросом и получение соответствующего разрешения), при

этом данные установки и оборудование должны нести опознавательные знаки с указанием государства регистрации или компетентной международной организации, которой они принадлежат, а также иметь надлежащие, согласованные в международном порядке средства предупреждения для обеспечения безопасности морской и воздушной навигации с учетом норм и стандартов, установленных компетентными международными организациями<sup>154</sup>.

Использование судов и иных плавучих средств для научных исследований в морских районах, на которые распространяется юрисдикция РФ и которые отнесены к трассам СМП, должно соответствовать вышеприведенным правилам.

Кроме того, в маршрутах СМП, проходящих в своих территориальных водах, Россия вправе принимать законы и правила, касающиеся мирного прохода через территориальное море, в том, что касается предотвращения загрязнения окружающей среды, безопасности судоходства и регулирования движения судов.<sup>155</sup>

В арктических проливах, как государство, граничащее с проливом, используемым для международного судоходства, Россия вправе устанавливать морские коридоры и предписывать схемы разделения движения, когда это необходимо для содействия безопасному проходу судов. Такие морские коридоры или схемы разделения движения должны соответствовать общепринятым международным правилам<sup>156</sup>. При этом проход такими коридорами танкеров, судов с ядерными ЭУ и судов,

---

<sup>154</sup> Собрание законодательства Российской Федерации, 1998, № 31, ст. 3833; 2003, N 17, ст. 1556

<sup>155</sup> Статья 21(1)(а) КМП-82. См. также: Глава VII SOLAS (регулирует меры безопасности относительно перевозки опасных грузов морем, включая упаковку и размещение груза); Международный Кодекс постройки и оборудования судов, перевозящих опасные химические грузы наливом 1983 г.; Международный Кодекс постройки и оборудования судов, перевозящих сжиженный газ наливом 1983 г.; Международный Кодекс морской перевозки опасных грузов 1960г., а также Кодекс безопасной перевозки облученного ядерного топлива, плутония и радиоактивных отходов высокого уровня активности в контейнерах на борту судов (IMF Code).

<sup>156</sup> Статья 41(3) КМП-82.

перевозящих ядерные и другие опасные или ядовитые по своей природе вещества или материалы, может быть ограничен.<sup>157</sup>

Установление упомянутых выше коридоров должно соответствовать Общим положениям по схемам движения судов, принятым Ассамблеей ИМО (Резолюция А. 572 (14), Правилам 1(d) и 10 COLREG, а также Предписаниям V/8 SOLAS, дополненным (исправленным) в 1995 г.<sup>158</sup> Последним установлено, что все принятые системы схем движения судов и являются обязанностью правительства РФ. При этом правительство РФ: действия, предпринимаемые в соответствии с этими системами, должны быть согласованы с международным правом, включая соответствующие положения Конвенции ООН 1982 г. по морскому праву. Кроме того, Предписания V/8 устанавливают, что системы схем движения судов могут быть рекомендованы для использования или определены как обязательные для всех судов или только определенных, например, перевозящих определенные грузы.

КМП-82 не содержит положений, касающихся установления морских коридоров и схем разделения движения в ИЭЗ или в открытом море. Однако, принимая во внимание общепризнанную компетенцию ИМО и в соответствии с параграфом 3.8 резолюции ИМО А.572(14), правительство, предлагающее новую систему схем движения или дополнения к такой системе, часть которой лежит за пределами его территориального моря, должно проконсультироваться с ИМО в целях возможного утверждения и дополнения ИМО для международного использования. Принимая во внимание приведенное положение, следует констатировать, что Россия вправе устанавливать схемы разделения движения судов и за пределами территориального моря, однако, с соблюдением установленных ИМО правил

---

<sup>157</sup> Статья 22(2) КМП-82.

<sup>158</sup> Вступило в силу с 01.07.1999 г. и практически без изменений перенесено в новую редакцию Главы 5 Конвенции SOLAS в качестве Правила 12.

и процедур.<sup>159</sup>

Иностранные суда при осуществлении транзитного прохода должны соблюдать общепризнанные международные правила, процедуры и практику, касающиеся безопасности на море, включая Международные правила предупреждения столкновения на море.<sup>160</sup>

Целый ряд международных соглашений<sup>161</sup> дают право России в своих арктических портах проверять содержание сертификатов, подтверждающих соответствие условиям обеспечения безопасности, инспектировать судно, если сертификаты не в порядке, или если есть основания полагать, что оборудование судна не соответствует данным сертификата. Что касается принуждения судов на маршрутах СМП к обязательному использованию служб проводки, а также к использованию VTS, то в соответствии с общими принципами использования систем судоходных путей<sup>162</sup> они могут быть обязательными только в районах, находящихся в пределах территориального моря РФ.<sup>163</sup>

В соответствии с положениями Статьи 98(2) КМП-82, Россия по маршрутам СМП должна способствовать организации, деятельности и содержанию эффективной поисково-спасательной службы для обеспечения безопасности на море и над морем, а также, когда того требуют обстоятельства, должна сотрудничать в этих целях с соседними

---

<sup>159</sup> Принимая во внимание рекомендации параграфа 3.8 о том, что предложения о мерах схем движения за пределами территориального моря должны быть утверждены ИМО, следует также учитывать, что и любая зона безопасности, установленная в Арктике в соответствии со Статьей 60 (5) КМП-82, которая превышает 500 м, должна быть передана ИМО для утверждения.

<sup>160</sup> Статья 39(2)(а) КМП-82.

<sup>161</sup> В рамках ИМО принят ряд документов, содержащих весьма важные положения относительно юрисдикции государства порта. К таким документам, принятым в рамках ИМО, относятся Конвенции LL66, SOLAS 74, SOLAS Protocol 78, STCW78.

<sup>162</sup> Общие принципы системы судоходных путей и районов и требования к ним содержатся в резолюции ИМО А.648 (16), а руководящие правила для установления службы проводки судов – в Резолюции А.857(20) (англ. – Guidelines for Vessel Traffic Services), введенной в действие 27 ноября 1997 г. взамен аналогичной Резолюции А.578(14) от 20 ноября 1985 г., которая затем была дополнена циркуляционным письмом MSC/Circ.578 «Руководство по найму, квалификации и подготовке операторов VTS». Потому Резолюция А.857(20) состоит из двух Приложений, первое из которых посвящено организационным и функциональным аспектам VTS, а второе – найму, квалификации и подготовке операторов VTS.

<sup>163</sup> См.: Правило V/8-2.

государствами посредством взаимных региональных договоренностей. Положения SOLAS обязывают Правительство РФ обеспечивать принятие всех необходимых мер по организации наблюдения с берега и спасания людей, терпящих бедствие в море вблизи его берегов. Эти меры должны включать создание, эксплуатацию и техническое обслуживание таких морских спасательных средств, какие рассматриваются как практически возможные и необходимые исходя из интенсивности движения судов и навигационных опасностей, а также, насколько практически возможно, должны предоставлять достаточные средства обнаружения и спасания таких людей.<sup>164</sup>

Специальные правила по поиску и спасанию, установленные Международной конвенцией по поиску и спасанию на море 1979 г. (SAR), обязывают Россию учреждать специальные службы для таких целей (Правило 2.1.1). Для этого устанавливаются районы поиска и спасания, в которых прибрежное государство несет ответственность за поиск и спасание<sup>165</sup>.

Статья 221(1) КМП-82 закрепляет право государств (а значит и РФ, в том числе и на трассах СМП) принимать и обеспечивать выполнение мер за пределами территориального моря, соразмерных фактическому или грозящему ущербу, в целях защиты своего побережья или связанных с ним интересов, от загрязнения или угрозы загрязнения в результате морской аварии или действий, связанных с такой аварией, которые приведут к серьезным и вредным последствиям. Это положение наряду с нормами, закрепленными в Международной Конвенции 1969 г. (и Протоколе 1973 г.)

---

<sup>164</sup> Аварийно-спасательное обеспечение СМП вряд ли можно признать соответствующим требованиям международных норм. Из действующих элементов системы, необходимой для обеспечения безопасности мореплавания, действует пункт системы «КОСПАС-САРСАТ» в порту Архангельск, аварийно-спасательные и ремонтные партии на водолазных судах в портах Диксон и Певек.

<sup>165</sup> Как уже отмечалось, после вступления SAR в силу Мировой океан был поделен на 13 регионов, ни один из которых не включает пространства Арктического региона РФ. Что касается соответствия судового оборудования требованиям GMDSS, то арктический (точнее, полярный) регион отнесен к Морскому району А4.

допускает принятие государственными органами РФ мер по снижению отрицательного воздействия на приарктические районы в связи с авариями и инцидентами, загрязнение окружающей среды нефтью и другими веществами, которые могут вызвать серьезные и вредные последствия.

Кроме того, Россия вправе отнести приарктические моря к особо чувствительным районам,<sup>166</sup> особенно уязвимым от морской деятельности.<sup>167</sup> Положения российских правил должны согласовываться с требованиями Статьи 211(6) КМП-82 и Руководства для определения Особых районов, принятых в рамках MARPOL. Последнее, в частности, предусматривает включение в такие пространства закрытых и полузакрытых районов, которые могут включать части территориального моря, ИЭЗ и прилегающие акватории открытого моря, однако, только в том, что касается предотвращения ущерба от вредных веществ<sup>168</sup>.

Специальные обязательные меры могут быть приняты как в отношении самих трасс СМП, так и в части объявления портов и частей района закрытыми для судов. Меры относительно морских трасс в таких районах должны согласовываться с Генеральным Руководством ИМО по морским трассам (резолюция А.572(14)). Другие возможные меры включают установление буферных зон для защиты районов, объявленных особо чувствительными.

За годы своего существования советскими и российскими специалистами СМП был превращен в хорошо оборудованный морской маршрут со всеми видами обеспечения. Было проведено около 1500

---

<sup>166</sup> Таким районом объявлен, например, Большой Барьерный риф.

<sup>167</sup> Положения относительно предотвращения, сокращения и сохранения под контролем морской среды в особых районах содержатся в Приложениях I, II, и V к Конвенции MARPOL. Руководство для определения Особых районов согласно MARPOL сформулировано в резолюции А.720(17) по определению особых районов и особо чувствительных районов, принятой ИМО в 1991 г. Руководство определяет особо чувствительные районы как районы, которые требуют особой защиты через действия ИМО, т.к. особенности экологических, социально-экономических или научных характеристик таковы, что такие районы особо уязвимы от морской деятельности.

<sup>168</sup> Упомянутая Статья 211(6) КМП-82 не дает специальных указаний на природу веществ, которыми может быть вызвано загрязнение морской среды.

различных экспедиций в Арктике. Гидрографами в морях Северного Ледовитого океана выполнено порядка 5 300 000 линейных километров съемки рельефа дна. Комплект созданных на основе этой съемки морских карт на трассы СМП составляет около 800 адмиралтейских номеров, из них 359 единиц открыты для общего мореплавания, в том числе 86 единиц – на английском и русском языках. На все Арктические моря России изданы и поддерживаются на уровне современности лоции и другие необходимые пособия. В 1996 г. впервые издано Руководство для сквозного плавания судов по Северному морскому пути на английском языке. Составлены планы подходов к основным пунктам рейдовой выгрузки и подробные карты для плавания морских судов по рекам Енисей, Хатанга, Анабар и Колыма. Установлено вдоль трасс Северного морского пути около 2,4 тыс. различных средств навигационного оборудования; была создана необходимая гидрографическая инфраструктура, обеспечивающая выполнение круглогодичной навигации в Западном секторе Арктики на участке Мурманск–Дудинка<sup>169</sup>.

Перечисленные обстоятельства свидетельствуют о том, что несмотря на значительный прогресс в сближении российских норм, регулирующих мирный проход через свои территориальные воды иностранных судов, с положениями Конвенции ООН по морскому праву 1982 г., все же некоторые из них не соответствуют положениям, применяемым к мирному проходу.

### **3.7 Правила плавания по внутренним водным путям РФ**

Правовой режим судоходства по внутренним водным путям РФ регламентируется Конституцией РФ, Гражданским кодексом, федеральными законами в области внутреннего водного транспорта, а также соответствующими нормативными правовыми актами Президента и

---

<sup>169</sup> [www.spb-business.ru](http://www.spb-business.ru)

Правительства РФ и издаваемыми в соответствии с ними нормативными правовыми актами федеральных органов исполнительной власти.

Основным федеральным законом, регламентирующим режим внутреннего судоходства, является Кодекс внутреннего водного транспорта РФ (далее – КВВТ), принятый Государственной Думой 07 февраля 2001 г.<sup>170</sup>

В соответствии с положениями Статьи 3 КВВТ внутренний водный транспорт представляет собой вид транспорта, или производственно-технологический комплекс с входящими в него организациями, осуществляющими судоходство и иную связанную с судоходством деятельность на внутренних водных путях, а внутренние водные пути РФ – это естественные или искусственно созданные федеральные пути сообщения, обозначенные навигационными знаками или иным способом и используемые в целях судоходства. Под последним понимается деятельность, связанная с использованием на внутренних водных путях судов для перевозок грузов, пассажиров и их багажа, почтовых отправлений, буксировки судов и иных плавучих объектов, проведения поисков, разведки и добычи полезных ископаемых, строительных, путевых, гидротехнических, подводно-технических и других подобных работ, лоцманской и ледокольной проводки, спасательных операций, осуществления мероприятий по охране водных объектов, защите их от загрязнения и засорения, подъема затонувшего имущества, санитарного и другого контроля, проведения научных исследований, учебных, спортивных, культурных и иных целей.

КВВТ регулирует отношения, возникающие между организациями внутреннего водного транспорта Российской Федерации, грузоотправителями, грузополучателями, пассажирами и другими физическими и (или) юридическими лицами при осуществлении

---

<sup>170</sup> "Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации" от 07.03.2001 N 24-ФЗ (ред. от 13.07.2015) (с изм. и доп., вступ. в силу с 01.01.2016)

судоходства на российских внутренних водных путях и определяет их права, обязанности и ответственность.

Положения КВВТ распространяются<sup>171</sup>:

- на внутренние водные пути РФ и расположенные на них судоходные гидротехнические сооружения;
- порты, расположенные на внутренних водных путях РФ;
- суда и иные плавучие объекты, эксплуатируемые на внутренних водных путях.

На участках внутренних водных путей, на которых навигационно-гидрографические условия обеспечения плавания судов и безопасности судоходства, в том числе проведения спасательных операций, соответствуют требованиям торгового мореплавания, отношения, возникающие из безопасности плавания судов по условиям торгового мореплавания, регулируются КТМ-99, а отношения, возникающие из договора перевозки, – КВВТ.

Давая общую характеристику понятия «судно» (самоходное или несамоходное плавучее сооружение, используемое в целях судоходства), КВВТ относит к таковым:

- суда смешанного (река–море) плавания<sup>172</sup>;
- паромы;
- дноуглубительный и дноочистительный снаряды;
- плавучие краны и другие технические сооружения подобного рода.

Государственное регулирование в области внутреннего водного транспорта осуществляется федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и

---

<sup>171</sup> Положения КВВТ не распространяются на военные корабли, пограничные корабли, военно-вспомогательные суда и другие суда, находящиеся в государственной или муниципальной собственности и эксплуатируемые только в некоммерческих целях.

<sup>172</sup> Суда, которые по своим техническим характеристикам пригодны и в установленном порядке допущены к эксплуатации в целях судоходства по морским и внутренним водным путям.

нормативно-правовому регулированию в сфере транспорта (далее - федеральный орган исполнительной власти в области транспорта), непосредственно или через находящиеся в его ведении государственные организации, а также другими федеральными органами исполнительной власти в пределах предоставленных им полномочий.

Порядок лицензирования установления тарифов на перевозки грузов, пассажиров и их багажа, буксировку судов и иных плавучих объектов, погрузку и выгрузку грузов, другие услуги внутреннего водного транспорта, а также правила применения таких тарифов устанавливаются Правительством РФ. Однако плата за перевозки грузов, пассажиров и их багажа устанавливается перевозчиками а за буксировку судов и иных плавучих объектов устанавливается буксировщиками (КВВТ, Статья 6).

В соответствии с положениями Статьи 7 КВВТ внутренние водные пути и расположенные на них судоходные гидротехнические сооружения находятся в федеральной собственности и могут использоваться в целях судоходства любыми юридическими и физическими лицами.

Навигационно-гидрографическое обеспечение условий плавания судов по внутренним водным путям, за исключением участков пограничных зон Российской Федерации, осуществляется *администрациями бассейнов внутренних водных путей*.

Указанное обеспечение условий плавания на участках пограничных зон РФ регулируется международными договорами РФ.

Судовладельцы в отношении судов, подлежащих государственной регистрации, за исключением маломерных судов, прогулочных судов и спортивных парусных судов, должны разработать и применять систему управления безопасностью судов (далее - система управления безопасностью), под которой понимается совокупность документированных мер, необходимых для эффективного выполнения судами требований в

области обеспечения безопасности судоходства и предотвращения загрязнения окружающей среды, действий работников судовладельцев, включая членов экипажей судов, в случае возникновения связанных с судами опасности, аварийных ситуаций и включающих в себя:

1) инструкции работникам судовладельца по обеспечению безопасной эксплуатации судов и предотвращению загрязнения окружающей среды в соответствии с требованиями настоящего Кодекса;

2) документы, устанавливающие полномочия и взаимоотношения работников судовладельца, осуществляющих управление эксплуатацией судов, в части обеспечения безопасной эксплуатации судов и предотвращения загрязнения окружающей среды;

3) документ, устанавливающий полномочия и взаимодействие членов экипажей судов владельца в части обеспечения безопасной эксплуатации судов и предотвращения загрязнения окружающей среды;

4) способы связи между работниками судовладельца и экипажем судна;

5) порядок передачи экипажем судна сообщений об авариях, о фактах несоблюдения требований законодательства и (или) требований, установленных судовладельцем;

6) порядок действий членов экипажа судна и других работников судовладельца в случае возникновения аварийных ситуаций;

7) документы, устанавливающие обязанности капитана судна в отношении:

обеспечения безопасной эксплуатации судна экипажем судна;

издания необходимых приказов и инструкций в целях обеспечения безопасной эксплуатации судна;

проверки выполнения экипажем судна требований безопасной эксплуатации судна;

своевременной передачи сообщений судовладельцу о недостатках системы управления безопасностью;

8) документы, подтверждающие полномочия капитана судна, в том числе исключительные полномочия и ответственность в отношении сохранения жизни, здоровья людей, обеспечения безопасной эксплуатации судна и предотвращения загрязнения окружающей среды;

9) программы учений экипажа судна по действиям в условиях аварийной ситуации;

10) порядок ознакомления членов экипажа судна, принятых на работу или назначенных на судно, со своими обязанностями до выхода судна в рейс;

11) порядок ознакомления работников судовладельцев при приеме на работу и переводе на другую работу с возложенными на них обязанностями в части обеспечения безопасной эксплуатации судов и предотвращения загрязнения окружающей среды;

12) порядок планирования рейса судна и обеспечения безопасности его плавания;

13) меры по обеспечению надежности механизмов, устройств, оборудования судов, в том числе регулярные проверки механизмов, устройств, оборудования, которые не используются постоянно;

14) порядок проведения проверок эффективности системы управления безопасностью и при необходимости ее пересмотра.

Правила разработки и применения системы управления безопасностью утверждаются федеральным органом исполнительной власти в области транспорта.

