

МИНИСТЕРСТВО НАУКИ И ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

Федеральное государственное автономное образовательное
учреждение высшего образования
«СЕВАСТОПОЛЬСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ»

МОРСКОЙ ИНСТИТУТ

Кафедра судовождения и безопасности судоходства

МОРСКОЕ ПРАВО

Учебно-методическое пособие
к проведению практических занятий

Севастополь
СевГУ
2024

УДК [347.79+341.225](076.5)
ББК 67.911.17-5*я73
М80

Р е ц е н з е н т :

В. А. Галий – канд. техн. наук, доцент кафедры СБС

Ответственный за выпуск:

А. Р. Аблаев – канд. техн. наук, доцент, и. о. заведующего кафедрой СБС

Составители: Л. Е. Курочкин, В. В. Фролов

М80 Морское право: учебно-методическое пособие к проведению практических занятий / Севастопольский государственный университет, Морской институт, кафедра судовождения и безопасности судоходства; сост.: Л. Е. Курочкин, В. В. Фролов. – Севастополь: СевГУ, 2024. – 33 с. – Текст : электронный.

Целью учебно-методического пособия является оказание помощи студентам при изучении дисциплины «Морское право».

Пособие предназначено для студентов очной и заочной форм обучения по специальности 26.05.05 «Судовождение» и обеспечивает изучение необходимых компетенций в соответствии с требованиями конвенции ПДНВ.

УДК [347.79+341.225](076.5)
ББК 67.911.17-5*я73

Рассмотрено и рекомендовано к изданию на заседании Ученого совета Морского института Севастопольского государственного университета в качестве учебно-методического пособия к проведению практических занятий со студентами специальности 26.05.05 «Судовождение», протокол № 4 от 27 марта 2024 г.

© Курочкин Л.Е., Фролов В.В., сост., 2024
© ФГАОУ ВО «Севастопольский
государственный университет», 2024

СОДЕРЖАНИЕ

Общие положения	4
ПЗ № 1. Кодекс торгового мореплавания РФ, структура и основные положения	7
ПЗ № 2. Правовой статус морского судна. Требования к квалификации экипажа	11
ПЗ № 3. Оформление прихода судна в порт и отхода судна из порта	14
ПЗ № 4. Правовое обеспечение безопасности мореплавания. Организация технического надзора за судами	18
ПЗ № 5. Правовой режим морских пространств. Открытое море. Шельф, исходные линии	21
ПЗ № 6. Правовые вопросы эксплуатации судов. Договор морской перевозки грузов	25
ПЗ № 7. Морские происшествия. Задержание и арест морских судов	29
Список литературы	33

ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Основной целью практического занятия является углубленное изучение соответствующей темы, приобретение аналитического и практического навыков использования полученных знаний для их практического применения.

Задачами практического занятия являются:

- изучение и освоение основных понятий, положений, документов, связанных с национальной и международной правовой базой эксплуатации судна;

- овладение навыками работы с учебными пособиями, учебниками, освоение теоретических положений, посвященных вопросам морского права.

Процесс изучения дисциплины «Морское право» направлен на формирование следующих результатов (табл. 1).

Таблица 1 - планируемые результаты обучения по дисциплине

Категория компетенций	Код и наименование компетенции	Код и наименование индикатора достижения компетенции
Профессиональная компетенция	ПК-11. Способен обеспечить выполнение требований по предотвращению загрязнения (А-П/1)	ПК-11.1. Знает меры предосторожности, которые необходимо принимать для предотвращения загрязнения морской среды;
Профессиональная компетенция	ПК-45. Способен обеспечить исполнение требований законодательства и контроль за выполнением требований законодательства и мер по обеспечению охраны человеческой жизни на море, охраны и защиты морской среды (А-И/1) (А-П/2)	ПК-45.1. Знает основные положения соответствующих конвенций ИМО, касающихся охраны человеческой жизни на море и защиты морской среды; ПК-45.2. Знает нормы международного морского права, содержащихся в международных соглашениях и конвенциях;
Профессиональная компетенция	ПК-78. Способен контролировать наличие на судне и действительность всех требуемых по заведыванию судовых документов и свидетельств	ПК-78.1. Знает виды судовых документов и свидетельств для различных типов судов; ПК-78.2. Умеет контролировать действительность всех требуемых по заведыванию помощника капитана судовых документов и дипломов.