Судовладелец должен назначить работников (не из членов экипажей судов), ответственных за обеспечение безопасной эксплуатации судов и осуществление связи между судовладельцем и находящимися на судах

лицами. Профессиональные и квалификационные требования, требования к профессиональному обучению и дополнительному профессиональному образованию, аттестации лиц, ответственных за обеспечение безопасной эксплуатации судов, устанавливаются правилами. К полномочиям таких лиц относятся контроль за соблюдением работниками судовладельца требований в области безопасной эксплуатации судов и предотвращения загрязнения окружающей среды, обеспечение надлежащего выполнения требований безопасной эксплуатации судов.

Судовладелец должен обеспечить:

- 1) соответствие капитана судна профессиональным и квалификационным требованиям в зависимости от района эксплуатации судна и его типа;
- 2) ознакомление капитана судна с системой управления безопасностью;
- 3) безопасное выполнение капитаном судна своих обязанностей.

Эксплуатация судна должна осуществляться судовладельцем, имеющим документ о соответствии разработанной и применяемой им системы управления безопасностью требованиям настоящей статьи (далее - документ о соответствии). Документ о соответствии выдается судовладельцу организацией, уполномоченной на классификацию и освидетельствование судов, после проверки выполнения им требований настоящей статьи, проводимой в соответствии с правилами.

Судовое свидетельство об управлении безопасностью выдается организацией, уполномоченной на классификацию и освидетельствование судов, судну (за исключением судна, эксплуатируемого без экипажа) в подтверждение того, что система управления безопасностью, разработанная судовладельцем в соответствии с требованиями настоящей статьи, применяется на судне надлежащим образом. Проверки применения на судне

системы управления безопасностью осуществляются по заявкам судовладельца в целях выдачи судового свидетельства об управлении безопасностью или его ежегодного подтверждения организацией, уполномоченной на классификацию и освидетельствование судов, в соответствии с правилами.

Если судно имеет свидетельство об управлении безопасностью, судовладелец имеет документ о соответствии в отношении этого судна и данные документы выданы в соответствии с требованиями международных договоров Российской Федерации, требования настоящей статьи считаются исполненными судовладельцем в полном объеме.

Для регулирования деятельности юридических лиц и индивидуальных предпринимателей в *порту*,<sup>173</sup> а также деятельности, связанной с использованием находящихся в порту судов, бассейновые органы государственного управления на внутреннем водном транспорте могут утверждать обязательные постановления, касающиеся деятельности в порту. Эти постановления должны содержать описание установленных границ порта; правила захода судов в порт и выхода их из порта; правила плавания судов в пределах акватории порта и стоянки их в порту; правила обеспечения безопасности и порядка в порту; правила пользования технологической связью организаций внутреннего водного транспорта; требования пожарной и экологической безопасности, санитарного, таможенного и пограничного контроля в порту.

Государственный портовый контроль за судами и иными плавучими объектами на внутренних водных путях (далее - государственный портовый контроль) осуществляется должностными лицами инспекций государственного портового контроля, входящих в состав администраций

---

<sup>173</sup>Земельные участки, отведенные для стоянки, погрузки и выгрузки судов, составляют территорию портов, а акватории в пределах внутренних водных путей, в том числе рейды и подходы к порту составляют акваторию портов.

бассейнов внутренних водных путей (далее - лица, осуществляющие государственный портовый контроль).

Капитан бассейна внутренних водных путей является должностным лицом, возглавляет инспекцию государственного портового контроля, входящую в состав администрации бассейна внутренних водных путей, непосредственно подчиняется федеральному органу исполнительной власти, осуществляющему функции по оказанию государственных услуг и управлению государственным имуществом в сфере внутреннего водного транспорта, и действует на основании положения о капитане бассейна внутренних водных путей, утвержденного федеральным органом исполнительной власти в области транспорта, в порядке, установленном Правительством Российской Федерации. Квалификационные и иные требования к капитану бассейна внутренних водных путей устанавливаются положением о капитане бассейна внутренних водных путей.

Государственный портовый контроль включает в себя проверку соблюдения на судах и иных плавучих объектах, находящихся в бассейне внутренних водных путей, требований к оборудованию, конструкциям, машинам, механизмам судов, спасательным и иным средствам, требований обеспечения безопасной эксплуатации таких судов и иных плавучих объектов, профессиональных и квалификационных требований к членам экипажей судов, установленных настоящим Кодексом и в соответствии с настоящим Кодексом (обязательные требования).

Проверки судов и иных плавучих объектов, находящихся в бассейне внутренних водных путей, в целях осуществления мероприятий по контролю проводятся лицами, осуществляющими государственный портовый контроль, на основании плановых (рейдовых) заданий в соответствии с приказом (распоряжением) капитана бассейна внутренних водных путей.

Порядок подготовки и содержание плановых (рейдовых) заданий, порядок назначения проверок судов и иных плавучих объектов на основании оценок рисков нарушения обязательных требований и проведения таких проверок, порядок централизованного учета результатов государственного портового контроля в информационной системе государственного портового контроля, квалификационные и иные требования к лицам, осуществляющим государственный портовый контроль, устанавливаются федеральным органом исполнительной власти в области транспорта.

Капитан бассейна внутренних водных путей и лица, осуществляющие государственный портовый контроль, являются государственными транспортными инспекторами и имеют право:

1) запрашивать у органов государственной власти, органов местного самоуправления, юридических лиц, граждан, в том числе индивидуальных предпринимателей, и получать от них на основании мотивированных запросов в письменной форме информацию и документы, необходимые в ходе проведения проверки;

2) беспрепятственно по предъявлении служебного удостоверения и копии приказа (распоряжения) капитана бассейна внутренних водных путей о назначении проверки посещать и обследовать суда и иные плавучие объекты, находящиеся в бассейне внутренних водных путей, проверять эксплуатационные характеристики судов, их оборудования, конструкций, машин, механизмов;

3) выдавать судовладельцам предписания об устранении выявленных нарушений обязательных требований, о проведении мероприятий по обеспечению предотвращения вреда жизни, здоровью людей, окружающей среде, имуществу физических лиц или юридических лиц, государственному или муниципальному имуществу, предотвращения

чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера;

4) составлять протоколы об административных правонарушениях, связанных с нарушениями обязательных требований, рассматривать дела об указанных административных правонарушениях и принимать меры по предотвращению таких нарушений;

5) направлять в уполномоченные органы материалы, связанные с нарушениями обязательных требований, для решения вопросов о возбуждении уголовных дел по признакам преступлений;

6) принимать решения о временном задержании судна или иного плавучего объекта до устранения нарушений обязательных требований, выявленных и создающих угрозу безопасной эксплуатации судна или иного плавучего объекта и (или) безопасности судоходства. Перечень нарушений обязательных требований, служащих основаниями для временного задержания судна или иного плавучего объекта, и предельные сроки этого задержания устанавливаются федеральным органом исполнительной власти в области транспорта.

Если указанные в подпункте 6 пункта 6 настоящей статьи нарушения не могут быть устранены в месте временного задержания судна или иного плавучего объекта, лицом, осуществляющим государственный портовый контроль, может быть разрешен переход судна или иного плавучего объекта к месту устранения выявленных нарушений при условии, что данный переход не создает непосредственную угрозу причинения вреда жизни, здоровью людей, окружающей среде либо препятствий судоходству. Порядок и условия выдачи разрешения на переход судна или иного плавучего объекта к месту устранения выявленных нарушений устанавливаются федеральным органом исполнительной власти в области транспорта.

В целях обеспечения безопасности плавания судов по внутренним

водным путям и предотвращения транспортных происшествий ссудами создаются государственные лоцманские службы и негосударственные организации по лоцманской проводке с судов. Лоцманские услуги оказываются на возмездной основе. Перечень участков внутренних водных путей, типов и размеров судов, подлежащих обязательной лоцманской проводке, устанавливается федеральным органом исполнительной власти в области транспорта.

*Аренда судов* осуществляется на основе положений главы X КВТ РФ от 07 марта 2001 г., а также в соответствии с гражданским законодательством РФ.

Судно может быть взято в аренду с экипажем (КВВТ, Статья 61) или без такового (КВВТ, Статья 63). В обоих случаях арендатор обязан:

- принять судно в свое распоряжение;
- вернуть владельцу по окончании срока аренды (передача судна в аренду и возврат судна по истечении срока действия договора аренды осуществляются арендодателем и арендатором в пункте отстоя судна);
- уплачивать арендодателю арендную плату в порядке и сроки, которые предусмотрены договором аренды (в случае гибели судна арендная плата должна быть внесена арендатором за время, включающее в себя день его гибели, а если этот день установить невозможно, день получения последнего известия о нем).

При аренде судна без экипажа арендодатель обязан передать арендатору документы, предусмотренные для его эксплуатации, а если арендодатель не является собственником судна, он еще и обязан известить собственника судна обо всех заключенных в отношении данного судна договорах аренды. *Договор аренды судна без экипажа вступает в силу после регистрации этого договора органом государственной регистрации судна.*

Арендатор несет ответственность перед арендодателем за гибель или повреждение судна, а также за вред, причиненный третьим лицам.

Перевозки грузов осуществляются на основании договоров перевозок грузов в соответствии с заявками грузоотправителей и договорами об организации перевозок грузов, а также по мере предъявления их для перевозок. В соответствии с договором перевозки груза перевозчик обязуется своевременно и в сохранности доставить вверенный ему грузоотправителем груз в пункт назначения с соблюдением условий его перевозки и выдать груз грузополучателю или уполномоченному на получение груза лицу, а грузоотправитель обязуется уплатить за перевозку груза установленную плату.

Составленная в соответствии с требованиями правил перевозок грузов транспортная накладная и оформленные на ее основании дорожная ведомость и квитанция о приеме груза для перевозки подтверждают заключение договора перевозки груза.

*Стороны договора перевозки груза вправе предусмотреть применение коносамента в качестве транспортного документа, выдаваемого перевозчиком.*

Договор перевозки груза может быть заключен с условием предоставления для перевозки груза всего судна или части его (договор фрахтования). В этом случае фрахтователь имеет права и несет обязанности, предусмотренные КВВТ для грузоотправителей. Перевозчик должен осуществлять перевозки грузов на внутреннем водном транспорте в соответствии с выданной ему лицензией.

### ***Организация перевозки грузов***

Исходя из содержания КВВТ его положения распространяются на

перевозку всех видов грузов, включая опасные<sup>174</sup>.

В соответствии с договором об организации перевозок грузов перевозчик обязуется в установленные сроки принимать грузы, а грузоотправитель – предъявлять их для перевозок в обусловленном объеме. Таким договором устанавливаются объем, сроки и другие условия предоставления транспортных средств и предъявления грузов для перевозок, порядок расчетов, а также иные условия организации перевозок грузов. При заключении договора об организации перевозок грузов перевозки грузов в определенном рейсе осуществляются в соответствии с договором перевозки груза, заключенным на основании договора об организации перевозок грузов. Условия перевозок грузов, согласованные сторонами в договоре об организации перевозок грузов, считаются включенными в договор перевозки груза в определенном рейсе, если иное не предусмотрено таким договором.

В какой-то мере аналогом линейного судоходства следует считать перевозки, которые осуществляются в соответствии с договором об организации перевозок однородных грузов навалом, насыпью или наливом. Отправка таких грузов, расчеты за принятое для перевозок и сданное грузополучателю количество грузов производятся после закрытия навигации или по истечении срока выдачи всех грузов. Естественная убыль при таких расчетах исчисляется, исходя из общего количества перевезенных грузов.

Перевозки грузов могут осуществляться в прямом смешанном сообщении посредством взаимодействия внутреннего водного транспорта с железнодорожным транспортом, морским транспортом, воздушным

---

<sup>174</sup> Опасными грузами являются грузы, которые в силу присущих им свойств и особенностей при их перевозках, перегрузках и хранении могут создавать угрозу для жизни и здоровья людей, нанести вред окружающей среде, привести к повреждению или уничтожению материальных ценностей. Опасные грузы перевозятся в соответствии с правилами перевозок опасных грузов на внутреннем водном транспорте, утвержденными федеральным органом исполнительной власти в области транспорта.

транспортом, автомобильным транспортом.

Перевозки грузов в прямом смешанном сообщении осуществляются на основании единого транспортного документа (транспортной накладной), составленного на весь путь следования грузов.

Порядок организации перевозок грузов в прямом смешанном сообщении определяется заключенными в соответствии с законодательством Российской Федерации соглашениями между организациями транспорта соответствующих видов.

### ***Буксировка***

В соответствии с договором буксировки одна сторона (буксировщик) обязуется своевременно и в сохранности отбуксировать судно, плот или иной плавучий объект (далее – буксируемый объект) в порт назначения с соблюдением условий буксировки и сдать его получателю, указанному в транспортной накладной, а другая сторона (отправитель) обязуется предъявить буксируемый объект для буксировки и оплатить ее.

Заключение договора буксировки подтверждается наличием транспортной накладной, составленной в соответствии с требованиями правил буксировки судов, плотов и иных плавучих объектов, утвержденных федеральным органом исполнительной власти в области транспорта, и оформленной на основании такой накладной дорожной ведомости и квитанции о приеме буксируемого объекта для буксировки.

Буксируемый объект должен быть предъявлен для буксировки его владельцем или уполномоченным им лицом (отправителем) в состоянии, пригодном для безопасного плавания, в соответствии с правилами буксировки, техническими условиями формирования и оснастки плотов, а также договором буксировки или договором об организации буксировок.

Технические условия формирования и оснастки плотов разрабатываются изготовителями и согласовываются с администрацией

бассейна внутренних водных путей.

Члены экипажа буксируемого объекта обязаны исполнять распоряжения капитана буксирующего судна в части обеспечения безопасности судоходства, сохранности буксируемого объекта и принимать меры по предупреждению транспортных происшествий с буксируемым объектом.

В случае если буксируемый объект доставлен в порт назначения с признаками повреждения, буксировщик совместно с получателем буксируемого объекта осуществляет его осмотр и оценку повреждений.

Буксируемые объекты, принятые после наступления сроков прекращения обязательного приема буксируемых объектов для буксировки, если они не могут быть доставлены по назначению или были задержаны в пути, должны быть приняты их отправителями на хранение и поставлены на длительный отстой, в том числе в зимнее время года, в месте остановки движения.

### ***Организация перевозки пассажиров***

Перевозки пассажиров и их багажа осуществляются на основании договоров перевозок пассажиров. По договору перевозки пассажира перевозчик обязуется перевезти пассажира в порт назначения, а в случае сдачи пассажиром багажа также доставить багаж в порт назначения и выдать его управомоченному на получение багажа лицу; пассажир обязуется уплатить установленную плату за проезд и при сдаче пассажиром багажа плату за его провоз. Пассажиру в подтверждение заключения договора перевозки пассажира выдаются билет на право проезда. Порядок осуществления перевозок пассажиров и их багажа регламентируется правилами перевозок пассажиров и их багажа, утвержденными федеральным органом исполнительной власти в области транспорта (КВВТ, Статья 95).

Перевозки пассажиров и их багажа осуществляются по договору фрахтования судна. По договору фрахтования судна одна сторона (фрахтовщик) обязуется предоставить другой стороне (фрахтователю) за обусловленную плату для выполнения одного или нескольких рейсов определенные помещения судна.

Ответственность перевозчика за вред, причиненный при перевозке пассажира его жизни или здоровью, определяется международными договорами Российской Федерации либо, если настоящим Кодексом или договором перевозки пассажира не предусмотрен более высокий размер возмещения указанного вреда, в соответствии с гражданским законодательством.

Перевозчик обязан обеспечить выплату компенсации в счет возмещения вреда, причиненного при перевозке пассажира его жизни, гражданам, имеющим в соответствии с гражданским законодательством право на возмещение вреда в случае смерти кормильца, при отсутствии таких граждан - супругу, родителям, детям умершего пассажира, а в случае смерти пассажира, не имевшего самостоятельного дохода, - гражданам, у которых он находился на иждивении, в сумме два миллиона рублей. Указанная компенсация распределяется между гражданами, имеющими право на ее получение, пропорционально количеству таких граждан.

Перевозчик обязан обеспечить выплату компенсации в счет возмещения вреда, причиненного при перевозке пассажира его здоровью, в сумме, определяемой исходя из характера и степени повреждения здоровья в соответствии с нормативами, установленными Правительством Российской Федерации. Размер указанной компенсации не может превышать два миллиона рублей.

В случае, если определенный в соответствии с гражданским законодательством размер возмещения вреда, причиненного при перевозке

пассажира его жизни или здоровью, превышает размер компенсации в счет возмещения вреда, выплата указанной компенсации не освобождает перевозчика от возмещения такого вреда в части, превышающей сумму произведенной компенсации.

В целях определения периода перевозки пассажира, в течение которого перевозчик несет ответственность за вред, причиненный жизни или здоровью пассажира и (или) его багажу, иному находящемуся при этом пассажире имуществу, перевозка пассажира включает в себя период, в течение которого пассажир находится на борту судна, периоды посадки и высадки пассажира, а также период, в течение которого пассажир доставляется водным путем с берега на судно или наоборот, если стоимость такой перевозки включена в стоимость билета или используемое для такой вспомогательной перевозки судно предоставлено перевозчиком в распоряжение пассажира.

### *Спасание судов*

В соответствии со Статьей 123 КВВТ, спасательной операцией является любое действие или любая деятельность, предпринимаемые для оказания помощи любому судну или другому имуществу (за исключением имущества культурного характера, имеющего доисторическое, археологическое или историческое значение, если оно находится на дне в пределах внутренних водных путей), находящимся в опасности в пределах внутренних водных путей.

Капитан судна имеет право заключать договоры о спасании для осуществления спасательных операций от имени судовладельца. Капитан судна или судовладелец имеет право заключать такие договоры от имени владельца имущества, находящегося на борту судна.

По отношению к владельцу находящегося в опасности судна или владельцу находящегося в опасности другого имущества спасатель обязан:

- осуществлять спасательные операции с должной заботой;
- при выполнении спасательной операции, проявлять должную заботу о предотвращении или об уменьшении ущерба окружающей среде;
- обращаться за помощью к другим спасателям, когда этого разумно требуют обстоятельства;
- соглашаться на участие других спасателей, когда этого разумно требует капитан находящегося в опасности судна или его владелец либо владелец находящегося в опасности другого имущества, при условии, если это не повлияет на размер вознаграждения спасателя и будет признано, что такое требование неразумно.

По отношению к спасателю капитан находящегося в опасности судна и его владелец или владелец находящегося в опасности другого имущества обязаны:

- в полной мере сотрудничать с ним в ходе спасательных операций;
- при выполнении обязанности, предусмотренной абзацем вторым настоящего пункта, проявлять должную заботу о предотвращении или об уменьшении ущерба окружающей среде;
- принять судно или другое имущество, после того как оно доставлено в безопасное место, если этого разумно требует спасатель.

Спасательные операции, имевшие полезный результат, дают право на вознаграждение. Спасатель может быть полностью или частично лишен вознаграждения либо специальной компенсации, в той мере, в какой спасательные операции оказались необходимыми или более трудными по его вине либо в какой спасатель виновен в обмане или в ином нечестном поведении. Услуги, оказанные вопреки прямому и разумному запрещению владельца находящегося в опасности судна или его капитана либо владельца находящегося в опасности любого другого имущества, которое не находится и не находилось на борту судна, не дают права на плату вознаграждения.

## *Общая авария*

Применительно к внутреннему водному транспорту под общей аварией признаются убытки, понесенные вследствие намеренно и разумно произведенных чрезвычайных расходов или пожертвований в целях сохранения от общей опасности судна, груза и провозной платы. Общая авария распределяется между судном, грузом и провозной платой соразмерно их контрибуционной стоимости во время и в месте окончания общего предприятия. В общую аварию включаются только такие убытки, которые являются прямым следствием акта общей аварии. Убытки, вызванные задержкой судна во время рейса, его простоем, изменением цен, и другие косвенные убытки не признаются общей аварией. Бремя доказывания ложится на сторону, требующую распределения общей аварии.

Составляющие общую аварию убытки от повреждения судна, его машин и принадлежностей определяются исходя из стоимости ремонта, исправления или замены того, что повреждено или утрачено. В случае если ремонт судна не проводился, убытки от повреждения судна определяются в сумме, на которую стоимость судна уменьшилась в результате повреждения и которая согласно смете не выше стоимости ремонта судна. В случае полной гибели судна или в случае, если стоимость устранения повреждений превысила бы стоимость судна в неповрежденном состоянии, убытки, признаваемые общей аварией, составляют разницу между оценочной стоимостью судна в неповрежденном состоянии после вычета из нее оценочной стоимости устранения повреждений, не относящихся к общей аварии, и стоимостью судна в поврежденном состоянии, которая может быть определена чистой выручкой от продажи того, что осталось от судна.

По заявлению заинтересованных лиц наличие общей аварии устанавливается и расчет по ее распределению (диспаша) составляется лицами, обладающими знаниями и опытом в области внутреннего водного

транспорта (диспашерами). За составление диспашаи взимается сбор, который включается в диспашу и распределяется между всеми заинтересованными лицами пропорционально долям их участия в общей аварии.

### ***Порядок предъявления претензий к перевозчику или буксировщику***

До предъявления иска в связи с перевозкой пассажира, багажа, груза к перевозчику или в связи с буксировкой буксируемого объекта к буксировщику обязательным является предъявление претензии к перевозчику или буксировщику.

Претензии, возникающие в связи с перевозками пассажиров, багажа, грузов или буксировкой буксируемых объектов, предъявляются перевозчикам или буксировщикам по месту их нахождения. К претензии должны быть приложены документы в подлинниках или надлежаще заверенные копии документов, подтверждающие право заявителя на предъявление претензии. К претензии об утрате, о недостатке или о повреждении (порче) груза, багажа либо об утрате или о повреждении буксируемого объекта должен быть приложен документ, удостоверяющий количество и стоимость отправленного груза, багажа или буксируемого объекта.

Претензии к перевозчикам или буксировщикам могут быть предъявлены в течение *срока исковой давности*. Сроки исковой давности исчисляются в отношении:

– возмещения ущерба за утрату груза, багажа или буксируемого объекта - по истечении тридцати дней со дня окончания срока доставки груза, багажа или буксируемого объекта;

– возмещения ущерба за недостатку, повреждение (порчу) груза, багажа или повреждение буксируемого объекта - со дня выдачи груза, багажа или буксируемого объекта;

– несоблюдения срока доставки груза или буксируемого объекта, возврата излишне уплаченной провозной платы - со дня выдачи груза или буксируемого объекта;

– задержки отправления или прибытия с опозданием пассажирского судна – со дня наступления события, послужившего основанием предъявления претензии;

– возмещения ущерба за недостачу однородных грузов, перевозки которых осуществляются навалом, насыпью или наливом и отправки которых осуществляются в соответствии с договором об организации перевозок грузов, - со дня подписания акта сверки расчетов за количество принятых для перевозки и сданных грузополучателям грузов.

Срок исковой давности устанавливается:

– по требованиям, возникшим в связи с осуществлением перевозок грузов, багажа или буксировки буксируемых объектов, – 30 дней;

– по требованиям к перевозчику или буксировщику, возникающим в связи с осуществлением перевозок грузов или буксировки буксируемых объектов, – 1 год;

– по требованиям к перевозчику, возникающим в связи с осуществлением перевозок пассажиров и их багажа, – 3 года.

– по требованиям, возникающим в связи со столкновением судов и с осуществлением спасательной операции, могут быть предъявлены в течение двух лет [КВВТ, Статья 164].

Течение срока исковой давности начинается со дня наступления события, послужившего основанием предъявления претензии.

### ***Правила плавания по внутренним водным путям РФ***

Правила плавания по внутренним водным путям РФ, открытых для судоходства (за исключением устьевых участков рек с морским режимом) устанавливаются Минтрансом.

К плаванию по внутренним водным путям РФ (далее - ППВВП РФ) допускаются суда, зарегистрированные в Государственном судовом реестре РФ, реестре арендованных иностранных судов или судовой книге.

*По внутренним водным путям плавание судов осуществляется под Государственным флагом Российской Федерации, за исключением случаев, предусмотренных статьей 23.1 КТМ.*

*Плавание судов под флагами иностранных государств по внутренним водным путям разрешается на основании международных договоров Российской Федерации, а также на основании решений Правительства Российской Федерации. Плавание спортивных парусных судов и прогулочных судов под флагами иностранных государств по внутренним водным путям осуществляется в соответствии с правилами, установленными Правительством Российской Федерации. При плавании по внутренним водным путям на указанных судах должны находиться документы, подтверждающие тип и назначение соответствующего судна, право его плавания под флагом государства, в котором зарегистрировано судно.*

Надзор за соблюдением требований обеспечения безопасности эксплуатации судов осуществляется органами Государственной речной судоходной инспекции. Диспетчерское регулирование движения судов на ВВП РФ осуществляется бассейновыми органами государственного управления на внутреннем водном транспорте.

Каждое судно (кроме эксплуатирующегося без экипажа) должно управляться лицом, имеющим необходимую квалификацию, а капитан должен быть гражданином РФ<sup>175</sup>.

Капитаном судна, плавающего под Государственным флагом Российской Федерации, должен быть гражданин Российской Федерации,

---

<sup>175</sup> Статья 30 КВВТ.

### *имеющий действующий диплом капитана судна.*

К назначению на должности, относящиеся к командному составу судна и судовой команде, допускаются лица, имеющие дипломы и квалификационные свидетельства и все плавучие объекты должны иметь достаточный и квалифицированный экипаж для обеспечения безопасности находящихся на борту лиц и безопасности плавания. Во время движения на посту управления судном должны находиться квалифицированные лица судоводительской специальности в количестве, определенном уставом службы на судах внутреннего водного транспорта<sup>176</sup>.

На судне, зарегистрированном в Государственном судовом реестре РФ и осуществляющем судоходство по внутренним водным путям, должны находиться судовые документы<sup>177</sup> и оно должно быть оборудовано необходимым сигнальным и радиооборудованием.

ППВВП РФ достаточно подробно регламентируют порядок расхождения судов и обгон, устанавливают запреты на определенные действия (п. 132); определяют порядок прохода под мостами (пп. 180-186), шлюзования (пп. 187-206) и плавания в условиях ограниченной видимости (пп. 208 – 222), а также порядок использования парусных судов, водных лыж, гидроциклов, маневрирования относительно судов, занятых ловом рыбы и действий в аварийных ситуациях, включая выброс нефтепродуктов и их возгорание.

Дополнительной правовой основой для плавания по внутренним водным путям России иностранных судов являются межправительственные Соглашения по транспорту и судоходству.

Согласно Договору о Евразийском экономическом союзе (Подписан в г. Астане 29.05.2014) развитие водного транспорта в Союзе

---

<sup>176</sup> В редакции Приказа Минтранса РФ от 31.03.2003 N 114

<sup>177</sup> На судах смешанного (река - море) должны также находиться документы в соответствии с перечнем, установленным КТМ-99.

осуществляется в рамках проводимой скоординированной (согласованной) транспортной политики.

Суда под флагом государства-члена имеют право осуществлять перевозку грузов, пассажиров и их багажа, буксировку между государством флага судна и другим государством-членом на смежных внутренних водных путях, транзитный проход по внутренним водным путям другого государства-члена, за исключением перевозки и буксировки между портами и перевозок в (из) портов другого государства-члена и третьими странами, в соответствии с международным договором государств-членов о судоходстве, заключенном государствами-членами для исполнения настоящего Протокола.

Суда, осуществляющие плавание по внутренним водным путям государства-члена, должны быть зарегистрированы в реестре судов государства-члена и находиться во владении резидента государства-члена, зарегистрировавшего судно в своем реестре судов.

Агентское обслуживание иностранных судов при следовании их по ВВП РФ осуществляется агентами судовладельцев или по поручениям судовладельцев (на договорной основе) судоходными компаниями и портами. Входящие на ВВП РФ иностранные суда подвергаются осмотру работниками Государственных речных судоходных инспекций бассейнов и, в случае получения разрешения на плавание, могут следовать по маршруту перехода при обязательной лоцманской проводке речными лоцманами пароходств и судоходных компаний<sup>178</sup>. Навигационные сборы с иностранных судов взимаются по месту захода.

---

<sup>178</sup> Язык общения экипажей иностранных судов с лоцманами и диспетчерской службой речных бассейнов – русский.

## ГЛАВА IV

### ОБЩАЯ АВАРИЯ

Общей аварией признаются убытки, понесенные вследствие намеренно и разумно произведенных чрезвычайных расходов или пожертвований ради общей безопасности, в целях сохранения от общей опасности имущества, участвующего в общем морском предприятии, – судна, фрахта и перевозимого судном груза.

Правила, относящиеся к общей аварии, применяются в случае, если принимаются меры по сохранению судов и их грузов, если над ними нависла общая опасность. К такой ситуации могут применяться либо положения Главы XVI КТМ-99, либо специально заключенное соглашение сторон. В последнем случае, а также в случаях неполноты подлежащего применению закона при определении рода аварии, определении размеров общеаварийных убытков и их распределении применяются Йорк-Антверпенские правила об общей аварии и другие международные обычаи торгового мореплавания.

По правилам КТМ-99 общая авария распределяется между судном, грузом и фрахтом<sup>179</sup> соразмерно их стоимости во время и в месте окончания общего морского предприятия.

Общей аварией признаются расходы:

а) на заход судна в порт или иное место убежища либо возвращение судна в порт или иное место погрузки груза;

б) связанные с выходом судна с первоначальным грузом или частью его из такого места вследствие несчастного случая или другого чрезвычайного обстоятельства, вызвавшего необходимость такого захода

---

<sup>179</sup> Общее морское предприятие имеет также место в случае, если одно или несколько судов буксируют либо толкают другое судно или другие суда при условии, если они все участвуют в коммерческой деятельности, но не в спасательной операции.

или возвращения ради общей безопасности;

в) на заработную плату и довольствие членов экипажа судна, топливо и предметы снабжения, произведенные в связи с продлением рейса в результате захода судна в место убежища или возвращения его в место погрузки груза;

г) на перемещение судна из места убежища, в которое судно зашло и в котором его ремонт не может быть проведен, в другой порт или другое место, в том числе расходы в связи с временным ремонтом судна, его буксировкой и удлинением рейса;

д) на перемещение на борту судна, выгрузку либо обратную погрузку груза, топлива или предметов снабжения, произведенные ради общей безопасности в целях получения возможности устранить повреждения судна, вызванные несчастным случаем или другими чрезвычайными обстоятельствами, если устранение их необходимо для безопасного продолжения рейса. Расходы на перемещение на борту судна груза, топлива или предметов снабжения либо выгрузку их не признаются общей аварией, если:

– расходы произведены исключительно в целях переукладки груза, топлива или предметов снабжения, вызванной их смещением во время рейса, и такая переукладка проведена не ради общей безопасности;

– выявленная в месте погрузки груза необходимость ремонта судна вызвана его повреждениями, не связанными с каким-либо несчастным случаем или другими имевшими место во время данного рейса чрезвычайными обстоятельствами;

е) на временный ремонт судна, проведенный в месте погрузки груза, месте захода судна или месте убежища судна ради общей безопасности либо для устранения повреждений, причиненных вследствие общеаварийных жертвований;

ж) на заработную плату и довольствие экипажа судна, вызванные задержкой судна в каком-либо порту или месте вследствие несчастного случая, пожертвования или другого чрезвычайного обстоятельства ради общей безопасности либо для устранения повреждений, причиненных таким несчастным случаем, пожертвованием или другим чрезвычайным обстоятельством, если такое устранение необходимо для безопасного продолжения рейса.

Общей аварией при наличии перечисленных выше признаков, в частности, признаются:

- расходы на спасание для ликвидации общей опасности;
- убытки, причиненные выбрасыванием груза за борт судна;
- убытки, причиненные судну или грузу вследствие пожертвования ради общей безопасности, в частности вследствие проникновения воды в трюм через открытые для выбрасывания груза люки или другие сделанные для этого отверстия;

- убытки, причиненные судну или грузу в связи с тушением пожара на судне, в том числе убытки от проведенного в этих целях выбрасывания судна на берег или затопления горящего судна;

- убытки, причиненные судну или грузу намеренной посадкой судна на мель, независимо от того, могло ли судно быть вынесено на мель само;

- убытки, причиненные судну повреждением двигателей, других машин или котлов судна при снятии судна с мели;

- чрезвычайные расходы на облегчение находящегося на мели судна посредством перегрузки груза, топлива или предметов снабжения из судна на лихтеры, на найм лихтеров и на обратную их погрузку на судно, а также другие понесенные вследствие этого убытки.

- убытки от повреждения или гибели груза, топлива либо предметов снабжения;

- убытки от потери фрахта;
- вызываемые необходимостью ремонта судна расходы на сухой док, стапеля и перемещение судна;
- затраты, произведенные в целях получения средств, необходимых на общеварийные расходы, посредством залога судна, продажи грузов или страхования кредита;
- любые дополнительные расходы, произведенные вместо других расходов, которые были бы отнесены к общей аварии (заменяющие расходы).

Расходы, вызванные мерами по предотвращению или уменьшению ущерба окружающей среде, относятся к общей аварии, если они произведены во всех или в одном из следующих случаев:

- как часть операции, которая осуществлена ради общей безопасности, но которая, если бы она была предпринята стороной вне общего морского предприятия, давала бы этой стороне право на вознаграждение за спасение;
- при условии захода (задержки захода) судна в порт либо выхода судна из порта или иного места при обстоятельствах, относимых к общей аварии;
- в связи с выгрузкой, со складированием или с обратной погрузкой груза, если расходы на указанные операции признаются общей аварией<sup>180</sup>.

Исходя из стоимости ремонта, исправления или замены того, что повреждено или утрачено, могут делаться скидки по форме «за новое вместо старого». В этом случае, если при ремонте судна, возраст которого не более пятнадцати лет<sup>181</sup>, старые материалы или части судна заменяются новыми,

---

<sup>180</sup> В случае если фактически имеет место утечка или слив загрязняющих веществ с судна, расходы, вызванные необходимыми в связи с этим дополнительными мерами по предотвращению или уменьшению ущерба окружающей среде, не признаются общей аварией.

<sup>181</sup> Для применения скидок «за новое вместо старого» возраст судна исчисляется с 31 декабря года окончания его постройки до дня акта общей аварии. В отношении изоляции, спасательных и других

стоимость ремонта, относимая к общей аварии, уменьшается на одну третью часть стоимости ремонта (за исключением стоимости временного ремонта судна, стоимости продовольствия, предметов снабжения, якорей и якорных цепей), расходов на очистку, окраску и покрытие корпуса судна (такие расходы при ремонте судна признаются общей аварией в размере пятидесяти процентов и при условии, если предшествующие окраска и покрытие корпуса имели место в последние двенадцать месяцев до акта общей аварии).

В случае если судно полностью погибло или даже не погибло, но расходы на его ремонт превысили бы стоимость судна после ремонта (полная конструктивная гибель), убытки, признаваемые общей аварией, составляют разницу между оценочной стоимостью судна в неповрежденном состоянии за вычетом из нее, не относящейся к общей аварии стоимости устранения повреждений согласно смете и суммой чистой выручки, которую можно было бы получить от продажи того, что осталось от судна.

Относящиеся к общей аварии убытки от гибели или повреждения груза определяются в соответствии со стоимостью груза в момент его выгрузки, устанавливаемой на основании торгового счета, выставленного получателю, при отсутствии счета – на основании стоимости груза в момент его отгрузки.

Стоимость груза на момент его выгрузки включает в себя расходы на страхование и фрахт, если только фрахт не находится на риске грузовладельца.

В случае продажи поврежденного груза, относящиеся к общей аварии убытки составляют разницу между стоимостью груза в неповрежденном состоянии, определяемую на основании торгового счета, и чистой выручкой от продажи груза.

---

шлюпок, средств связи, навигационных приборов и оборудования, машин и котлов судна учитывается их действительный возраст.

Убытки от повреждения или гибели предметов, погруженных на судно без ведома судовладельца или его агентов, а также от повреждения или гибели грузов, которые намеренно сданы для их перевозки с неправильным наименованием, не признаются общей аварией. В случае если такое имущество спасено, его владельцы обязаны участвовать на общем основании во взносах по общей аварии.

Владельцы грузов, стоимость которых при сдаче их для перевозки объявлена ниже их действительной стоимости, участвуют во взносах по общей аварии в соответствии с действительной стоимостью грузов, но получают возмещение убытков только в соответствии с объявленной стоимостью грузов.

На сумму расходов, возмещаемых в порядке распределения общей аварии, за исключением заработной платы и довольствия членов экипажа судна, а также стоимости топлива и предметов снабжения, не замененных во время рейса судна, начисляется комиссия в размере двух процентов, которая также относится к общей аварии.

На сумму расходов и другие суммы, возмещаемые в порядке распределения общей аварии (убытки), начисляются семь процентов годовых в течение трех месяцев после даты составления диспаша. При этом должным образом учитываются платежи, произведенные за счет участвующих в покрытии общей аварии сторон или за счет депонированных для ее возмещения средств.

Убытки, не подпадающие под признаки общей аварии, признаются **частной аварией**. Кроме того, к частной аварии КТМ-99 относит:

- 1) стоимость выброшенного за борт груза, перевозившегося на судне с нарушением правил и обычаев торгового мореплавания;
- 2) убытки, причиненные в связи с тушением пожара на судне вследствие воздействия дыма или нагревания;

3) убытки, причиненные обрубанием обломков или частей судна, ранее снесенных или фактически утраченных вследствие морской опасности;

4) убытки, причиненные форсированием работы двигателей либо иной работой двигателей, других машин или котлов судна, находившегося на плаву;

5) любые убытки или потери, понесенные судном или грузом вследствие увеличения продолжительности рейса (убытки от простоя, изменения цен и другие)<sup>182</sup>.

Такие убытки не подлежат распределению между судном, грузом и фрахтом, и их несет тот, кто их потерпел, или тот, кто несет ответственность за их причинение

## **ГЛАВА V**

### **ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ЗА НАРУШЕНИЯ ПРАВИЛ ЭКСПЛУАТАЦИИ МОРСКИХ СУДОВ**

В соответствии с российским законодательством ответственность за нарушение правил эксплуатации морских судов наступает:

- в силу столкновения судов;
- за ущерб от загрязнения с судов нефтью;
- за ущерб в связи с морской перевозкой опасных и вредных веществ.

#### *Возмещение убытков от столкновения судов*

Возмещение убытков, вызванных столкновением морских судов<sup>183</sup>, а также морских судов и судов внутреннего плавания, убытков, причиненных

---

<sup>182</sup> Статья 297 КТМ-99.

<sup>183</sup> А также выполнением или невыполнением маневра либо несоблюдением правил плавания, если даже при этом не произошло столкновение судов.

таким судам, находящимся на них людям, а также грузам или иному имуществу, осуществляется в порядке, предусмотренном главами XVII-XIX КТМ-99<sup>184</sup>.