Подготовка к практическому занятию включает следующие последовательные этапы работы:

1. Ознакомление с темой и вопросами практического занятия.
2. Ознакомление с рекомендуемой литературой.
3. Повторение темы и вопросов по тексту лекций и учебно-методическими пособиями.

4. Изучение содержания научных работ, нормативно-правовых источников.

5. Написание текста реферата (если он был задан студенту как домашнее задание).

6. Возможная консультация с преподавателем, собственная оценка готовности к занятию.

Вопросы, которые вынесены на практическое занятие, готовят в полном объеме все студенты группы. Студент должен проявлять активность, стремиться принимать участие в практическом занятии. Участие в практическом занятии может заключаться в следующем:

1. Ответ на вопрос практического занятия.

2. Дополнения студентов по рассматриваемому вопросу после ответа студента.

3. Подготовка проблемных вопросов по теме и их постановка на занятии.

4. Постановка вопросов перед выступающими (на основе содержания выступления) студентами, преподавателем.

Преподаватель оценивает участие в практическом занятии в ходе практического занятия и в его конце. Во внимание принимаются не только ответы на вопросы практического занятия, их качество, но и другие формы участия студентов в работе (выступления с дополнениями, замечаниями, репликами, участие в дискуссии, вопросы выступающим студентам). При оценке учитывается усвоение лекционного материала, изучение дополнительной литературы, нормативно-правовых актов; степень свободного владения и изложения проблемы, самостоятельность и правильность оценок и выводов, умение ответить на поставленные аудиторией и преподавателем вопросы. Большое значение имеет овладение студентами ключевыми понятиями, правовыми категориями.

Систематическая, активная работа на практических занятиях учитывается при итоговом контроле знаний студента. Наиболее активные студенты, постоянно принимающие активное участие в практических занятиях, показавшие отличные знания, поощряются преподавателем, могут быть освобождены от сдачи зачета. Им ставится оценка по итогам текущей успеваемости.

Содержание и объем практических занятий ежегодно претерпевают изменения в соответствии с требованиями образовательного стандарта, рабочих учебных планов, учебной программы дисциплины. Примерный перечень ПЗ представлен в таблице 2.

Таблица 2 – Содержание практических занятий

№ ПЗ	Содержание занятия	ОФО	ЗФО
		Объем (ч)	Объем (ч)
ПЗ-1	Кодекс торгового мореплавания РФ, структура и основные положения.	2	0,25
ПЗ-2	Правовой статус морского судна. Требования к квалификации экипажа.	2	0,25
ПЗ-3	Оформление прихода судна в порт и отхода судна из порта.	2	0,25
ПЗ-4	Правовое обеспечение безопасности мореплавания. Организация технического надзора за судами.	2	0,25
ПЗ-5	Правовой режим морских пространств. Открытое море. Шельф, исходные линии.	2	0,25
ПЗ-6	Правовые вопросы эксплуатации судов.	2	0,25
ПЗ-7	Договор морской перевозки грузов.		
	Морские происшествия. Задержание и арест морских судов	2	0,25

Рекомендуется уделять по 1–2 часа на подготовку к каждому ПЗ, в зависимости от темы и наличия домашних заданий. Готовиться следует по методическим указаниям, при необходимости привлекая материалы лекций, учебную литературу и интернет-источники.

Практическое занятие № 1
Тема: КОДЕКС ТОРГОВОГО МОРЕПЛАВАНИЯ РФ,
СТРУКТУРА И ОСНОВНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Объем: 2 часа.

Учебная цель: Отработать понимание студентами структуры и основных положений Кодекса торгового мореплавания Российской Федерации (КТМ РФ).

Ожидаемые результаты: Формирование компетенций ПК-45 (Способен обеспечить исполнение требований законодательства и контроль над выполнением требований законодательства и мер по обеспечению охраны человеческой жизни на море, охраны и защиты морской среды).

Постановка задач:

1. Обсудить со студентами основные документы морского законодательства Российской Федерации.
2. Выработать у студентов понимание, что одним из основных документов является Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации (КТМ РФ).