КТМ-99 рассматривает четыре случая возложения ответственности по причине столкновения судов:

(1) если столкновение произошло по вине одного из судов – убытки несет тот, по чьей вине произошло столкновение<sup>185</sup>;

(2) если столкновение судов произошло по вине двух или более судов – ответственность каждого из них за убытки (в том числе причиненные имуществу третьих лиц) определяется соразмерно степени его вины (когда невозможно установить степень вины каждого из судов исходя из обстоятельств столкновения, ответственность за убытки распределяется между ними поровну)<sup>186</sup>;

(3) если столкновение судов произошло по вине лоцмана (если даже лоцманская проводка была обязательной)<sup>187</sup>;

(4) если столкновение судов произошло случайно или вследствие непреодолимой силы (либо невозможно установить причины столкновения судов) – убытки несет тот, кто их потерпел<sup>188</sup>.

#### *Ответственность за ущерб от загрязнения с судов нефтью*

В случае инцидента<sup>189</sup>, приведшего к загрязнению моря нефтью, ответственность за ущерб несет собственник судна. Основаниями,

---

<sup>184</sup> Указанные правила применяются и в случае, если убытки причинены одним судном другому судну или находящимся на нем людям, а также грузу или иному имуществу 2. Правила, установленные настоящей главой, также распространяются на суда, находящиеся в собственности Российской Федерации, собственности субъектов Российской Федерации или эксплуатируемые ими и используемые в момент столкновения судов только для правительственной некоммерческой службы, за исключением военных кораблей, военно-вспомогательных судов и пограничных кораблей.

<sup>185</sup> Статья 312 КТМ-99.

<sup>186</sup> Статья 313 КТМ-99.

<sup>187</sup> Статья 314 КТМ-99.

<sup>188</sup> Статья 315 КТМ-99.

<sup>189</sup> «Инцидентом» является любое происшествие или ряд происшествий одного и того же происхождения, в результате которых причинен ущерб от загрязнения или возникла серьезная и непосредственная угроза причинения такого ущерба.

освобождающими судовладельца от ответственности за ущерб от загрязнения<sup>190</sup>, являются:

- военные или враждебные действия,
- народные волнения
- стихийные явления;
- действиями или бездействием третьих лиц (с намерением причинить ущерб от загрязнения);
- небрежность или иные неправомерными действиями публичных властей, отвечающих за содержание в порядке огней и других навигационных средств, при исполнении ими указанной функции<sup>191</sup>;
- умысел или грубая неосторожность потерпевшего лица<sup>192</sup>.

К ущербу, применительно к обстоятельствам, рассматриваемом в настоящем параграфе, КТМ-99 относит загрязнение, происшедшее вне судна вследствие утечки или слива нефти с судна, где бы такие утечка или слив ни произошли, при условии, если компенсация за ущерб окружающей среде (кроме упущенной выгоды) в результате причинения такого ущерба, ограничивается расходами на разумные восстановительные меры, которые фактически приняты или должны быть приняты а также предупредительные меры и причиненный такими мерами последующий ущерб<sup>193</sup>.

КТМ-99 допускает возможность солидарной ответственности собственников нескольких судов, вовлеченных в инцидент, если только нет

---

<sup>190</sup> Применительно к настоящему разделу к «судну» относится любое судно, предназначенное или используемое для перевозки нефти наливом в качестве груза, при условии если судно способно перевозить нефть (и только в случае когда оно его фактически перевозит); «потерпевшим лицом» является физическое или юридическое лицо, а также государство; «собственником судна» является лицо, зарегистрированное в качестве собственника судна, или организация, эксплуатирующая судно, находящееся в государственной собственности, и зарегистрированная как его судовладелец; «нефтью» является любая стойкая углеводородная минеральная нефть, в том числе сырая нефть, мазут, тяжелое дизельное топливо и смазочные масла, независимо от того, перевозится она на борту судна в качестве груза или в топливных танках такого судна.

<sup>191</sup> Статья 317 КТМ-99.

<sup>192</sup> Статья 318 КТМ-99.

<sup>193</sup> К предупредительным мерам Кодекс относит любые разумные меры, принятые любым лицом после инцидента, по предотвращению или уменьшению ущерба от загрязнения.

оснований на ограничение их ответственности.

Если не доказано, что ущерб от загрязнения явился результатом действия или собственного бездействия, совершенных собственником судна умышленно или по грубой неосторожности, он имеет право ограничить свою ответственность по отношению к одному инциденту общей суммой, исчисляемой следующим образом:

4,51 миллиона расчетных единиц для судна вместимостью не более чем 5 000;

для судна вместимостью более чем 5 000 к сумме, указанной выше добавляется 631 расчетная единица за каждую последующую единицу вместимости при условии, если общая сумма ни в коем случае не превышает 89,77 миллиона расчетных единиц.

С целью ограничения ответственности за ущерб от загрязнения КТМ-99 вменяет собственнику судна в обязанность:

(1) создать фонд ограничения ответственности на общую сумму, равную пределу его ответственности (такой фонд может быть создан посредством внесения суммы в депозит суда или арбитражного суда либо предоставления банковской гарантии или иного финансового обеспечения, приемлемых в соответствии с законодательством РФ)<sup>194</sup>;

(2) осуществить страхование или предоставить иное финансовое обеспечение ответственности (гарантию банка или иной кредитной организации) на сумму, равную пределу ответственности за ущерб от загрязнения<sup>195</sup>.

В случае если собственник судна после инцидента создал фонд ограничения ответственности и получил право на ограничение ответственности никакое лицо, требующее возмещения ущерба от

---

<sup>194</sup> Данное положения распространяется также на Страховщика или иное лицо, предоставившее финансовое обеспечение.

<sup>195</sup> Данное правило распространяется на суда, перевозящие наливом в качестве груза более чем 2000 тонн нефти (Статья 323 КТМ-99).

загрязнения, причиненного вследствие данного инцидента, не имеет права на удовлетворение такого требования за счет какого-либо другого имущества собственника судна. Суд в этом случае должен вынести постановление об освобождении судна или иного принадлежащего собственнику судна имущества, на которые наложен арест по требованию возмещения ущерба от загрязнения, причиненного таким инцидентом, и также освободить любой залог или иное обеспечение, предоставленные для предотвращения такого ареста.

Иск о возмещении ущерба от загрязнения может быть предъявлен к собственнику судна и не может быть предъявлен:

- к членам экипажа судна или агентам собственника судна;
- лоцману или любому другому лицу, которое, не являясь членом экипажа судна, выполняет работу на судне;
- любому судовладельцу, не являющемуся собственником судна;
- любому лицу, осуществляющему спасательные операции с согласия собственника судна или по указанию публичных властей;
- любому лицу, принимавшему предупредительные меры.

Иск также не может быть предъявлен работникам или агентам вышеназванных лиц, если ущерб от загрязнения не явился результатом их собственных действий или собственного бездействия, совершенных умышленно или по грубой неосторожности.

Иск о возмещении ущерба от загрязнения не может быть предъявлен к лицам, указанным в настоящей статье, если только ущерб от загрязнения не явился результатом их действий или бездействия, совершенных умышленно или по грубой неосторожности.

*Ответственность за ущерб в связи с морской перевозкой опасных и вредных веществ*

В соответствии с положениями статьи 327 (3) КТМ-99, «опасными и

вредными веществами» являются перевозимые на борту судна в качестве груза следующие вещества, материалы и изделия:

- перевозимые наливом нефть<sup>196</sup> и вредные жидкие вещества;
- перевозимые наливом опасные жидкие вещества<sup>197</sup>;
- опасные и вредные вещества, материалы и изделия в упакованном виде<sup>198</sup>;
- сжиженные газы<sup>199</sup>;
- жидкие вещества, перевозимые наливом, с температурой вспышки, не превышающей 60° по Цельсию;
- обладающие опасными химическими свойствами твердые материалы<sup>200</sup>;
- остатки (от предыдущей перевозки) нефти, опасных и вредных жидких веществ, сжиженного газа, жидких веществ, перевозимые наливом, с температурой вспышки, не превышающей 60°С и твердых материалов, обладающих опасными химическими свойствами.

Собственник судна с момента инцидента (с момента первого происшествия) несет ответственность за ущерб, причиненный опасными и вредными веществами в связи с морской перевозкой их на борту судна<sup>201</sup>. Ущербом признается:

- смерть или повреждение здоровья любого лица, на или вне судна, перевозящего опасные и вредные вещества;

---

<sup>196</sup> Ее виды перечислены в дополнении I к Приложению I к Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 г., измененной Протоколом 1978 г., действующим с поправками.

<sup>197</sup> Перечень приведен в Главе 17 Международного кодекса постройки и оборудования судов, перевозящих опасные химические грузы наливом 1983 г.

<sup>198</sup> Установлены Международным кодексом морской перевозки опасных грузов 1965 г.

<sup>199</sup> Которые перечислены в главе 19 Международного кодекса постройки и оборудования судов, перевозящих сжиженные газы наливом, 1983 г.

<sup>200</sup> Указаны в дополнении В к Кодексу безопасной практики перевозки навалочных грузов 1965 г., в той мере, в какой такие материалы подпадают также под действие Международного кодекса морской перевозки опасных грузов 1965 г.

<sup>201</sup> Исключением служат те же основания, которые применяются к ответственности за ущерб от загрязнения с судов нефтью.

- утрата или повреждение имущества;
- ущерб от загрязнения окружающей среды, при условии, если компенсация за ущерб окружающей среде (кроме упущенной выгоды) в результате причинения такого ущерба ограничивается расходами на разумные восстановительные меры, которые фактически приняты или должны быть приняты;
- расходы на предупредительные меры и причиненный такими мерами последующий ущерб.

Собственник судна имеет право ограничить свою ответственность по отношению к одному инциденту общей суммой, исчисляемой следующим образом:

4,51 миллиона расчетных единиц для судна вместимостью не более чем 5 000;

для судна вместимостью более чем 5 000 к сумме, добавляется 631 расчетная единица за каждую последующую единицу вместимости при условии, если общая сумма ни в коем случае не превышает 89,77 миллиона расчетных единиц.

Собственник судна утрачивает право на ограничение ответственности, предусмотренное статьей 320 КТМ, если доказано, что ущерб от загрязнения явился результатом его собственного действия или собственного бездействия, совершенных умышленно или по грубой неосторожности.

Вопросы создания Фонда ограничения ответственности, страхования или иного финансового обеспечения ответственности собственника судна, фактически перевозящего опасные и вредные вещества, решены в КТМ-99 по аналогии с ответственность за ущерб от загрязнения с судов нефтью.

### ***Ограничение ответственности по морским требованиям***

Ограничение ответственности по морским требованиям

распространяется на судовладельца и спасателя, а также на лиц, за действие или бездействие которых они несут ответственность.<sup>202</sup> Требования, по которым ответственность может быть ограничена, перечислены в статье 355 КТМ-99. А именно:

(1) возникающие в связи со смертью или с повреждением здоровья гражданина либо утратой или повреждением имущества<sup>203</sup>;

(2) по возмещению ущерба, причиненного в результате просрочки доставки при морских перевозках грузов, пассажиров или их багажа;

(3) по возмещению иного ущерба, причиненного в результате нарушения любых прав, возникших не из договора, в прямой связи с эксплуатацией судна или со спасательными операциями;

(4) принятыми по предотвращению или уменьшению ущерба и причиненный такими мерами последующий ущерб.<sup>204</sup>

Лицо, ответственное за ущерб, не имеет права на ограничение ответственности, если доказано, что ущерб явился результатом его собственного действия или собственного бездействия, совершенных умышленно или по грубой неосторожности.

Ограничения ответственности по морским требованиям не применяются к требованиям вознаграждения за осуществление спасательной операции<sup>205</sup> или взноса по общей аварии; возмещения ущерба (от загрязнения с судов нефтью, в связи с морской перевозкой опасных и вредных веществ или ядерного ущерба), а также в связи с подъемом,

---

<sup>202</sup> Страховщик также имеет право воспользоваться ограничением ответственности в той мере, в какой и лицо, ответственность которого застрахована.

<sup>203</sup> В том числе в связи с повреждением портовых сооружений, водных бассейнов, судоходных путей и средств навигационной обстановки, происшедшими на борту судна либо в прямой связи с эксплуатацией судна или со спасательными операциями, а также требования возмещения любого причиненного в результате этого последующего ущерба.

<sup>204</sup> Эти требования не подпадают под ограничение ответственности в той мере, в какой они касаются вознаграждения по договору, заключенному с лицом, ответственным за ущерб.

<sup>205</sup> В том числе уплаты специальной компенсации, право на которую возникает в случае, если спасатель осуществил операцию по отношению к судну, которое само или его груз создавали угрозу причинения ущерба окружающей среде.

удалением или уничтожением затонувшего судна (в том числе всего, что находится или находилось на борту такого судна), с удалением, уничтожением или обезвреживанием груза с судна;

возмещения вреда, причиненного жизни, здоровью или имуществу работников судовладельца или спасателя, обязанности которых связаны с судном или со спасательными операциями, а также наследников указанных работников и лиц, находившихся у них на иждивении; возмещения вреда, причиненного жизни или здоровью пассажиров судна, в случаях, если судовладелец и пассажир являются организациями или гражданами РФ; возмещения вреда, причиненного жизни, здоровью или имуществу гражданина в прямой связи с эксплуатацией судна или со спасательными операциями, в случаях, если судовладелец и гражданин либо спасатель и гражданин являются организациями или гражданами РФ.

КТМ-99 различает общие пределы ответственности (статья 359) и предел ответственности по требованию пассажира (статья 360). Общие пределы, которые возникли из одного и того же происшествия, исчисляются следующим образом:

(а) по требованиям возмещения вреда, причиненного жизни или здоровью гражданина: 2 миллиона расчетных единиц для судна вместимостью не более чем 2000  $\text{т}$ <sup>206</sup> и для судна вместимостью более чем 2000  $\text{т}$  к сумме, указанной выше, за каждую последующую тонну вместимости добавляется:

- от 2001 до 30 000  $\text{т}$  – 800 расчетных единиц;
- от 30 001 до 70 000  $\text{т}$  – 600 расчетных единиц;
- свыше 70 000  $\text{т}$  – 400 расчетных единиц;

(б) по любым другим требованиям – для судна вместимостью не

---

<sup>206</sup> РЕ – расчетные единицы – единица специального права заимствования, как она определена Международным валютным фондом. Перевод РЕ в рубли осуществляется на дату вынесения решения судом, либо на дату, установленную соглашением сторон.

более чем 2000 ₴ – 1 миллион расчетных единиц, а для судна вместимостью более чем 2000 ₴ к этой сумме за каждую последующую тонну вместимости добавляется:

- от 2001 до 30 000 ₴ – 400 расчетных единиц;
- от 30 001 до 70 000 ₴ – 300 расчетных единиц;
- свыше 70 000 ₴ – 200 расчетных единиц.

Предел ответственности любого спасателя, действующего не с судна или действующего исключительно на судне, которому или в отношении которого спасатель предоставляет услуги по спасанию, исчисляется исходя из вместимости судна в 2000 ₴~~онн~~. Предел ответственности для судна вместимостью менее чем 300 ₴ исчисляется по требованиям, предусмотренным пунктом «б», в сумме, равной одной шестой предела ответственности, установленного для судна вместимостью не более чем 2000 ₴.

Пределом ответственности судовладельца по требованиям возмещения вреда, причиненного жизни или здоровью любого лица, которое перевозилось на судне по договору морской перевозки пассажира, либо с согласия перевозчика (для сопровождения автомашины или животных, перевозка которых осуществляется по договору морской перевозки груза), если ущерб возник из одного и того же происшествия, является сумма 175 тысяч расчетных единиц, умноженная на число пассажиров, которое судну разрешается перевозить в соответствии с пассажирским свидетельством.

Указанные выше пределы ответственности применяются к совокупности всех требований, возникших из какого-либо одного происшествия:

- к судовладельцу, а также любому лицу, за действие или бездействие которого судовладелец несет ответственность;

– владельцу судна, оказывающему услуги по спасанию с данного судна, спасателю или спасателям, действующим с такого судна, а также любому лицу, за действие или бездействие которого судовладелец либо спасатель или спасатели несут ответственность;

– спасателю или спасателям, действующим не с судна или исключительно на судне, которому оказываются услуги по спасанию, а также любому лицу, за действие или бездействие которого спасатель или спасатели несут ответственность.

Судовладелец и спасатель вправе ограничить свою ответственность без создания фонда ограничения ответственности или с созданием такового. В случае если несколько судовладельцев или спасателей имеют право на ограничение ответственности по требованиям, возникшим из одного и того же происшествия, фонд ограничения ответственности, созданный одним из таких лиц, считается созданным всеми судовладельцами или спасателями.

Распределение фонда ограничения ответственности осуществляется между имеющими требования лицами пропорционально установленным на основании решения суда, в которых такой фонд создан, суммам требований таких лиц к фонду. В случае если до распределения фонда ограничения ответственности лицо, ответственное по требованию, или его страховщик уплатили компенсацию по требованию к данному фонду, такое лицо приобретает в пределах уплаченной им суммы в порядке суброгации права, которые имело бы лицо, получившее компенсацию.

Ни одно лицо, для удовлетворения требований которого предназначен фонд, не вправе осуществлять по таким требованиям какие-либо права в отношении любого другого имущества, создавшего фонд.

Судно или другое имущество, принадлежащие лицу, для удовлетворения требования которого создан фонд, и арестованные по требованиям, которые могут быть предъявлены к фонду, подлежат

освобождению постановлением суда или арбитражного суда, в которых образован фонд ограничения ответственности.

Правила, установленные КТМ-99, применительно к ограничению ответственности по морским требованиям, распространяются также:

– на суда, находящиеся в собственности РФ, собственности субъектов РФ или эксплуатируемые ими и используемые в момент возникновения требования только для правительственной некоммерческой службы,

– суда, построенные или приспособленные для буровых работ и осуществляющие такие работы.

Указанные правила не распространяются на суда на воздушной подушке; морские плавучие платформы.

## **ГЛАВА VI**

### **МОРСКОЙ ЗАЛОГ НА СУДНО И ИПОТЕКА**

Российский Кодекс торгового мореплавания устанавливает, что применительно к возникновению морского залога на судно и очередности удовлетворения требований, обеспеченных морским залогом на судно, применяется закон государства, в суде которого рассматривается спор (Статья 424).

Под залогом понимается способ обеспечения обязательства, при котором кредитор-залогодержатель приобретает право в случае неисполнения должником обязательства получить удовлетворение за счет заложенного имущества преимущественно перед другими кредиторами за изъятиями, предусмотренными законом.

Если иное не предусмотрено законом или договором, залог обеспечивает требование в том объеме, какой оно имеет к моменту удовлетворения, в частности проценты, неустойку, возмещение убытков,

причиненных просрочкой исполнения, а также возмещение необходимых расходов залогодержателя на содержание предмета залога и связанных с обращением взыскания на предмет залога и его реализацией расходов.

В соответствии со Статьей 367 КТМ-99, морским залогом на судно обеспечиваются требования к судовладельцу в отношении:

(1) заработной платы и других сумм, причитающихся капитану судна и другим членам экипажа судна за их работу на борту судна, в том числе расходов на репатриацию, и уплачиваемых от имени капитана судна и других членов экипажа судна взносов по социальному страхованию;

(2) возмещения вреда, причиненного жизни или здоровью гражданина на суше или на воде в прямой связи с эксплуатацией судна;

(3) вознаграждения за спасение судна;

(4) уплаты портовых и канальных сборов, сборов на других судоходных путях и лоцманских сборов;

(5) возмещения реального ущерба, причиненного при эксплуатации судна в результате утраты или повреждения иного имущества, чем перевозимые на судне грузы, контейнеры и вещи пассажиров.

За исключением случаев, связанных с возмещением вреда, причиненного жизни или здоровью гражданина в связи с эксплуатацией судна, а также с возмещением реального ущерба, причиненного при эксплуатации судна в результате утраты или повреждения иного имущества, чем перевозимые на судне грузы, морским залогом на судно не обеспечиваются требования, если они возникают в результате:

- причинения ущерба от загрязнения с судов нефтью;
- ущерба в связи с морской перевозкой опасных и вредных веществ;
- воздействия радиоактивных свойств ядерного топлива или радиоактивных продуктов и отходов либо воздействия радиоактивных свойств в сочетании с токсичными, взрывными или другими опасными

свойствами ядерного топлива или радиоактивных продуктов и отходов.

КТМ-99 предусматривает следующую очередность удовлетворения требований, обеспеченных морским залогом на судно:

(а) первыми удовлетворяются требования вознаграждения за спасение судна и другими обеспеченными морским залогом на судно требованиями, возникшими раньше, чем были осуществлены спасательные операции, дающие право морского залога на судно;

(б) далее в пределах очереди пропорционально размеру требований:

– заработной платы и других сумм, причитающихся капитану судна и другим членам экипажа судна за их работу на борту судна;

– возмещения вреда, причиненного жизни или здоровью гражданина в прямой связи с эксплуатацией судна;

– уплаты портовых и канальных сборов, сборов на других судоходных путях и лоцманских сборов;

– возмещения реального ущерба, причиненного при эксплуатации судна в результате утраты или повреждения иного имущества, чем перевозимые на судне грузы, контейнеры и вещи пассажиров.

Особенностью морского залога на судно является то обстоятельство, что за исключением принудительной продажи судна, морской залог на судно продолжает обременять судно независимо от перехода права собственности на судно, изменения его регистрации или смены флага судна.

Морской залог на судно прекращается по истечении одного года со дня возникновения обеспеченных морским залогом на судно описанных выше требований, если только до истечения указанного срока судно не стало предметом ареста, ведущего к принудительной продаже судна. Указанный срок приостанавливается на период, на который арест судна не допускается в силу закона.

## ***Ипотека судна***

В соответствии со Статьей 5(5) закона РФ от 16.07.1998 г. № 102-ФЗ «Об ипотеке (залоге недвижимости)» (*ред. от 05.10.2015*), морское судно и судно внутреннего водного плавания могут быть предметом ипотеки.

Статья 1 упомянутого закона устанавливает, что по договору об ипотеке одна сторона-залогодержатель, являющийся кредитором по обязательству, обеспеченному ипотекой, имеет право получить удовлетворение своих денежных требований к должнику по этому обязательству из стоимости заложенного недвижимого имущества другой стороны-залогодателя преимущественно перед другими кредиторами залогодателя, за изъятиями, установленными федеральным законом.

Залогодателем может быть сам должник по обязательству, обеспеченному ипотекой, или лицо, не участвующее в этом обязательстве (третье лицо).

Имущество, на которое установлена ипотека, остается у залогодателя в его владении и пользовании.

Общие правила о залоге, содержащиеся в Гражданском кодексе РФ, применяются к отношениям по договору об ипотеке в случаях, когда указанным Кодексом или упомянутым выше законом не установлены иные правила<sup>207</sup>.

Ипотека может быть установлена в обеспечение обязательства по кредитному договору, по договору займа или иного обязательства, в том числе обязательства, основанного на купле-продаже, аренде, подряде, другом договоре.

Ипотека, установленная в обеспечение исполнения кредитного договора или договора займа с условием выплаты процентов, обеспечивает также уплату кредитору (заимодавцу) причитающихся ему процентов за

---

<sup>207</sup> В соответствии с Федеральным законом от 17.12.1998 г. № 184-ФЗ, Российская Федерация присоединилась к Международной конвенции о морских залогах и ипотеках 1993 г.

пользование кредитом (заемными средствами), а также уплату залогодержателю сумм, причитающихся ему:

- в возмещение убытков и (или) в качестве неустойки (штрафа, пени) вследствие неисполнения, просрочки исполнения или иного ненадлежащего исполнения обеспеченного ипотекой обязательства;

- в виде процентов за неправомерное пользование чужими денежными средствами, предусмотренных обеспеченным ипотекой обязательством либо федеральным законом;

- в возмещение судебных издержек и иных расходов, вызванных обращением взыскания на заложенное имущество;

- в возмещение расходов по реализации заложенного имущества.

Установление ипотеки судна или строящегося судна и очередности удовлетворения требований, вытекающих из обязательств, обеспеченных зарегистрированной ипотекой судна или строящегося судна, регулируется Статьей 425 КТМ.

1. Действительность зарегистрированных ипотек судна и очередность удовлетворения требований, вытекающих из обязательств, обеспеченных ипотеками, между собой определяются законом государства, в котором зарегистрировано судно.

2. Ипотека судна, зарегистрированного в реестре иностранного государства, признается и принудительно осуществляется при условии, что:

- 1) она установлена и зарегистрирована в реестре в соответствии с законом государства, в котором зарегистрировано судно;

- 2) реестр и любые подлежащие сдаче на хранение в регистрирующий орган в соответствии с законом государства, в котором зарегистрировано судно, документы открыты для проверки и выписки из реестра и копии таких документов могут быть получены от регистрирующего органа;

- 3) в реестре и таких документах содержатся по крайней мере имя и

адрес лица, в пользу которого установлена ипотека, или указание на то, что ипотека установлена на предъявителя, размер обязательства, обеспеченного ипотекой, дата и другая информация, которая согласно закону государства, в котором зарегистрировано судно, определяет очередность удовлетворения относительно других зарегистрированных ипотек.

3. Действительность зарегистрированных ипотек строящегося судна и очередность удовлетворения требований, вытекающих из обязательств, обеспеченных ипотеками, между собой определяются законом государства, в котором судно принято к постройке или строится.

4. Все вопросы, касающиеся принудительного осуществления ипотеки судна или строящегося судна, регулируются законом государства, в котором принудительное осуществление имеет место.

Ипотека судна или строящегося судна устанавливается в целях обеспечения денежного обязательства договором собственника судна или строящегося судна (залогодателя) и кредитора (залогодержателя) с последующей ее регистрацией.

**Статья 336 ГК РФ** устанавливает, что Предметом залога может быть всякое имущество, в том числе вещи и имущественные права, за исключением имущества, на которое не допускается обращение взыскания, требований, неразрывно связанных с личностью кредитора, в частности требований об алиментах, о возмещении вреда, причиненного жизни или здоровью, и иных прав, уступка которых другому лицу запрещена законом.

Залог отдельных видов имущества может быть ограничен или запрещен законом.

2. Договором залога или в отношении залога, возникающего на основании закона, законом может быть предусмотрен залог имущества, которое залогодатель приобретет в будущем.

3. На полученные в результате использования заложенного

имущества плоды, продукцию и доходы залог распространяется в случаях, предусмотренных законом или договором.

4. При заключении договора залога залогодатель обязан предупредить в письменной форме залогодержателя о всех известных ему к моменту заключения договора правах третьих лиц на предмет залога (вещных правах, правах, возникающих из договоров аренды, ссуды и т.п.). В случае неисполнения залогодателем этой обязанности залогодержатель вправе потребовать досрочного исполнения обеспеченного залогом обязательства или изменения условий договора залога, если иное не предусмотрено законом или договором.

Статья 375 КТМ-99 определяет, что ипотека судна распространяется и на *принадлежности судна, относящиеся тому же собственнику, что и судно, а также на страховое возмещение, причитающееся по договору морского страхования судна на условиях ответственности за гибель и повреждение судна*<sup>208</sup>.

Ипотека строящегося судна распространяется на материалы и оборудование, которые предназначены для его постройки, находятся в месте расположения судостроительной организации и четко идентифицированы посредством маркировки или иным способом, а также на страховое возмещение, причитающееся по договору морского страхования строящегося судна на условиях ответственности за гибель и повреждение строящегося судна.

В случае если предметом ипотеки являются два или более судна либо строящиеся суда, каждое из них в отдельности или при отсутствии соглашения о размере обеспечения обязательства каждым судном в отдельности они все вместе служат обеспечением обязательства в полном размере.

---

<sup>208</sup> Ипотека судна не распространяется на фрахт.

Статья 19 закона РФ «Об ипотеке» устанавливает, что ипотека подлежит государственной регистрации в едином государственном реестре прав на недвижимое имущество в порядке, установленном федеральным законом о государственной регистрации прав на недвижимое имущество и сделок с ним.

Ипотека судна под российским флагом регистрируется в том же реестре, в котором зарегистрировано само судно, а ипотека иностранного судна, которому временно предоставлено право плавания под Государственным флагом РФ, а также ипотека судна, строящегося для иностранного получателя, не может быть зарегистрирована в РФ.

Ипотека строящегося судна регистрируется в реестре строящихся судов, в котором зарегистрировано право собственности на строящееся судно. Право собственности на строящееся судно может быть зарегистрировано в реестре строящихся судов при условии закладки киля или проведения подтвержденных заключением эксперта равноценных строительных работ. При регистрации права собственности на строящееся судно выдается соответствующее свидетельство.

Реестр строящихся судов, которые после постройки считаются морскими судами, ведется соответственно в морских торговых портах и морских рыбных портах, расположенных вблизи судостроительных организаций.

Правила регистрации прав на строящиеся суда в морских портах утверждаются федеральным органом исполнительной власти в области транспорта.

Установлен следующий порядок регистрации ипотеки судна:

(1) проводится правовая экспертиза документов, необходимых для

регистрации ипотеки<sup>209</sup>;

(2) после регистрации права собственности залогодатель подает заявление на регистрацию, в котором указывает:

– данные, идентифицирующие судно (название судна, порт или место его регистрации, регистрационный номер, тип и класс, тоннаж судна) или строящееся судно (место, в котором осуществляется постройка судна, построечный номер;

– тип судна, длина киля и другие основные размерения;

– регистрационный номер;

– имя и адрес залогодателя ипотеки;

– имя и адрес залогодержателя ипотеки или сведения о том, что она установлена на предъявителя;

– максимальный размер обязательства, обеспеченного ипотекой, при установлении ипотеки на два или более судна либо строящиеся суда – размер, в котором обязательство обеспечивается каждым судном в отдельности при наличии соглашения сторон об этом;

– дата окончания ипотеки судна или строящегося судна;

(3) к заявлению о регистрации ипотеки судна прилагается договор об ипотеке;

(4) орган регистрации ипотеки судна выдает залогодателю и залогодержателю свидетельство о регистрации ипотеки судна установленного образца.

В случае если две или более ипотеки зарегистрированы на одно и то же судно, очередность удовлетворения требований, вытекающих из обязательств, обеспеченных ипотекой, между собой определяется датой их

---

<sup>209</sup> Орган регистрации ипотеки судна или строящегося судна вправе отказать в ее регистрации, если договор об ипотеке судна или строящегося судна либо прилагаемые к такому договору документы не соответствуют требованиям регистрации ипотеки судна или строящегося судна.

регистрации<sup>210</sup>.

При неисполнении залогодателем обязательства по оплате долга обремененное ипотекой, судно может быть продано на основании решения суда по месту нахождения арестованного судна или арестованного строящегося судна.

В случае принудительной продажи судна или строящегося судна все зарегистрированные ипотеки судна, за исключением тех, которые приняты на себя покупателем с согласия их залогодержателей, все залоги и другие обременения любого рода прекращают действие. В случае если покупателем судна является гражданин РФ или юридическое лицо в соответствии с российским законодательством, судно или право собственности на строящееся судно должно быть зарегистрировано на имя такого покупателя в соответствующем реестре в РФ. В случае если судно или право собственности на строящееся судно зарегистрировано в соответствующем реестре и покупателем такого судна или строящегося судна является иностранный гражданин либо иностранное юридическое лицо, орган регистрации судна или орган регистрации права собственности на строящееся судно обязан выдать такому покупателю свидетельство об исключении судна из Государственного судового реестра, реестра маломерных судов или об исключении права собственности на строящееся судно из реестра строящихся судов в целях регистрации судна или права собственности на строящееся судно в соответствующем реестре иностранного государства.

Ипотека судна прекращается:

- при погашении денежного долга;
- прекращении денежного обязательства иными, чем погашение долга, способами (принудительной продажей и другими);

---

<sup>210</sup> Ипотека, зарегистрированная ранее, имеет приоритет перед ипотекой, зарегистрированной позднее. Ипотеки, зарегистрированные в один день, имеют одинаковую силу.

– гибели судна, за исключением случаев, если залогодержатель ипотеки судна или строящегося судна может осуществить свое требование к страховому возмещению, причитающемуся в связи с гибелью судна или строящегося судна в соответствии с договором морского страхования.

## **ГЛАВА VII**

### **АРЕСТ СУДНА**

Тема задержания и ареста стала последние годы весьма актуальна для российского мореплавания, причем известны случаи ареста не только судов, осуществляющих торговое мореплавание, но и занятых на некоммерческой службе.

Появление в КТМ-99 Главы XXIII, посвященной аресту судов, можно считать новеллой российского морского права. Ранее действовавший КТМ-68 содержал лишь право начальника порта на то, что судно и груз могут быть им задержаны в морском торговом или рыбном порту по просьбе лица, имеющего требование, основанное на общей аварии, спасании, столкновении судов или ином причинении вреда, а также по требованиям порта, вытекающим из повреждений портовых сооружений, иного находящегося в порту имущества и средств навигационной обстановки, впредь до предоставления судовладельцем или грузовладельцем достаточного обеспечения. Причем распоряжение начальника порта о задержании судна или груза признавалось действительным в течение трех суток. Если в течение этого срока суд или председатель Морской арбитражной комиссии при Всесоюзной торговой палате не выносили постановления о наложении на судно или груз ареста, они подлежат немедленному освобождению (КТМ-88, Статьи 75, 76).

Появление в КТМ-99 норм об аресте судна обусловлено, необходимостью приведения российского законодательства в соответствие с

международными обязательствами, вытекающими из присоединения РФ к Международной конвенции по унификации некоторых правил, касающихся ареста морских судов от 10 мая 1952 г.<sup>211</sup>.

Под арестом судна понимается «любое задержание или ограничение в передвижении судна во время нахождения его в пределах юрисдикции РФ, осуществляемые на основании постановления суда, арбитражного суда или управомоченного законом налагать арест третейского суда (далее – «управомоченного третейского суда») по морским делам для обеспечения морского требования, за исключением задержания судна, осуществляемого для приведения в исполнение решения суда, арбитражного суда или третейского суда, вступившего в законную силу»<sup>212</sup>

Примечательно, что определение «ареста судна», сделанное в КТМ-99 отличается от приведенного в Брюссельской конвенции 1952 г. и почти дословно повторяет определение, содержащееся в Женевской конвенции 1999 г.<sup>213</sup>

Арест судна возможен только по морским требованиям, к которым могут быть отнесены требования, связанные:

- (1) с причинением ущерба при эксплуатации судна;
- (2) причинением вреда жизни или здоровью гражданина на суше либо на воде в прямой связи с эксплуатацией судна;
- (3) осуществлением спасательной операции или любым договором о

---

<sup>211</sup> Россия присоединилась (с оговорками) к Международной конвенции об унификации некоторых правил, касающихся ареста морских судов (Заключена в Брюсселе 10.05.1952) (см.: Федеральный закон № 13-ФЗ от 6.01.1999 г. «О присоединении РФ к Международной конвенции об унификации некоторых правил, касающихся ареста морских судов». Россия не является участницей (на июнь 2005 г.) Международной конвенции об аресте судов, принятой в Женеве 12.03.1999 (по тексту – Женевская Конвенция 1999 г.).

<sup>212</sup> Статья 388 КТМ-99.

<sup>213</sup> Статья 1(2) Конвенции 1952 г. под арестом судна понимает «задержание судна, осуществляемое в порядке судебного производства для обеспечения морского требования, но не включает задержание судна для исполнения судебного решения». Аналогичная статья Женевской конвенции 1999 г. к аресту судна относит «любое задержание или ограничение в передвижении судна по постановлению суда для обеспечения морского требования, за исключением задержания судна, осуществляемого для приведения в исполнение решения суда или другого исполнительного документа». Ссылка на «другой исполнительный документ» отсутствует в определении «ареста судна», сделанном в КТМ-99.

спасании;

(4) расходами на принятие любым лицом мер по предотвращению или уменьшению ущерба, в том числе ущерба окружающей среде, если такое требование возникает из международного договора РФ, закона или любого соглашения, а также ущербом, который причинен или может быть причинен такими мерами;

(5) расходами на подъем, удаление или уничтожение затонувшего судна или его груза;

(6) любым договором использования судна;

(7) любым договором морской перевозки груза или договором морской перевозки пассажира на судне;

(8) утратой или повреждением груза, в том числе багажа, перевозимого на судне;

(9) общей аварией;

(10) лоцманской проводкой;

(11) буксировкой;

(12) предоставлением продуктов питания, материалов, топлива, запасов, оборудования, в том числе контейнеров, для эксплуатации судна или содержания его;

(13) постройкой, ремонтом, модернизацией или переоборудованием судна;

(14) портовыми и канальными сборами, сборами на других судоходных путях;

(15) заработной платой и другими суммами, причитающимися капитану судна и другим членам экипажа судна за их работу на борту судна, в том числе расходами на репатриацию и уплачиваемыми от имени капитана судна и других членов экипажа судна взносами по социальному страхованию;

(16) дисбурсментскими расходами, произведенными в отношении судна;

(17) страховой премией, включающей в себя также взносы по взаимному страхованию и уплачиваемой собственником судна или его фрахтователем по бербоут-чартеру либо от их имени;

(18) комиссионным, брокерским или агентским вознаграждением, уплачиваемым собственником судна или его фрахтователем по бербоут-чартеру либо от их имени;

(19) любым спором о праве собственности на судно или владения им;

(20) любым спором между двумя или несколькими собственниками судна относительно использования судна и распределения прибыли;

(21) зарегистрированной ипотекой судна или зарегистрированным обременением судна того же характера;

(22) любым спором, возникающим из договора купли-продажи судна

<sup>214</sup>.

Арест судна также возможен и по иным основаниям, например, если морское требование к судовладельцу обеспечено морским залогом на судно и относится к требованиям, которые обеспечиваются морским залогом на судно, основывается на ипотеке судна или обременении судна того же характера, касается права собственности на судно или владения им.

Судно может быть **освобождено от ареста** только на основании постановления суда, арбитражного суда или третейского суда при предоставлении достаточного обеспечения<sup>215</sup> в приемлемой форме.

В случае если судно арестовано для обеспечения морского требования, такое судно не может быть арестовано вновь или арестовано по тому же морскому требованию, если только:

---

<sup>214</sup> Статья 389 КТМ-99.

<sup>215</sup> Не могущего превысить стоимость судна (Статья 391).

(а) размер обеспечения, полученного по тому же морскому требованию, является недостаточным;

(б) лицо, которое предоставило обеспечение, не в состоянии выполнить свои обязательства полностью или частично;

(в) судно, которое арестовано, или обеспечение, которое предоставлено, освобождено:

– по просьбе или с согласия лица, имеющего право на морское требование;

– в связи с невозможностью лица, имеющего право на морское требование, воспрепятствовать освобождению судна посредством принятия разумных мер.

Суд, по постановлению которого наложен арест на судно или предоставлено обеспечение для предотвращения ареста судна, вправе определять размер ответственности лица, по требованию которого судно арестовано или обеспечение предоставлено, за любые причиненные убытки, в том числе убытки, которые могут быть причинены в результате незаконного или необоснованного ареста судна либо требования и получения чрезмерного по своему размеру обеспечения.

Несмотря на то, что, как уже отмечалось выше, в соответствии со Статьей 388(1) КТМ-99, под арестом понимается любое ограничение в передвижении судна, законодатель различает арест и задержание, которое с ним не связано.