Краткие теоретические и справочно-информационные материалы:

Под *торговым мореплаванием* в Кодексе понимается деятельность, связанная с использованием судов для перевозки 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, 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 Кодекса распространяются:

- на морские суда – во время их следования, как морскими путями, так и реками, озерами, водохранилищами и другими водными путями, если специальным законодательством или международными договорами РФ не установлено иное;
- на суда внутреннего плавания, а также на суда смешанного (река-море) плавания – во время их следования морскими путями, а также реками, озерами, водохранилищами и другими путями во время осуществления перевозки с заходом в иностранный морской порт.

Правила Кодекса не распространяются на суда, плавающие под военно-морским флагом РФ.

КТМ РФ состоит из 27 глав, включающих 430 статей. Его структура следующая.

Глава I. Общие положения.

Глава II. Судно.

В главе даются понятия судна (торгового, рыболовного, ядерного) и его национальной принадлежности, судовладельца и собственника судна, классификационного общества, регистрации судов, а также представлен перечень основных судовых документов.

Глава III. Регистрация судов, прав на них и сделок с ними.

В главе приводятся органы, осуществляющие регистрацию судов, условия регистрации судов и документы, которые оформляются при регистрации.

Глава IV. Экипаж судна. Капитан судна.

В главе приводится состав экипажа, требования к квалификации, состоянию здоровья и гражданству членов экипажа, их права и обязанности.

Глава V. Государственный портовый контроль.

В главе освещается правовой статус морского порта, функции капитана морского порта, сущность контроля судов государством порта, причины задержания судов.

Глава VI. Лоцманская проводка.

В главе приводятся цель лоцманской проводки, требования к морским лоцманам, взаимоотношения лоцмана и капитана судна.

Глава VII. Затонувшее имущество.

В главе приводятся правила подъема затонувшего имущества и права на него.

Глава VIII. Договор морской перевозки груза.

В главе приводятся понятия и реквизиты договора морской перевозки груза, который заключаются в процессе коммерческой эксплуатации морских судов, требования к подаче судна под погрузку и погрузке груза, выгрузке и выдаче груза.

Глава IX. Договор морской перевозки пассажира.

В главе приводятся понятия и реквизиты договора морской перевозки пассажира, права и обязанности пассажира и перевозчика.

Глава X. Договор фрахтования судов на время (тайм-чартер).

В главе приводятся понятия и реквизиты договора фрахтования судна на время (тайм-чартер).

Глава XI. Договор фрахтования судна без экипажа (бербоут-чартер).

В главе приводятся понятия и реквизиты договора фрахтования судна без экипажа (бербоут-чартер).

Глава XII. Договор буксировки.

В главе приводятся понятия договоров морской буксировки судов (портовой и межпортовой).

Глава XIII. Договор морского агентирования.

В главе приводится определение договора морского агентирования, требования к морским агентам и возлагаемые на них функции.

Глава XIV. Договор морского посредничества.

В главе приводится определение договора морского посредничества, функции морского брокера.

Глава XV. Договор морского страхования.

В главе приводится понятие договора морского страхования, его объектов, а также права и обязанности страхователя и страховщика.

Глава XVI. Общая авария.

В главе приводятся понятия общей аварии судов, ее оформление, порядок возмещения убытков от гибели или повреждения судна/груза, понятие диспаши.

Глава XVII. Возмещение убытков от столкновения судов.

В главе приводится порядок возмещения убытков от столкновения судов.

Глава XVIII. Ответственность за ущерб от загрязнения с судов нефтью.

В главе приводится порядок возмещения убытков от загрязнения морской среды нефтью с судов.

Глава XIX. Ответственность за ущерб в связи с морской перевозкой опасных и вредных веществ.

В главе приводится порядок возмещения убытков от загрязнения морской среды опасными и вредными веществами.

Глава XIX.1. Ответственность за ущерб от загрязнения бункерным топливом.

В главе приводится порядок возмещения убытков от загрязнения морской среды бункерным топливом.

Глава XX. Спасание судов и другого имущества.

В главе приводится понятие затонувшего в море имущества, право на него, порядок подъема и право на вознаграждение за спасание.

Глава XXI. Ограничение ответственности по морским требованиям.