Так, отказ в выдаче разрешения на выход судна из морского порта (например, в случаях неоплаты портовых сборов, непригодности судна к плаванию и пр.), а также задержание, осуществляемое портовыми властями по просьбе лица, имеющего требования, возникшие в связи с осуществлением спасательных операций, с повреждением портовых

сооружений и иным причинением вреда, не являются арестом судна<sup>216</sup>

## ГЛАВА VIII

### МОРСКИЕ ПРОТЕСТЫ, ПОРЯДОК РАССМОТРЕНИЯ ПРЕТЕНЗИЙ И ИСКОВ

Заявление о морском протесте делается капитаном в целях обеспечения доказательств в случае, если во время плавания или стоянки судна имело место происшествие, которое может явиться основанием для предъявления к судовладельцу имущественных требований.

Заявление о морском протесте делается:

**а) в порту:**

– Российской Федерации – нотариусу,  
– иностранного государства – должностному лицу консульского учреждения Российской Федерации или компетентному должностному лицу иностранного государства в порядке, установленном законодательством соответствующего государства в течение 24 часов с момента происшествия;

**б) во время плавания судна** – в течение 24 часов с момента прибытия судна или капитана судна в первый порт после происшествия.

В случае если происшествие произошло во время плавания, заявление о морском протесте может быть сделано в момент прибытия судна или капитана судна в порт, не являющийся первым портом после происшествия, с тем чтобы избежать значительных потерь времени и расходов, связанных с заходом в первый порт после происшествия.

Морской протест имеет целью обеспечить, насколько это возможно, полную информацию относительно обстоятельств происшествия и причин, вызвавших его, в том числе информацию об ущербе и о принятых по

---

<sup>216</sup> Статья 81 КТМ-99 определяет максимальный срок задержания судна до 72 часов.

предотвращению или уменьшению ущерба мерах.

При наличии оснований предполагать, что в результате происшествия причинен ущерб находящемуся на судне грузу, заявление о морском протесте должно быть сделано до открытия люков. Выгрузка находящегося на судне груза до заявления морского протеста может быть начата только в случае крайней необходимости.

В подтверждение обстоятельств, изложенных в заявлении о морском протесте, капитан судна одновременно с заявлением либо в срок не более чем семь дней с момента своего прибытия, или прибытия судна в порт, или происшествия, если оно имело место в порту, обязан представить нотариусу или должностному лицу консульского учреждения Российской Федерации либо компетентному должностному лицу иностранного государства для ознакомления судовой журнал (а в случае его гибели в заявлении о морском протесте изложить обстоятельства и причины гибели судового журнала) и заверенную капитаном судна выписку из судового журнала.

Нотариус или должностное лицо консульского учреждения Российской Федерации на основании заявления капитана судна, данных судового журнала, опроса капитана судна и в случае необходимости других членов экипажа судна составляет акт о морском протесте и заверяет его своей подписью и гербовой печатью.

### ***Претензии и иски***

Российское гражданское законодательство под претензией понимает требование кредитора к должнику об уплате долга, возмещения убытков, уплате штрафа. Иском признается юридическое средство защиты нарушенного или оспариваемого права или охраняемого законом интереса.

Применительно к морским перевозкам стороны договора морской перевозки груза или пассажира могут предъявить претензию, вытекающую из договора морской перевозки за ненадлежащее выполнение его условий

или понесенный ущерб.

До предъявления к перевозчику иска, вытекающего из перевозки, ему должна быть заявлена претензия. Претензии предъявляются к организации, которая осуществляла перевозку, а если перевозка не была совершена – к организации, которая в соответствии договором должна была осуществить перевозку.

Претензии, возникающие из перевозки багажа, могут быть предъявлены к перевозчику либо к порту отправления или назначения по усмотрению заявителя претензии.

При предъявлении претензий, вытекающих из перевозки грузов, которая осуществлялась по накладной, вместо коносаменты представляется накладная, а при утрате груза – квитанция.

Обстоятельства, которые могут служить основанием для ответственности перевозчиков, отправителей, получателей и пассажиров, удостоверяются коммерческими актами или актами общей формы (в иностранных портах указанные обстоятельства удостоверяются в соответствии с правилами, существующими в данном порту).

Коммерческий акт составляется для удостоверения:

– несоответствия между наименованием, массой или количеством мест груза либо багажа в натуре и указанными в перевозочном документе данными;

– повреждения груза или багажа;

– обнаружения груза или багажа без документов, а также документов без груза или багажа;

– возвращения перевозчику похищенного груза или багажа.

Передача права на предъявление претензий и исков другим организациям или гражданам не допускается, за исключением случаев передачи такого права отправителем получателю или наоборот, а также

отправителем или получателем экспедитору либо Страховщику. Передача права на предъявление претензии и иска удостоверяется переуступочной надписью на коносаменте или ином перевозочном документе.

К претензии (составленной в письменной форме) об утрате или о повреждении груза, кроме перевозочных документов (предъявляемых в подлиннике), должны быть приложены документы, подтверждающие право на предъявление претензии, и документы, удостоверяющие количество и стоимость отправленного груза.

Перевозчик обязан рассмотреть претензию, вытекающую из договора морской перевозки груза, в течение тридцати дней со дня ее получения и уведомить заявителя об удовлетворении или отклонении ее<sup>217</sup>.

Перевозчик имеет право в двухнедельный срок после получения претензии возвратить ее без рассмотрения, если к претензии не приложены подлинники перевозочных документов.

Со дня предъявления к перевозчику претензии, вытекающей из договора морской перевозки груза, течение срока исковой давности приостанавливается до получения ответа на претензию или истечения установленного для ответа срока.

Срок исковой давности:

1) по требованиям, вытекающим из договора морской перевозки груза, применяется в один год;

2) по требованиям договора морского страхования, вытекающим из договора морской перевозки пассажира в заграничном сообщении, а также из столкновения судов и осуществления спасательных операций, применяется двухгодичный срок исковой давности.

---

<sup>217</sup> В отличие от КТМ-99, Статья 301 КТМ-68 устанавливала сроки рассмотрения претензий, вытекающих из перевозки в каботаже, при этом заявитель об удовлетворении или отклонении ее должен был быть извещен в следующие сроки: 1) в течение трех месяцев – по претензиям, возникающим из морских перевозок; 2) в течение шести месяцев – по претензиям, возникающим из перевозок в прямом смешанном и прямом водном сообщении; 3) в течение сорока пяти дней – по претензиям об уплате штрафов и премий.

Исковая давность по требованиям возмещения ущерба от загрязнения с судов нефтью, ущерба от загрязнения бункерным топливом и ущерба в связи с морской перевозкой опасных и вредных веществ определяется Статьей 410 КТМ-99.

Иски о возмещении ущерба от загрязнения с судов нефтью и ущерба от загрязнения бункерным топливом могут быть предъявлены в течение трех лет со дня причинения такого ущерба, но до истечения шести лет со дня инцидента, в результате которого причинен такой ущерб. Если инцидент состоит из ряда происшествий, шестилетний период исчисляется со дня первого происшествия.

Иск о возмещении ущерба в связи с морской перевозкой опасных и вредных веществ может быть предъявлен в течение трех лет со дня, когда лицо, понесшее ущерб, узнало или должно было узнать о причиненном ущербе и о том, кто является собственником судна, либо в течение десяти лет со дня инцидента, в результате которого причинен такой ущерб. Если инцидент состоит из ряда происшествий, десятилетний период исчисляется со дня последнего происшествия.

## **ГЛАВА IX**

### **РОССИЙСКИЙ МОРСКОЙ И РЕЧНОЙ РЕГИСТРЫ**

Первый в России нормативный документ по классификации судов – Правила для классификации плавающих по Мариинской системе судов и для определения их грузоподъемности – вышел в свет в 1899 г. Дальнейшее развитие классификационного дела привело к созданию в 1913 г. общества «Русский Регистр», преемниками которого стали Федеральные государственные учреждения Российский морской регистр судоходства и Российский речной регистр.

*Российский морской регистр*

Русский морской регистр был создан 31 декабря 1913 г, в 1923 г. Русский регистр был переименован в Регистр Союза ССР, который впоследствии стал Российским морским регистром судоходства (РМРС).

В настоящее время основными целями организации являются:

- повышение стандартов безопасности человеческой жизни на море;
- повышение стандартов безопасного плавания судов;
- повышение стандартов надежной перевозки грузов на море и внутренних водных путях;
- разработка мер и стандартов, направленных на предотвращение загрязнения окружающей среды.

Для достижения этих целей РМРС разрабатывает и совершенствует свои Правила на основе научных исследований, а также учитывая требования международных конвенций и кодексов.

Высокая квалификация персонала, широкая сеть представительств в России и за рубежом позволяют РС быстро и надежно предоставить в любом регионе полный спектр услуг:

- ✓ рассмотрению технической документации, осуществлению технического наблюдения и выдаче документов, свидетельств и актов на суда и плавучие сооружения, а также на судовые механизмы, оборудование, устройства, изделия, снабжение и материалы, холодильные установки, грузоподъемные устройства, контейнеры;
- ✓ обмеру судов и плавучих сооружений;
- ✓ осуществлению технического наблюдения за выполнением положений международных конвенций и выдаче соответствующих документов от имени морских администраций стран - сторон конвенций;
- ✓ сертификации промышленной продукции и производств;
- ✓ сертификации систем менеджмента качества, экологического менеджмента и управления в области охраны труда и профессиональной

безопасности на соответствие требованиям международным стандартам ИСО серии 9001, 14001 и OHSAS 18001;

- ✓ освидетельствованию систем управления безопасностью судоходных компаний и судов на соответствие требованиям Международного кодекса по управлению безопасной эксплуатацией судов и предотвращением загрязнения;
- ✓ анализу данных и предоставлению необходимой информации судовладельцам, морским администрациям, страховщикам и портовым властям при смене класса судна;
- ✓ сотрудничеству с морскими администрациями, портовыми властями при контроле судов в портах.

**По классификации судов, в частности в том, что касается:**

1) Классификация и переклассификация судов, в том числе высокоскоростных судов, обитаемых подводных аппаратов и глубоководных водолазных комплексов, плавучих буровых установок, морских стационарных платформ и др.

2) Техническое наблюдение за постройкой судов и плавучих сооружений.

3) Экспертиза проектов судов и судового оборудования на соответствие требованиям правил РС, составление заключений по всем частям проектов (в том числе, относящимся к: конструкции корпуса; устойчивости и делению на отсеки; устройствам и системам противопожарной защиты; устройствам, оборудованию и снабжению; охране окружающей среды и механическому оборудованию; гребным винтам, валопроводам, коленчатым валам дизелей; зубчатым передачам, паровым котлам, теплообменным аппаратам и сосудам под давлением; судовым электростанциям, высоковольтным установкам; слаботочному оборудованию; кабелям и проводам; взрывозащищенному

электрооборудованию; системам автоматизации пропульсивных установок и системам динамического позиционирования; электрооборудованию котельных установок и вспомогательных механизмов; системам централизованного контроля и аварийно-предупредительной сигнализации; компьютерам, микропроцессорным программируемым контроллерам; локальным автоматизированным устройствам; датчикам и сигнализаторам).

4) Оперативный контроль за выполнением правил РС и требований морских администраций при проектировании судов.

5) Рассмотрение технической документации на головные (опытные) образцы материалов, изделий, механизмов, установок, судовых устройств и спасательных средств; участие в испытаниях с последующим вынесением решений о возможности их применения.

6) Техническое наблюдение за соблюдением технологии в судостроении и судоремонте.

7) Разработка и совершенствование правил и руководств РС.

**Техническое наблюдение за изготовлением материалов и изделий для судов, ПБУ и МСП**

РС осуществляет техническое наблюдение за изготовлением материалов и изделий в соответствии с требованиями международных конвенций и соглашений, правил РС, рекомендаций Международной морской организации и морских администраций.

Техническое наблюдение за изготовлением материалов и изделий состоит из:

- рассмотрения и одобрения (согласования) технической документации;
- освидетельствования объекта наблюдения, с выдачей соответствующего свидетельства РС при положительных результатах освидетельствования.

При проведении технического наблюдения за изготовлением материалов и изделий РС дополнительно выполняет:

- типовое одобрение материала или изделия (Свидетельство о типовом одобрении);
- признание изготовителя (Свидетельство о признании изготовителя);
- признание поставщиков услуг и испытательных лабораторий (Свидетельство о признании);
- проверку предприятий (Свидетельство о соответствии).

### **Техническое наблюдение за постройкой судов и морских сооружений**

- Классификационные освидетельствования при постройке судов и морских сооружений в соответствии с требованиями правил РС, поручениями иных классификационных обществ.
- Освидетельствования по поручениям морских администраций на соответствие требованиям международных кодексов и конвенций при постройке судов и морских сооружений.
- Организация взаимодействия с морскими администрациями государств флага, с объединениями судовладельцев и судоходными компаниями по вопросам проведения технического наблюдения РС при постройке судов и морских сооружений.
- Организация взаимодействия с заинтересованными сторонами, вовлеченными в процесс строительства судов на класс РС (судостроительными предприятиями, предполагаемыми судовладельцами, поставщиками услуг РС).

### **Техническое наблюдение за судами в эксплуатации**

- Организация технического наблюдения за судами в эксплуатации, проведение классификационных и конвенционных освидетельствований судов.
- Техническое наблюдение за переоборудованием и ремонтом судов.
- Организация технического наблюдения за изготовлением материалов и

изделий для судов.

- Обмер судов.
- Сбор, обобщение и анализ информации об аварийных случаях с судами и их оборудованием, а также о причинах задержаний портовыми властями судов с классом РС.
- Обобщение и анализ опыта технического наблюдения с учетом требований Международной морской организации (ИМО) и Международной ассоциации классификационных обществ (МАКО), разработка и совершенствование Правил классификационных освидетельствований судов, Руководства по техническому наблюдению за судами в эксплуатации.
- Формирование Регистровой книги судов и Дополнений к ней, Перечня одобренного Регистром оборудования, Перечня предприятий, имеющих Свидетельство о признании, и Перечня предприятий, имеющих Свидетельство о признании изготовителя.

РМРС принимает активное участие в подготовке и проведении сертификации судоходных компаний и судов на соответствие Международному кодексу по управлению безопасной эксплуатацией судов и предотвращением загрязнения (МКУБ). Наиважнейшими условиями предупреждения аварий на море являются проектирование, постройка и эксплуатация судов в соответствии с международными конвенциями и стандартами. Проблема обеспечения безопасности судоходства требует оценки риска для жизни человека на море. Применение методик оценки безопасности в совокупности с МКУБ может дать ощутимый эффект повышения безопасности эксплуатации флота, так как применение МКУБ позволит свести к минимуму ошибки, вызванные человеческим фактором.

РМРС осуществляет сертификацию компаний и судов на соответствие требованиям Международного Кодекса по управлению

безопасной эксплуатацией судов и предотвращением загрязнения (МКУБ).

Среди услуг:

- сертификация компаний и судов на соответствие требованиям МКУБ от имени различных Морских Администраций (обязательная сертификация);

- сертификация компаний и судов, не подпадающих под требования Главы IX Конвенции СОЛАС-74 с поправками на соответствие требованиям МКУБ (добровольная сертификация);

- оказание консультативных услуг в разработке документации по системе управления безопасностью (СУБ);

- проверка и сертификация морских учебных и тренажерных центров на соответствие обязательным требованиям Конвенции ПДНВ с поправками 1995 года, по поручению Администраций.

РМРС аккредитован как орган по сертификации систем качества предприятий и организаций в системах ГОСТ Р и «Оборонсертифика» и оказывает услуги по сертификации систем управления качеством и экологией. Специалисты РМРС являются аттестованными экспертами по оценке участников конкурса по премии Правительства РФ в области качества и аудиторами РС, ГОСТ Р, IRCA.

РМРС является действительным членом Международной ассоциации классификационных обществ (МАКО), объединяющей 10 действительных членов – ведущих классификационных обществ мира, на долю которых приходится свыше 50% мирового рынка сертификационных услуг. Кроме того, РМРС участвует в работе Технического комитета (ТК) ИСО 176 в составе постоянной делегации РФ.

РМРС выдает сертификаты, как от своего имени, так и в системах ГОСТ Р и «Оборонсертифика», кроме того, проводит аудит систем качества и выдает сертификаты на русском и английском языках; проводит

сертификацию систем управления качеством, экологией и безопасностью.

Система менеджмента качества РС (СКР) внедрена и поддерживается для обеспечения уверенности в том, что организационная структура РС, процессы, обеспечивающие выполнение услуг РС, организационно-техническое взаимодействие персонала РС результативны и находятся в управляемых условиях. **С целью поддержания СКР на эффективном уровне в РС создано Управление качества, охватывающее все уровни организации.**

Управление качества РС является специализированной структурой, обеспечивающей внедрение, поддержание в действии и совершенствование СКР в соответствии с требованиями стандартов:

- ИСО 9001:2008 - Системы менеджмента качества. Требования;
- ПССК МАКО (IACS QSCS) - Программа сертификации системы менеджмента качества Международной ассоциации классификационных обществ;
- Правила (ЕС) 391/2009;
- Стандарта ISO/IEC 17020 – Общие требования к функционированию инспекционных органов различного типа;
- Резолюции ИМО MSC.349(92) - Кодекс для признанных организаций, RO Code;
- иных применимых требований международных и национальных стандартов.

Целью Управления качества является непрерывное повышение эффективности СКР на всех уровнях организации для обеспечения удовлетворенности всех заинтересованных сторон деятельностью и услугами РС, а также постоянное улучшение деятельности РС в целом.

#### ***Основные задачи Управления качества:***

- обеспечение реализации политики и целей РС в области качества на

всех уровнях РС;

- организация внедрения новых международных и национальных требований, относящихся к СКР;
- организация внедрения решений Совета МАКО и Комитета по качеству МАКО, относящихся к СКР, в деятельность РС;
- организация обучения персонала РС вопросам управления качеством в отделах ГУР и подразделениях РС;
- организация и обеспечение проверок, проводимых внешними аудиторами;
- планирование, организация и проведение внутренних проверок качества и вертикальных проверок контрактов;
- подготовка необходимых документов для проведения ежегодного анализа СКР высшим руководством РС;
- подготовка предложений высшему руководству РС по совершенствованию СКР.

Система менеджмента качества РС сертифицирована на соответствие международному стандарту ИСО 9001:2008 и проходит ежегодные проверки на соответствие требованиям ПССК МАКО независимым органом по сертификации SAI Global, а также органом по оценке и сертификации систем менеджмента качества признанных Европейским Союзом организаций (QACE).

### **Комитет по качеству МАКО**

В марте 2014 года РС был избран на пост вице-председателя Комитета по качеству МАКО. Комитет осуществляет разработку и поддержание Программы сертификации системы менеджмента качества МАКО (ПССК МАКО), а также её постоянное совершенствование с учетом международных стандартов в области качества.

Одним из интенсивно развивающихся направлений деятельности

РМРС является комплекс работ по сертификации широкой номенклатуры продукции, в том числе контейнеров, тары и упаковки.

Российский Регистр аккредитован Госстандартом России для проведения этих работ и уполномочен Правительством осуществлять испытание, допущение и освидетельствование контейнеров в соответствии с требованиями Международной конвенции по безопасным контейнерам 1972 г., Таможенной конвенции, касающейся контейнеров, 1972 г. Российский Регистр выдает документы, позволяющие использовать контейнеры в международном обращении и перевозить их морским, железнодорожным и автомобильным транспортом.