В главе приводятся лица, имеющие право на ограничение ответственности, пределы ответственности судовладельца за причиненный ущерб.

Глава XXII. Морской залог на судно. Ипотека судна или строящегося судна.

В главе приводятся понятия морского залога на судно и ипотеки судна и их особенности.

Глава XXIII. Арест судна.

В главе представлены полномочия на арест судна, перечень морских требований, порядок освобождения судна из-под ареста.

Глава XXIV. Морские протесты.

В главе приводится сущность морского протеста, порядок и срок для его заявления.

Глава XXV. Претензии и иски. Исковая давность.

В главе приводятся права на предъявление претензий и исков и порядок их предъявления.

Глава XXVI. Применимое право.

В главе приводится определение права, подлежащего применению к отношениям, возникающим из торгового мореплавания, и его виды.

Глава XXVII. Заключительные положения.

Выполнение заданий или упражнений на ПЗ:

1. Выдать задание на обсуждение следующих тем:
 - Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации (КТМ РФ) и его место в системе морского законодательства Российской Федерации;
 - Структура Кодекса торгового мореплавания Российской Федерации (КТМ РФ);
 - Сфера распространения Правил Кодекса.

Контрольные вопросы:

1. Назовите основной нормативный документ Российской Федерации, лежащий в основе морского права.
2. Назовите цель, задачи и содержание КТМ РФ.
3. Что понимают под торговым мореплаванием в КТМ РФ?
4. Приведите названия и кратко охарактеризуйте каждую главу КТМ РФ.

Практическое занятие № 2
Тема: ПРАВОВОЙ СТАТУС МОРСКОГО СУДНА.
ТРЕБОВАНИЯ К КВАЛИФИКАЦИИ ЭКИПАЖА

Объем: 2 часа.

Учебная цель: изучить правовое положение и состав экипажа судна.

Ожидаемые результаты: Формирование компетенций ПК-45.1 (Знает основные положения соответствующих конвенций ИМО, касающихся охраны человеческой жизни на море и защиты морской среды).

Постановка задач:

1. Провести обсуждение со слушателями вопросов комплектования экипажа судна.

2. Выработать у слушателей понимание, что суда должны быть укомплектованы квалифицированными, дипломированными и пригодными по состоянию здоровья к труду моряками согласно международным требованиям.

Краткие теоретические и справочно-информационные материалы:

Правовое положение и состав экипажа судна.

Суда компаний должны быть укомплектованы квалифицированными, дипломированными и пригодными по состоянию здоровья к труду моряками согласно международным требованиям.

Особое внимание должно быть обращено на персонал, от которого зависит действенность и эффективность системы управления безопасностью.

Правовые отношения экипажа судна, плавающего под флагом РФ, а также отношения между членами экипажа, которые участвуют в эксплуатации этого судна, между членами экипажа этого судна судовладельцем определяются действующим законодательством РФ.

В экипаж судна входят капитан, другие лица командного состава и судовая команда. К командному составу судна, кроме капитана, относятся: помощники капитана, судовые механики, электромеханики, радиоспециалисты, судовой врач, боцман.

К командному составу судовладелец может отнести лиц других судовых специальностей.

Судовая команда состоит из лиц, которые выполняют служебные обязанности на судне и не относятся к командному составу.

Минимальный состав зависит от типа, района плавания, назначения судна и устанавливается согласно Правилам определения минимального состава экипажа судна.

Минимальный состав экипажа – минимальное количество лиц командного состава и судовой команды, которые могут в любое время эксплуатации обеспечить безопасное управление судном, а именно: безопасность людей, судна, хранение груза, имущества и защита окружающей природной среды.

Состав и численность судовых экипажей устанавливается компанией в зависимости от назначения, размера, технической оснащенности, энергоемкости, степени автоматизации, условий эксплуатации судов с учетом конвенционных и национальных норм безопасности мореплавания и защиты окружающей среды, национального трудового законодательства.

Для того, чтобы длительность работы экипажа не превышала безопасно допустимый уровень, должны быть определены:

- перечень необходимых и достаточных функций, что должны выполняться на судне во время будущих рейсов;
- квалификация моряков, необходимая для выполнения этих функций;
- функции, что можно совмещать при нормальной эксплуатации судна;
- функции, что можно совмещать за предусмотренными аварийными ситуациями на судне;
- минимальное количество квалифицированных моряков, нужных для безопасного выполнения функций по совместительству.

К работе на судне допускаются лица, которых признано в установленном порядке пригодными для этого по состоянию здоровья.

Не должны допускаться к работе на судне лица моложе 16 лет. А моряки моложе 18 лет не должны работать в ночное время.

К занятию должностей капитана и других лиц командного состава допускаются лица, которые имеют соответствующие звания, которые удостоверяются выдачей дипломов или квалификационных свидетельств после успешной сдачи экзаменов в государственной квалификационной комиссии.

Дипломы составляются на официальном языке той страны, где выдается документ. Если используемый язык не является английским, то документ должен обязательно содержать перевод на английский язык.

К занятию должностей командного состава, для которых не предусмотрено присвоение звания, а также членов судовой команды допускаются лица, имеющие выданные в установленном порядке соответствующие документы, которые подтверждают их квалификацию, необходимую для исполнения обязанностей на судне.

Все лица судового экипажа должны:

- Знать и квалифицированно исполнять свои обязанности;
- Знать обязанности по борьбе за живучесть; уметь пользоваться аварийно-спасательным и противопожарным имуществом и инвентарем, индивидуальными и коллективными спасательными средствами, оказывать первую помощь пострадавшим, организовывать оставление судна и спасение людей;
- Знать и соблюдать Правила: техники безопасности, пожарной безопасности, технической эксплуатации судовых устройств и механизмов, охраны окружающей среды, а также – пограничные, таможенные и санитарные требования пребывания.

Порядок приема на работу лиц судового экипажа, их права и обязанности, условия работы на судне и оплаты труда, социально-бытового обслужи-

вания в море и порту, а также порядок и основания увольнения регулируются законодательством РФ.

Любое лицо судового экипажа на судах заграничного плавания должны иметь при себе удостоверение личности моряка. К этому документу в обязательном порядке должна выдаваться судовая роль. Сведения в судовой роли и в удостоверении должны совпадать.

Выполнение заданий или упражнений на ПЗ:

1. Выдать задание на обсуждение следующих тем:
 - минимальный состав экипажа судна;
 - порядок дипломирования и допуск членов экипажа;
 - правовые отношения экипажа судна, плавающего под флагом РФ.
2. Провести обсуждение.
2. Просмотр учебного фильма «2. Власть и ответственность капитана гражданского судна».

Контрольные вопросы:

1. Дать определение понятия экипаж судна, кто входит в его состав. На какие службы разделяются члены экипажа?
2. Какие требования предъявляются к кандидатам в члены экипажа?
3. Как осуществляется дипломирование моряков в РФ?
4. Перечислить должности членов судового экипажа.
5. Назовите права экипажа судна.
6. Каковы обязанности экипажа судна?
7. Назовите меры по организации борьбы за живучесть судна, спасения человеческой жизни на море.
8. Что понимается под удостоверением личности члена экипажа?
9. Перечислите права и обязанности капитана судна.
10. Каковы обязанности лиц командного состава (кроме капитана)?

Практическое занятие № 3
Тема: ОФОРМЛЕНИЕ ПРИХОДА СУДНА В ПОРТ
И ОТХОДА СУДНА ИЗ ПОРТА

Объем: 2 часа.

Учебная цель: показать слушателям оформление деклараций и документов, необходимых для оформления прихода судна в порт и отхода судна из порта.

Ожидаемые результаты: формирование компетенций ПК-78.1 (Знает виды судовых документов и свидетельств для различных типов судов) и ПК-78.2 (Умеет контролировать действительность всех требуемых по заведению помощника капитана судовых документов и дипломов).

Постановка задач:

1. Довести до студентов процедуру оформления прихода и отхода судна.
2. Детально проработать, как происходит таможенное оформление.

Краткие теоретические и справочно-информационные материалы:

Под оформлением судна в порту понимаются уплата таможенных и портовых сборов, подготовка необходимых документов для перегрузочных операций. Сюда также относятся выполнение всех административных и таможенных формальностей, обеспечение судна в случае необходимости лоцманской службой, буксирами, уплата причальных, лоцманских и других сборов за счет судоходной компании.