Российский Регистр является национальным органом по регистрации кодов контейнеровладельцев, представляющим Международное бюро по контейнерам (BIC) на территории России, стран СНГ и Балтии. РМРС осуществляет надзор за контейнерами в соответствии с Правилами по контейнерам. Правила по контейнерам разработаны Российским Регистром на основе Международной конвенции по безопасным контейнерам 1972 г., Таможенной конвенции, касающейся контейнеров, 1972 г., Правил перевозки опасных грузов морем, Унифицированных требований МАКО, соответствующих резолюций ИМО и Рекомендаций ООН по перевозке опасных грузов, а также национальных стандартов и других Правил. РМРС активно развивает направление деятельности, связанное с надзором за контейнерами-цистернами. Одобрено более 40 проектов контейнеров-цистерн типов О, ИМО 1, ИМО 2, ИМО 5, ИМО 7. Проводится освидетельствование при изготовлении универсальных и специализированных контейнеров на предприятиях России, Белоруссии, Украины и стран дальнего зарубежья. РС постоянно оказывает услуги по освидетельствованию в эксплуатации различных типов контейнеров.

РМРС работает в тесном сотрудничестве с ведущими научно-

исследовательскими институтами, конструкторскими бюро и испытательными центрами.

В плане совершенствования мер по повышению уровня безопасности, экологической чистоты и технического состояния судов вспомогательного флота, находящихся в составе служб обеспечения часть судов вспомогательного флота ВМФ были переданы под надзор Российского морского регистра судоходства.

Более чем за 92-летнюю историю Российский морской регистр судоходства завоевал заслуженный авторитет и международное признание. Сегодня присвоение судам класса РМРС является подтверждением того, что техническое состояние судна обеспечивает безопасность его эксплуатации и охрану морской среды от загрязнения. С 1969 г. РМРС является членом Международной ассоциации классификационных обществ (МАКО), Регистр имеет развитую сеть представительств и инспекций в России и за рубежом. Более 1200 высококвалифицированных специалистов решают весь комплекс задач, относящихся к безопасности мореплавания, охране человеческой жизни на море и предотвращению загрязнения окружающей среды.

Деятельность РМРС опирается на глубокие, систематические научные исследования для чего сотрудничает с научно-исследовательскими институтами, проектно-конструкторскими бюро и высшими учебными заведениями.

### ***Российский речной регистр***

**Осуществляет деятельность на основании** Распоряжения Минтранса России от 14.11.2011 № ИЛ-126-р (ред. от 31.07.2015) **"Об утверждении Устава федерального автономного учреждения "Российский Речной Регистр"**(Зарегистрировано в Минюсте России 30.12.2011 N 22830)

Целью деятельности Российского Речного Регистра (РРР) является

техническая безопасность плавания судов, в соответствии с их назначением, Предметом деятельности является выполнение работ по охране жизни и здоровья пассажиров и судовых экипажей, сохранность перевозимых на судах грузов, экологическая безопасность судов.

Для достижения поставленной цели Речной Регистр устанавливает технические требования путем разработки и издания Правил и других технических норм.

Основные виды деятельности:

1) классификация и технический надзор за судами внутреннего, а также построенных по его правилам смешанного (река–море) плавания, вне зависимости от их принадлежности и форм собственности;

2) классификация внутренних водных бассейнов по условиям плавания судов; установление условий морского плавания судов с его классом;

3) государственный надзор за технической безопасностью судоходных гидротехнических сооружений в части организации и обеспечения технического надзора;

4) сертификация продукции и услуг по заявкам юридических и физических лиц в соответствии с порядком, установленным законодательством Российской Федерации;

5) технический надзор за соблюдением действующих Правил и технических норм Российского речного регистра организациями и лицами, осуществляющими проектирование, постройку, переоборудование, модернизацию, ремонт и эксплуатацию судов, судовых устройств, механизмов и оборудования, судоходных гидротехнических сооружений, а также изготавливающими материалы и изделия для установки на суда и судоходные гидротехнические сооружения.

Российский речной регистр состоит из Главного управления и 14

филиалов, местоположение которых территориально привязано к внутренним водным бассейнам России. Для более оперативного и качественного решения возложенных на Российский Речной Регистр задач в филиалах образованы 75 участков, находящихся в пунктах строительства и ремонта судов и изготовления материалов и изделий, предназначенных для установки на суда с классом Российского Речного Регистра.

В целях наиболее полного удовлетворения потребностей судовладельцев в классификационных услугах РРР имеет договоры о взаимном сотрудничестве и замещении с 23 классификационными обществами мира. Наиболее тесное взаимодействие РРР осуществляет с Российским морским регистром судоходства.

Российский речной регистр принимает активное участие в различных видах международной деятельности, направленной на повышение безопасности судоходства на внутренних водных путях. Представители Российского речного регистра принимают участие в работе Европейской Экономической комиссии ООН, Дунайской комиссии, ИМО и в других организациях и в разработке международных рекомендаций, направленных на повышение безопасности судоходства на внутренних водных путях и гармонизации технических требований к судам.

Российский речной регистр является членом Международной Ассоциации органов технического надзора и классификации судов (ОТНК), созданной в 1961 г. на основе межправительственного соглашения и продолжившей свое существование на основе добровольного объединения организаций в 1998 г. В настоящее время членами Ассоциации являются Болгарский судовой регистр, Вьетнамский регистр, Кубинский регистр судов, Польский регистр судов, Российский речной регистр, Регистр судоходства Украины и Классификационное общество Зосон (КНДР). Целями Ассоциации являются сотрудничество в области классификации и

сертификации судов, технического надзора за судами, повышение безопасности плавания судов и других плавучих сооружений, охрана окружающей среды, гармонизация и унификация требований к судам и другим объектам надзора.

## ГЛАВА X

### ПРАВОВЫЕ ОСНОВЫ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ МОРСКИХ ПОРТОВ

Впервые вопросы регламентации правового режима русских портов были отражены в договоре, заключенном 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 отношения с Данией, Швецией и Англией, портовые правила кодифицируются в виде единых толковых сводов. С XVII в. в практике Русского государства обозначилась тенденция ограничения числа портов и пристаней, к которым могли приходить торговые суда иностранных государств, что объяснялось политическими и экономическими интересами страны. По-видимому, впервые правила доступа и пребывания иностранных судов в русских портах были включены в Новоторговый устав 1667 г.

К началу XVIII века бурное развитие торговли, активная военно-политическая деятельность Россия на Балтийском море приводят к увеличению количества портов, обслуживающих иностранное судоходство (Россия получает Ревель и Нарву, а к 1703 г. достраивает Санкт-Петербургский порт) и, как следствие, к необходимости более точной регламентации допуска в порты иностранных судов, установления правил их пребывания, санитарного и таможенного режима, решения других

вопросов.

Вместе с тем, 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 01 января 1835 г.

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. 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».

Введенные в действие в 1986 г. «Общие правила морских торговых и рыбных портов Союза ССР устанавливали, что капитаны иностранных судов должны информировать порты назначения о времени прихода за 96 часов с последующим уточнением за 12 ч, а капитаны танкеров – соответственно, за 72 и 12 ч.

КТМ-68 относил морские порты к ведению Министерства морского флота СССР или Министерства речного флота РСФСР или других союзных республик, а морские порты, предназначенные для обслуживания нужд соответствующих отраслей народного хозяйства, – рыбные, нефтяные, лесные и иные специализированные морские порты к ведению других

министерств и ведомств (Статья 60).

В соответствии с Федеральным законом РФ от 08.11.2007 № 261-ФЗ «О морских портах в РФ» (в ред. 2016 г.), который регулирует отношения, возникающие из торгового мореплавания в морских портах, устанавливает порядок строительства, открытия, закрытия морских портов, порядок осуществления в них деятельности, в том числе оказания услуг, а также устанавливает основы государственного регулирования деятельности в морских портах.

Под морскими портами в настоящем законе понимаются морские порты в том значении, как они определены в Кодексе торгового мореплавания Российской Федерации.

В соответствии с КТМ-99 (статья 9), под **морским портом** понимается комплекс сооружений, расположенных на специально отведенных территории и акватории 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.

### **Государственный портовый контроль**

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;

лицензирования отдельных видов деятельности, осуществляемых в морском порту, установления ставок портовых сборов и тарифов на услуги, порядка сдачи в аренду имущества в морском порту, осуществления государственного контроля и надзора за деятельностью физических и юридических лиц в морском порту в части безопасности мореплавания и безопасности портовых гидротехнических сооружений, а также

осуществления навигационно-гидрографического обеспечения на подходах к морскому порту и в морском порту.

Морские порты подлежат государственной регистрации в Реестре морских портов РФ, в который вносятся сведения о номере, наименование, местонахождение, дата и номер решения об открытии морского порта; перечень операторов морских терминалов; основные технические характеристики морского порта, в том числе его возможности по перевалке грузов, обслуживанию судов и (или) обслуживанию пассажиров; период навигации и некоторые другие сведения.<sup>4</sup>

Капитан морского порта осуществляет возложенные на него настоящим Федеральным законом, другими федеральными законами, нормативными правовыми актами Правительства Российской Федерации административно-властные полномочия в морском порту.

Капитан морского порта является должностным лицом, возглавляет службу капитана морского порта, входящую в состав администрации морских портов, непосредственно подчиняется федеральному органу исполнительной власти, осуществляющему функции по оказанию государственных услуг и управлению государственным имуществом в сфере морского транспорта, и действует на основании положения о капитане морского порта, утвержденного федеральным органом исполнительной власти в области транспорта. Функции капитана морского порта осуществляются капитаном морского порта или по его поручению должностными лицами службы капитана морского порта.

Обязательным требованием к капитану морского порта является наличие высшего образования в области морского судоходства и стажа плавания не менее чем двадцать четыре месяца в должности капитана морского судна валовой вместимостью три тысячи и более. Иные требования к капитану морского порта (его знаниям и навыкам,

профессиональному обучению, дополнительному профессиональному образованию, порядку его назначения на должность) устанавливаются положением о капитане морского порта. Капитан морского порта в порядке, установленном положением о капитане морского порта, издает акты ненормативного характера, подлежащие исполнению капитанами судов и лицами, которые находятся и (или) осуществляют деятельность в морском порту и которым указанные акты адресованы.

Акты капитана морского порта не должны противоречить Конституции Российской Федерации, общепризнанным принципам и нормам международного права, международным договорам Российской Федерации, Кодексу торгового мореплавания Российской Федерации, настоящему Федеральному закону, другим федеральным законам и иным нормативным правовым актам Российской Федерации.

Акватория морского порта это водное пространство в границах морского порта;

Общие правила плавания и стоянки судов в морских портах и на подходах к ним устанавливаются уполномоченным Правительством Российской Федерации федеральным органом исполнительной власти и содержат: общие положения; правила плавания судов и управления движением судов в акваториях морских портов и на подходах к ним, в том числе в зонах действия систем управления движением судов; правила захода судов в морские порты и выхода судов из морских портов; правила стоянки судов в морских портах и на подходах к ним; правила обеспечения безопасности и сохранности портовых гидротехнических сооружений; правила обеспечения экологической безопасности, соблюдения карантина в морских портах; правила выполнения маневров, связанных с прохождением судов относительно морских дноуглубительных судов при встречном плавании; правила ледокольной проводки судов; иную предусмотренную

законодательством Российской Федерации в области торгового мореплавания информацию.

Администрация морских портов 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. Перечень морских портов, входящих в соответствующую администрацию морских портов, утверждается федеральным органом исполнительной власти в области транспорта.

Администрацию морских портов возглавляет руководитель администрации морских портов. Обязательным требованием к руководителю администрации морских портов является наличие стажа работы не менее чем три года в должности капитана морского порта либо при условии выполнения требований, предъявляемых к капитану морского порта, в должности заместителя капитана морского порта. Иные требования к руководителю администрации морских портов (его знаниям и навыкам, профессиональному обучению, дополнительному профессиональному образованию, порядку его назначения на должность) устанавливаются положением об администрации морских портов.

Администрация морских портов осуществляет организационное, материально-техническое и финансовое обеспечение исполнения капитанами морских портов функций, предусмотренных настоящим Федеральным законом, другими федеральными законами, нормативными правовыми актами Правительства Российской Федерации, 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.

Руководитель администрации морских портов не вправе вмешиваться в деятельность капитана морского порта и должностных лиц службы капитана морского порта при осуществлении ими функций капитана морского порта.

В соответствии с Положением «О портовых сборах, сборах за услуги в морских рыбных портах РФ», государственными администрациями (службами капитанов) морских рыбных портов РФ с российских и иностранных судов, посещающих эти порты, взимаются судовые портовые сборы и сборы за оказываемые услуги независимо от флага, ведомственной принадлежности и формы собственности на судно.

К судовым портовым сборам, взимаемым с судов (судовладельцев), относятся: корабельный, причальный, якорный, лоцманский и за пользование систем управления движением судов (СУДС), маячный и швартовый сборы, сборы за регистрацию судна в порту приписки, за исключение судна из государственных регистрационных документов порта, сборы за нарушение правил плавания и стоянки, за проведение расследования аварийных случаев с судами и канальный сбор.

К другим сборам, относящимся к экипажам судов, взимаемым в морских рыбных портах, относятся: сборы за оформление отлетов членов экипажей судов за границу и прилетов их из инпортов, сборы за дипломирование и освидетельствование лиц плавсостава, паспортизацию членов экипажей судов и прикомандированных лиц, сборы за нотариальные действия по оформлению документов юридических и физических лиц.

Взимание сборов и плат производится, как правило, с условного объема судна, исчисляемого в кубических метрах и определяемого произведением трех величин, указанных в мерительном свидетельстве: наибольшей длины, наибольшей ширины и наибольшей высоты борта

судна.

Взимание сборов и плат может производиться и с валовой вместимости судна, исчисляемой в брутто регистровых тоннах, указанной в мерительном свидетельстве судна. Выбор критериев (объем или вместимость) в каждом порту производится госадминистрацией или службой капитана порта и утверждается Роскомрыболовством одновременно с тарифными ставками сборов и плат за услуги. Вместимость судна менее 1000 брутто регистровых тонн принимается за 1000 брутто регистровых тонн, кроме судов, не выходящих за пределы портовых вод, плата с которых взимается за фактическую вместимость.

### **Лоцманское обеспечение**

Лоцманское обеспечение осуществляется за счет лоцманской проводки судов на подходах к морским портам, в пределах акватории морских портов, между морскими портами, а также в открытом море и на внутренних водных путях РФ<sup>218</sup>.

Лоцманская проводка судов осуществляется морскими лоцманами, имеющими выданные капитанами морских портов лоцманские удостоверения о праве лоцманской проводки судов в определенных районах.

Морским лоцманом (далее - лоцман) является гражданин Российской Федерации, удовлетворяющий требованиям положения о морских лоцманах, утвержденного федеральным органом исполнительной власти в области транспорта по согласованию с федеральным органом исполнительной власти в области обороны и федеральным органом исполнительной власти в области рыболовства.

Лоцман обязан ежегодно проходить медицинский осмотр, включающий в себя химико-токсикологические исследования наличия в

---

<sup>218</sup> Перечень участков внутренних водных путей РФ, типов и размеров судов, подлежащих обязательной лоцманской проводке, установлен приказом Министра транспорта РФ от 4 сентября 2003 г. № 182.

организме человека наркотических средств, психотропных веществ и их метаболитов.

Не вправе претендовать на приобретение правового статуса лоцмана лицо, не прошедшее медицинского осмотра, а также лицо, подвергнутое административному наказанию за потребление наркотических средств или психотропных веществ без назначения врача либо новых потенциально опасных психоактивных веществ, до окончания срока, в течение которого лицо считается подвергнутым административному наказанию.

Наряду с основаниями расторжения трудового договора по инициативе работодателя, установленными трудовым законодательством, трудовой договор с лоцманом может быть расторгнут в период, когда лицо считается подвергнутым наказанию за совершение административного правонарушения, связанного с потреблением наркотических средств или психотропных веществ без назначения врача либо новых потенциально опасных психоактивных веществ, а также если указанное лицо не прошло в установленном порядке медицинский осмотр.

*Федеральный орган исполнительной власти в области транспорта устанавливает районы обязательной и районы необязательной лоцманской проводки судов в обязательных постановлениях в морских портах.*

В районах обязательной лоцманской проводки судов капитан судна не вправе осуществлять плавание без лоцмана, за исключением случаев, если судно относится к категории судов, освобождаемых от обязательной лоцманской проводки, или капитану судна предоставлено право осуществлять плавание без лоцмана в порядке установленном федеральным органом исполнительной власти в области транспорта.

Порядок лоцманской проводки судов в морском торговом порту и морском рыбном порту, имеющих смежные акватории, устанавливается капитаном морского торгового порта по согласованию с капитаном

морского рыбного порта.

В районах, в которых лоцманская проводка судов является необязательной, капитан морского порта может устанавливать обязательную лоцманскую проводку судов, которые:

- сами или перевозимые ими грузы могут создавать угрозу причинения ущерба морской среде (категории таких судов доводятся до всеобщего сведения в обязательных постановлениях в морских портах, лоциях и «Извещениях мореплавателям»);

- имеют серьезные повреждения корпусов, механизмов или оборудования, что может существенно влиять на безопасность мореплавания в порту.

Кроме обеспечения безопасности мореплавания лоцмана, имеют обязанности публично-правового характера, которые включают обязанность незамедлительно сообщать капитану морского порта:

- о любых переменах на фарватерах, которые могут создавать угрозу безопасности мореплавания;

- любых происшествиях с судном, лоцманскую проводку которого он осуществляет, и с другими судами в обслуживаемом им районе;

- невыполнении капитаном судна, лоцманскую проводку которого он осуществляет, правил плавания судов и правил предотвращения загрязнения с судов нефтью, вредными веществами, сточными водами или мусором.

В целях безопасности плавания судна капитан судна следует разумным рекомендациям лоцмана и не вмешивается в его работу без достаточных на то оснований; может поручить лоцману отдавать распоряжения относительно плавания и маневрирования судна непосредственно рулевому, что не освобождает капитана от ответственности за последствия, которые могут наступить в результате

таких распоряжений.

Лоцман не вправе без согласия капитана судна оставить судно раньше, чем поставит судно на якорь, ошвартует судно в безопасном месте, выведет судно в море или будет сменен другим лоцманом.

В случае если это необходимо в целях безопасности плавания судна, лоцман вправе приостановить лоцманскую проводку судна до наступления обстоятельств, позволяющих осуществить его безопасное плавание.

Капитан судна, нарушивший требование об обязательности лоцманской проводки, несет административную ответственность в соответствии с законодательством РФ. Присутствие на судне лоцмана не устраняет ответственность капитана судна за его управление.

При наличии достаточных оснований для сомнений в правильности рекомендаций лоцмана капитан судна вправе в целях безопасного плавания судна отказаться от услуг данного лоцмана, а там, где она обязательна, должен потребовать у капитана порта заменить лоцмана.

Лоцман, виновный в ненадлежащей лоцманской проводке судна, может быть лишен лоцманского удостоверения.

КТМ-99 не содержит указаний на то, за чей счет содержатся лоцманские службы<sup>219</sup>. Статья 106 КТМ-99 устанавливает, что с судов, пользующихся услугами лоцманов, взимается лоцманский сбор, размер которого, порядок его взимания и категории освобождаемых от уплаты лоцманского сбора судов определяются в порядке, установленном законодательством РФ.

Лоцманская проводка судов по **внутренним судоходным путям** РФ осуществляется в соответствии с Положением о лоцманской службе и лоцманской проводке судов по внутренним судоходным путям Российской

---

<sup>219</sup> КТМ-68 (Статья 96) содержал ясное указание на то, что лоцманская служба содержится за счет средств порта.