Оформление прихода.

Для выполнения операции декларирования, т.е. прохождения всех видов формальностей при оформлении прихода судна, следует предъявить администрации порта судовые документы и оформить генеральную, грузовую, санитарную, экологическую декларации и документы, необходимые для оформления судна и груза в таможне.

Судовые документы включают:

- свидетельство о праве плавания под государственным флагом (судовой патент); свидетельство о праве собственности на судно; классификационное свидетельство; мерительное свидетельство; свидетельство о грузовой марке; свидетельство о пригодности судна к плаванию; свидетельство о минимальном составе экипажа; пассажирское свидетельство, если на судне перевозится более 12 человек;
- список лиц судового экипажа - судовая роль (crew list); судовое санитарное свидетельство; список пассажиров, находящихся на судне; судовой журнал; машинный журнал (для судов с механическим двигателем); санитарный журнал; лицензию на право пользования судовой радиостанцией; журнал регистрации мер по предотвращению загрязнения моря.

Непосредственно при приходе судна составляется комплект документов:

1. Генеральная декларация, которая содержит общие сведения о судне, грузе, пассажирах и экипаже.
2. Грузовая декларация, которая содержит сведения о грузе.
3. Санитарная декларация содержит сведения о санитарной обстановке на судне, количестве пассажиров и экипажа и ответы на вопросы, которые касаются здоровья.
4. Экологическая декларация, которая содержит сведения о природоохранном оборудовании судна:
5. Судовая роль.
6. Список пассажиров.
7. Список портов захода за последний месяц.

Оформление отхода судна.

Капитан заранее подает заявление на право отхода, в котором указывается осадка судна на отход, количество запасов, сроки действия судовых документов и др. В оформлении отхода судна принимают участие представители санитарно-карантинной службы, представители таможни, погранвойск, инспекции портового надзора, агент.

Агент предоставляет следующие документы: генеральную декларацию (показание капитана) в двух экземплярах для таможенного поста и КПП погранвойск; манифест; грузовую декларацию в трех экземплярах; Port clearance о выполнении всех требований порта и оплату всех сборов и плат („судно очищено”), который выдается и подписывается инспекцией портового надзора. Также подаются таможенные декларации членов экипажа, декларация судовых запасов, справка о наличии валюты в судовой кассе, список наличия оружия, боеприпасов и наркотических средств и др. Во время оформления представители таможни проставляет штампы в грузовых манифестах и Port clearance, пограничники ставят отметки в паспортах моряка членов экипажа. Окончанием работы комиссии является выдача капитану судна Port clearance, который утверждается инспектором капитании порта и инспектором таможни.

В случае с морскими перевозками все таможенные процедуры проводятся в порту или на внутренних таможенных пунктах. При внутритаможенном транзите допускается транспортировка груза из портов к непосредственному месту оформления.

В нашей стране таможенное оформление является прерогативой Федеральной таможенной службы, которая в своей работе руководствуется международными договорами РФ, Кодексом торгового мореплавания и законодательными актами Таможенного Союза (ТС).

Рассмотрим документы, которые необходимы для предъявления в таможенный пост для таможенного оформления судов и грузов.

1. Таможенная декларация (общая, сводная) составляется для членов экипажа, содержит общие сведения о наличии вещевых и валютных ценностей. Составляется в одном экземпляре на судне, который передается на та-

моженный пост, где копируется в пяти экземплярах, которые далее распределяются по подразделениям таможни.

2. Декларация судовых запасов составляется в двух экземплярах для КПП погранвойск и таможенного поста.

3. Список наркотических средств составляется в двух экземплярах для КПП погранвойск и таможенного поста.

4. Список наличия оружия и боеприпасов составляется в двух экземплярах для КПП погранвойск и таможенного поста.

5. Обязательство капитана о несении судовых запасов на берег составляется в одном экземпляре для таможенного поста.

6. Справка о наличии валюты в судовой кассе составляется в одном экземпляре для таможенного поста.

7. Грузовые документы – 5 и более экземпляров.

Таможенные органы проставляют следующие отметки на грузовых документах о выдаче разрешений:

- на выгрузку импортного груза из судна в порт (коносаменты, манифест),
- на вывоз импортного груза из порта вглубь страны (наряды),
- на ввоз экспортного груза в порт (грузовой список, поручения),
- на отправление экспортного груза за границу на борту судна (коносаменты, манифест).

8. Копия мерительного свидетельства.

9. Сертификат соответствия груза для перевозки на данном судне.

Ежедневный рапорт (Daily report) подается каждый день (утром) или два раза в сутки (утром и вечером). Обычно к началу рабочего дня агент должен информировать принципала о результатах работы за минувшие сутки (с 8.00 предыдущих суток до 8.00 текущих суток). В порту отчетные сутки начинаются с 18.00. В этом документе агент указывает:

- результаты грузовых работ за сутки - „Last day result”,
- количество погруженных на судно или выгруженных из него грузов с распределением по трюмам, по номенклатуре и фрахтователям,
- остаток по видам грузов,
- основные простои в работе за минувшие сутки с указанием причин,
- количество ходов (технологических линий),
- ожидаемое время начала/окончания грузовых работ, отхода судна.

Отходной телекс содержит количество груза по трюмам (грузовой план); время окончания формальностей, посадки лоцмана, отхода судна.

Если подписанные погрузочные документы не могут быть переданы по факсу немедленно, то в отходном телексе сообщают основные детали всех подписанных штурманских расписок (коносаментов); осадку на отход, количество запасов.

Относительно оформления документов инструкция судовладельца, направляемая агенту, может содержать рекомендации относительно оформления нотисов о готовности судна к грузовым операциям (при погрузке грузов

разных фрахтователей с разных причалов предоставляются разные нотисы), составления Statement of facts, в котором также следует разделять периоды погрузки грузов разных фрахтователей.

Штурманская расписка (Mate's receipt) оформляется путем подписи на обороте выполненного поручения или составляется в виде отдельного документа, штурманская расписка свидетельствует о переходе ответственности за груз на судовладельца. Дата должна соответствовать фактической дате погрузки и отхода из порта. Замечания и оговорки, которые потом могут быть перенесены в коносамент, вносятся в штурманскую расписку заранее.

Расхождения в реквизитах между коносаментом и штурманской распиской должны быть одобрены судовладельцем. Коносамент подписывается агентом только с письменного разрешения судовладельца.

Агент также проверяет исполнительный грузовой план, составленный портом или стивидорной компанией, и при необходимости вносит дополнения.

Выполнение заданий или упражнений на ПЗ:

1. Обсуждение следующих тем:
 - перечень документов при оформлении прихода судна;
 - таможенное оформление;
 - перечень документов при оформлении отхода судна.
2. Просмотр учебного фильма «3. Приходные и отходные документы 1 часть».

Контрольные вопросы:

1. Какие документы оформляются при приходе судна в порт?
2. Что такое Таможенное оформление судна и груза?
3. Что понимают под процедурой оформления прихода судна?
4. Что понимают под процедурой оформления отхода судна?

Практическое занятие № 4
Тема: ПРАВОВОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ
МОРЕПЛАВАНИЯ. ОРГАНИЗАЦИЯ ТЕХНИЧЕСКОГО НАДЗОРА
ЗА СУДАМИ

Объем: 2 часа.

Учебная цель: Отработка способности идентифицировать факторы безопасности, опасные ситуации и сценарии их развития, воспринимать и управлять рисками, поддерживать должный уровень безопасности судна.

Ожидаемые результаты: формирование компетенций ПК-45 (Способен обеспечить исполнение требований законодательства и контроль над выполнением требований законодательства и мер по обеспечению охраны человеческой жизни на море, охраны и защиты морской среды).

Постановка задач:

1. Дать понятие студентам о назначении и деятельности морских классификационных обществ.
2. Выработать у слушателей понимание процедур осуществления Морским Регистром технического контроля по выполнению требований международных конвенций, соглашений и договоров, в которых участвует РФ.