Федерации<sup>220</sup>. Указанное Положение устанавливает цели лоцманской проводки, районы обязательной и необязательной лоцманской проводки, определяет взаимоотношения между лоцманом и капитаном судна, особенности лоцманской проводки иностранных судов, лоцманский сбор и ответственность за ненадлежащее исполнение проводки судов.

Лоцманская деятельность является лицензируемой. Государственный надзор за деятельностью лоцманских служб по вопросам обеспечения безопасности проводки судов осуществляют органы Государственной речной судоходной инспекции Российской Федерации. За нарушение лицензионных требований лоцманская служба может быть лишена лицензии или действие ее может быть приостановлено органом, выдавшим лицензию, в том числе и по представлению органов Российской транспортной инспекции, Государственной речной судоходной инспекции Российской Федерации.

Лоцманами могут быть лица, имеющие среднее или высшее судоводительское образование, диплом капитана высшей группы грузовых самоходных и буксирных серийных судов внутреннего плавания, работающих в бассейне (районе), либо диплом капитана такой же или высшей группы пассажирских судов, и выдерживавшие испытания на знание лоцманского дела в определенном районе плавания, а также имеющие медицинское свидетельство о пригодности по состоянию здоровья для работы на судах. Лоцман должен иметь лоцманское удостоверение установленной формы на право работы в определенных районах проводки судов. Лоцманские удостоверения с присвоением звания «Речной лоцман» выдаются лоцману после прохождения проверки знаний в аттестационных комиссиях. Районы обязательной лоцманской проводки и категории судов,

---

<sup>220</sup> Введено в действие приказом Минтранса РФ от 03.02.1995 № 11, заменившим действовавший ранее приказ Министра речного флота РСФСР от 05.04.1961 № 52-пр «Об организации лоцманской службы для проводки по внутренним водным путям РСФСР судов и плавучих объектов сторонних организаций».

подлежащие обязательной лоцманской проводке, устанавливаются Департаментом речного транспорта Министерства транспорта РФ по представлению Государственных речных судоходных инспекций бассейнов и доводятся до всеобщего сведения в местных правилах плавания, навигационных картах, лоциях, извещениях судоводителям и обязательных постановлениях по портам. Плавание в таких районах без лоцмана допускается при условии нахождения на мостике двух судоводителей, один из которых капитан или первый штурман (старший помощник) должен иметь удостоверение «Речной лоцман» или отметку в рабочем дипломе на право плавания в данном районе обязательной лоцманской проводки.

Капитан судна, предполагающего плавание в районах обязательной лоцманской проводки обязан:

- подать заявку за выделение лоцмана (сроки устанавливаются на основании обязательных постановлений по портам, а при подаче заявки в пунктах, где нет службы капитана порта, – за 48 часов с последующим уточнением за 2 часа до начала лоцманской проводки; при стоянке судна в порту под обработкой заявку на лоцманскую проводку капитан судна обязан подать не позднее 8 часов до отхода судна);

- принять решение о выборе лоцманской службы на предстоящий переход;

- принять меры безопасности при приеме лоцмана на борт судна или его убытия;

- безвозмездно предоставить лоцману (стажеру лоцмана) на период проводки помещение для проживания и питание наравне с экипажем;

- предоставить лоцману данные об осадке, длине, ширине, надводном габарите судна по высоте, роде груза, грузоподъемности или иной вместимости судна.

Во время лоцманской проводки капитан судна обеспечивает

безопасность плавания с учетом рекомендаций лоцмана и может поручить лоцману отдавать распоряжения относительно плавания и маневрирования судна непосредственно рулевому, но это не освобождает его от ответственности за последствия, которые могут наступить в результате передоверия полномочий по управлению судном.

Лоцман не вправе без согласия капитана оставить судно раньше, чем поставит его на якорь, ошвартует в безопасном месте, выведет в район необязательной лоцманской проводки или будет сменен другим лоцманом.

Прибывший на судно лоцман обязан предъявить капитану судна лоцманское удостоверение.

Капитан судна не вправе брать на судно в качестве лоцмана лицо, не имеющее лоцманского удостоверения.

Капитан судна обязан обеспечить безопасную посадку и безопасную высадку лоцмана, а также безвозмездно предоставлять ему в период лоцманской проводки судна отдельное помещение, питание.

Правила применяются и к стажеру, если в целях прохождения практики стажер сопровождает лоцмана.

Капитан судна объявляет лоцману точные данные об осадке, о длине, ширине и вместимости судна, которые вносятся в лоцманскую квитанцию, подписываемую капитаном судна.

Лоцман вправе потребовать от капитана судна объявления иных данных о судне (маневренных характеристик и других), которые необходимы лоцману для осуществления лоцманской проводки судна.

За необъявление или неправильное объявление данных о судне, капитан судна несет административную ответственность в соответствии с законодательством Российской Федерации.

В целях безопасности плавания судна капитан судна следует разумным рекомендациям лоцмана и не вмешивается в его работу без

достаточных на то оснований.

Капитан судна может поручить лоцману отдавать распоряжения относительно плавания и маневрирования судна непосредственно рулевому, что не освобождает капитана судна от ответственности за последствия, которые могут наступить в результате таких распоряжений.

В случае, если во время лоцманской проводки судна капитан судна вынужден временно оставить мостик, капитан судна должен уведомить об этом лоцмана и указать ему лицо, ответственное за управление судном в отсутствие капитана судна.

В случае, если это необходимо в целях безопасности плавания судна, лоцман вправе приостановить лоцманскую проводку судна до наступления обстоятельств, позволяющих осуществить его безопасное плавание.

Лоцман не вправе без согласия капитана судна оставить судно раньше, чем поставит судно на якорь, ошвартует судно в безопасном месте, выведет судно в море или будет сменен другим лоцманом.

Капитан судна не вправе увозить лоцмана за пределы обслуживаемого им района.

В случае, если лоцман увезен судном, лоцманскую проводку которого он осуществлял, за пределы обслуживаемого им района, капитан судна обязан обеспечить за счет судна возвращение лоцмана к месту его постоянного нахождения.

Организация, работником которой является лоцман, имеет право на возмещение убытков, причиненных ей задержкой лоцмана, если только задержка лоцмана не была вызвана действием непреодолимой силы.

Присутствие на судне лоцмана не устраняет ответственность капитана судна за управление судном.

При наличии достаточных оснований для сомнений в правильности рекомендаций лоцмана капитан судна вправе в целях безопасного плавания

судна отказаться от услуг данного лоцмана. В случае, если лоцманская проводка судна является обязательной, капитан судна должен потребовать заменить лоцмана.

Лоцман, виновный в ненадлежащей лоцманской проводке судна, может быть лишен лоцманского удостоверения.

*Лоцманский сбор.* С судов, пользующихся услугами лоцманов, взимается лоцманский сбор. Размер взимаемого лоцманского сбора, порядок его взимания и категории освобождаемых от уплаты лоцманского сбора судов определяются в порядке, установленном законодательством Российской Федерации.

За ненадлежащее исполнение проводки судов *ответственность* несет организация, работником которой является лоцман, осуществлявший лоцманскую проводку судна, несет ответственность за убытки, причиненные судну в результате ненадлежащей лоцманской проводки судна по вине лоцмана.

Организация, работником которой является лоцман, осуществлявший лоцманскую проводку судна, может ограничить свою ответственность, предусмотренную статьей 103 КТМ, суммой, равной десятикратному размеру лоцманского сбора, причитающегося за лоцманскую проводку судна.

Организация, работником которой является лоцман, осуществлявший лоцманскую проводку судна, утрачивает право на ограничение ответственности, если доказано, что убытки, причиненные судну в результате ненадлежащей лоцманской проводки судна, явились результатом ее собственных действий или собственного бездействия, совершенных умышленно или по грубой

# ГЛАВА XI

## ПОРЯДОК УРЕГУЛИРОВАНИЯ СПОРОВ ПО МОРСКИМ ДЕЛАМ

Споры, в том числе и по морским делам могут быть рассмотрены как в судебном, так и во внесудебном порядке.

Третейское разбирательство существовало еще в Древней Руси. Тому свидетельствуют такие правовые памятники, как Договорные грамоты Князей, Уложение 1649 г., Положение о третейском суде 1831 г., которые заложили основополагающие принципы о добровольной подсудности, справедливости при принятии решений и окончательности решений (т.е. без пересуда спора в государственном суде).

К началу XX столетия развитие третейского разбирательства споров формировалось при торговых (товарных) биржах, ассоциациях, торговых палатах путем создания арбитражных комиссий. Особенно это характерно для внешней торговли.

К 1911 г. был подготовлен проект Общего положения о торгово-промышленных палатах в России, который в п. 12 раздела «Предметы ведения палаты» предусматривал, что палаты разрешают в качестве третейского суда возникшие по торгово-промышленным делам споры, в случае состоявшегося об этом соглашения между сторонами с соблюдением всех особых к делу относящихся предписаний Закона. Уже тогда была сделана попытка законодательно закрепить порядок организации и деятельности постоянно действующих третейских судов при торгово-промышленных палатах.

В советский период правами постоянно действующего третейского суда обладали арбитражные комиссии при товарных и фондовых биржах (например, Арбитражная комиссия при Северно-Западной Областной

Торговой палате в Ленинграде).

В 1930 и 1932 гг. постановлениями ЦИК и Совета Народных Комиссаров были созданы Морская арбитражная комиссия и Внешнеторговая арбитражная комиссия при Всесоюзно-Западной торговой палате. Арбитражные комиссии разрешали соответствующие споры в сфере торгового мореплавания, судоходства и из сделок внешней торговли.

07 июля 1993 г. в РФ принят закон № 5338-1 «О Международном коммерческом арбитраже»<sup>221</sup>, где указывается на то, что Россия исходит из признания полезности арбитража (третейского суда) как широко применяемого метода разрешения споров, возникающих в сфере международной торговли, и необходимости комплексного урегулирования международного коммерческого арбитража в законодательном порядке. Закон применяется к международному коммерческому арбитражу, если место арбитража находится на территории РФ. Вместе с тем, в ряд положений применяются и тогда, когда место арбитража находится за границей. В частности:

(1) в случае предъявления иска арбитражное разбирательство может быть начато или продолжено и арбитражное решение вынесено, даже если стороны спорят о подсудности;

(2) в случае обращение стороны в суд до или во время арбитражного разбирательства с просьбой о принятии мер по обеспечению иска и вынесение судом определения о принятии таких мер, такое решение не является несовместимыми с арбитражным соглашением;

(3) арбитражное решение, независимо от того, в какой стране оно было вынесено, признается обязательным и при подаче в компетентный суд письменного ходатайства приводится в исполнение;

(4) сторона, основывающаяся на арбитражном решении или

---

<sup>221</sup> Ведомости СНД и ВС РФ, 12.08.1993, N 32, ст. 1240; Собрание законодательства РФ 2008, N 49, ст. 5748 (ред. от 03.12.2008)

ходатайствующая о приведении его в исполнение, должна представить должным образом заверенное подлинное арбитражное решение или должным образом заверенную копию такового, а также подлинное арбитражное соглашение;

(5) в признании или приведении в исполнение арбитражного решения, независимо от того, в какой стране оно было вынесено, может быть отказано лишь:

а) по просьбе стороны, против которой оно направлено, если эта сторона представит компетентному суду, в котором испрашивается признание или приведение в исполнение, доказательства того, что:

– одна из сторон в арбитражном соглашении была в какой-либо мере недееспособна;

– это соглашение недействительно по закону, которому стороны его подчинили, а при отсутствии такого указания – по закону страны, где решение было вынесено;

– сторона, против которой вынесено решение, не была должным образом уведомлена о назначении арбитра или об арбитражном разбирательстве или по другим причинам не могла представить свои объяснения;

– решение вынесено по спору, не предусмотренному арбитражным соглашением или не подпадающему под его условия, или содержит постановления по вопросам, выходящим за пределы арбитражного соглашения;

– решение еще не стало обязательным для сторон, или было отменено, или его исполнение было приостановлено судом страны, в которой или в соответствии с законом которой оно было вынесено; либо

2) если суд найдет, что:

– объект спора не может быть предметом арбитражного

разбирательства по закону РФ;

– признание и приведение в исполнение этого арбитражного решения противоречат публичному порядку РФ.

Споры, которые вытекают из договорных и других гражданско-правовых отношений, возникающих из торгового мореплавания, независимо от того, являются сторонами таких отношений субъекты российского и иностранного либо только российского или только иностранного права, рассматриваются Морской Арбитражной Комиссией (МАК). В частности, МАК разрешает споры, вытекающие из отношений:

1) по фрахтованию судов, морской перевозке грузов, а также перевозке грузов в смешанном плавании (река–море);

2) по морской буксировке судов и иных плавучих объектов;

3) по морскому страхованию и перестрахованию;

4) связанных с куплей-продажей, залогом и ремонтом морских судов и иных плавучих объектов;

5) по лоцманской и ледовой проводке, агентскому и иному обслуживанию морских судов, а также судов внутреннего плавания, поскольку соответствующие операции связаны с плаванием таких судов по морским путям;

6) связанных с использованием судов для осуществления научных исследований, добычи полезных ископаемых, гидротехнических и иных работ;

7) по спасанию морских судов либо морским судном судна внутреннего плавания, а также по спасанию в морских водах судном внутреннего плавания другого судна внутреннего плавания;

8) связанных с подъемом затонувших в море судов и иного имущества;

9) связанных со столкновением морских судов, морского судна и

судна внутреннего плавания, судов внутреннего плавания в морских водах, а также с причинением судном повреждений портовым сооружениям, средствам навигационной обстановки и другим объектам;

10) связанных с причинением повреждений рыболовным сетям и другим орудиям лова, а также с иным причинением вреда при осуществлении морского рыбного промысла.

Морская арбитражная комиссия разрешает также споры, возникающие в связи с плаванием морских судов и судов внутреннего плавания по международным рекам, в случаях, указанных в настоящей статье, а равно споры, связанные с осуществлением судами внутреннего плавания заграничных перевозок.

Регламент МАК, порядок исчисления арбитражного сбора, ставки гонораров арбитров и других расходов утверждает Торгово-промышленная палата РФ.

Морская арбитражная комиссия принимает к рассмотрению споры при наличии соглашения между сторонами о передаче их на ее разрешение. Комиссия принимает к рассмотрению также споры, которые стороны обязаны передать на ее разрешение в силу международных договоров Российской Федерации.

По делам, подлежащим рассмотрению МАК, председатель Комиссии может по просьбе стороны установить размер и форму обеспечения требования и, в частности, вынести постановление о наложении ареста на находящиеся в российском порту судно или груз другой стороны.

Вопрос о компетенции МАК по конкретному делу решается составом арбитража, рассматривающим спор. При этом арбитражная оговорка, являющаяся частью договора, трактуется как соглашение, не зависящее от других условий договора. Решение МАК о том, что договор ничтожен, не влечет за собой в силу закона недействительность

арбитражной оговорки.

Председатель МАК может по просьбе стороны установить размер и форму обеспечения требования по делам, подлежащим рассмотрению в МАК. В арбитражные расходы и сборы включены: регистрационный сбор, арбитражный сбор, дополнительные расходы и издержки сторон<sup>222</sup>. Регистрационный сбор уплачивается в размере 500 долларов США, а Арбитражный сбор исчисляется в долларах США в соответствии со следующей шкалой:

МАК состоит из 25 членов комиссии, назначаемых ТПП РФ, из числа которых стороны вправе избирать желательных им арбитров. При рассмотрении дел комиссия руководствуется Правилами производства.

Решения МАК исполняются сторонами добровольно. Решение Комиссии, не исполненное стороной добровольно, приводится в исполнение в соответствии с законом и международными договорами, включая Нью-Йоркскую конвенцию о признании и приведении в исполнение иностранных арбитражных решений 1958 г., участником которой является Россия.

Решения МАК могут быть оспорены в Московском городском суде только по процедурным основаниям (отсутствие арбитражного соглашения между сторонами, нарушение правил процедуры, не уведомление стороны о дате слушания дела и т.д.).

Кроме МАК, для рассмотрения споров, в том числе вытекающих из торгового мореплавания, могут создаваться третейские суды.

Статья 135 (пункт 2 Части 1) Арбитражного процессуального

---

<sup>222</sup> Регистрационный сбор уплачивается при подаче в МАК искового заявления или ходатайства об обеспечении требования, для покрытия расходов, возникающих до начала арбитражного разбирательства. Арбитражный сбор взимается по каждому поданному для разбирательства в МКА иску, для покрытия общих расходов, связанных с деятельностью МКА (в частности, гонораров арбитров, докладчиков, вознаграждения секретариата, расходов по организации арбитражного разбирательства и т.п.). Дополнительные расходы – это особые издержки, которые МКА несет в связи с разбирательством конкретного дела (в частности, издержки на проведение экспертизы и письменные переводы, вознаграждение экспертам, переводчикам, возмещение расходов свидетелей, командировочные расходы и др.). Издержки сторон – это те, которые несут стороны в связи с защитой своих интересов при разбирательстве спора в МКА, помимо иных расходов.

кодекса РФ<sup>223</sup> (далее – АПК) допускает, что по соглашению сторон возникший или могущий возникнуть спор, вытекающий из гражданских правоотношений и подведомственный арбитражному суду, до принятия им решения может быть передан сторонами на рассмотрение третейского суда.

Порядок образования и деятельности третейских судов, находящихся на территории РФ определяется законом от 24.07. 2002 г. № 102-ФЗ «О третейских судах в РФ».<sup>224</sup>

В соответствии с законом (статья 1(2)) в третейский суд по соглашению сторон третейского разбирательства может передаваться любой спор, вытекающий из гражданских правоотношений.

Постоянно действующие третейские суды (органы, которым по соглашению сторон поручена организация третейского разбирательства конкретного спора) могут создаваться торговыми палатами, иными органами, биржами, объединениями, а также предприятиями, учреждениями и организациями, которые информируют арбитражный суд республики в составе РФ, края, области, города, автономной области, автономного округа, на территории которых расположен постоянно действующий третейский суд, о его создании и составе.

Порядок организации, деятельности и разрешения споров для постоянно действующих третейских судов определяется положениями, уставами, регламентами и другими документами, устанавливающими процедуру рассмотрения споров третейским судом предприятия, учреждения или организации, создавших постоянно действующий третейский суд.

Третейское разбирательство, несомненно, имеет ряд преимуществ, которые делают его весьма привлекательным для спорящих сторон. В

---

<sup>223</sup> Арбитражный процессуальный кодекс Российской Федерации от 24.07.2002 № 95-ФЗ. Статья в редакции Федерального закона от 27.07.2010 № 194-ФЗ

<sup>224</sup> Собрание законодательства РФ, 29.07.2002, N 30, ст. 3019; 2010, N 31, ст. 4163; 2011, № 7, ст. 905

частности:

при обращении в третейский суд и истец, и ответчик избирают судью по своему усмотрению;

истец уплачивает третейский сбор, размер которого значительно ниже государственной пошлины, взимаемой при обращении в арбитражный суд;

третейская форма разбирательства имеет укороченные сроки и упрощенную процедуру;

решение третейского суда, по общему правилу, подлежит немедленному исполнению (действующее законодательство не предусматривает возможность обжалования решения третейского суда).

Решение третейского суда исполняется добровольно. Порядок и срок исполнения решения устанавливается в решении. В случае неисполнения решения третейского суда в добровольном порядке существует возможность получения в арбитражном суде исполнительного листа на принудительное исполнение этого решения, за что взимается государственная пошлина – пятикратный размер минимального размера оплаты труда<sup>225</sup>.

---

<sup>225</sup> Срок рассмотрения заявления в арбитражном суде в этом случае не может превышать 1 месяца.