Краткие теоретические и справочно-информационные материалы:

Судно – это сложное техническое сооружение повышенной опасности, весь жизненный цикл которого проходит в неблагоприятных условиях эксплуатации (агрессивная водная среда, сложные погодные условия, значительное удаление от берега и т.п.). Поэтому как собственник, так и судовладелец должны поддерживать надлежащее техническое состояние судна на всем протяжении его жизненного цикла, от постройки до утилизации. С этой целью, в соответствии с положениями целого ряда норм международного морского права, государство флага обязано осуществлять технический надзор за своими судами.

Под *техническим надзором за судами* следует понимать государственный контроль над соблюдением всех требований, предъявляемых к судам в техническом отношении (с точки зрения надежной и безопасной работы судов и оборудования; безопасности плавания; охраны человеческой жизни; сохранной перевозки грузов; предотвращения загрязнения морской среды).

Технический надзор за морскими судами, независимо от формы собственности судна и его владельца, осуществляется классификационным обществом, избранным судовладельцем, которое действует от имени или по поручению государства. Примерами таких обществ являются: Российский Морской Регистр судоходства (Российская Федерация); Американское Бюро судоходства (США); Бюро Веритас (Франция); Немецкий Ллойд (Германия);

Регистр судоходства Ллойда (Великобритания); Греческий Регистр судоходства (Греция); Дет Норске Веритас (Норвегия) и др.

На классификационное общество обычно возлагаются следующие обязанности:

- разработка правил и технических норм, определяющих условия безопасности плавания судов, охраны жизни и здоровья пассажиров, судовых экипажей, сохранения перевозимых грузов, экологической безопасности судов;
- издание инструкций и технических условий по вопросам классификации судов;
- рассмотрение проектов судов, подлежащих постройке, переоборудованию, капитальному или восстановительному ремонту;
- освидетельствование судов, их механизмов, устройств, оборудования и спасательных средств;
- выдача судовых документов (свидетельство о годности к плаванию, мерительное свидетельство, свидетельство о грузовой марке).

Классификационное общество осуществляет контроль за исполнением требований, предъявляемых к проектированию, конструкции и оборудованию судов, путем освидетельствований (осмотров, замеров, испытаний) с выдачей, продлением или подтверждением документов о пригодности судов к плаванию. Обычно осуществляются следующие виды освидетельствования судов: первоначальное, очередное, ежегодное, непрерывное и внеочередное.

Национальным классификационным обществом РФ является Российский Морской Регистр судоходства, который осуществляет технический надзор, контроль за выполнением требований международных конвенций, соглашений и договоров, в которых участвует РФ, и проводит классификацию морских и речных торговых судов. Регистр основан на государственной форме собственности, относится к сфере управления Министерства транспорта РФ и действует на правах государственного предприятия. В его состав входят Главное управление с месторасположением в г.Санкт-Петербург и территориальные структурные подразделения (филиалы и отделения).

Судно может быть допущено к плаванию только после того, как будет установлено, что оно удовлетворяет требованиям безопасности мореплавания, охраны человеческой жизни и окружающей природной среды.

Выполнение заданий или упражнений на ПЗ:

1. Обсудить виды освидетельствований, осуществляемых Морским Регистром.
2. Просмотр учебного фильма «4.1 ГосПортКонтроль».

Контрольные вопросы:

1. В чем заключается понятие судна в морском праве?
2. Поясните такие понятия как собственник судна и судовладелец.

3. Как определяется национальная принадлежность судна и право плавания под государственным флагом?
4. Каковы правила применения на судне флага РФ?
5. В чем заключается иммунитет государственных судов?
6. Как осуществляется регистрация морских судов. Какова суть параллельной регистрации?
7. В чем состоит технический надзор за морскими судами? Поясните понятие классификационного общества, каковы его обязанности. Назовите классификационное общество РФ.
8. Перечислите и охарактеризуйте основные судовые документы.

Практическое занятие № 5

Тема: ПРАВОВОЙ РЕЖИМ МОРСКИХ ПРОСТРАНСТВ. ОТКРЫТОЕ МОРЕ. ШЕЛЬФ, ИСХОДНЫЕ ЛИНИИ

Объем: 2 часа.

Учебная цель: добиться четкого понимания правового режима морских пространств.

Ожидаемые результаты: Формирование компетенций ПК-45.1 (Знает основные положения соответствующих конвенций ИМО, касающихся охраны человеческой жизни на море и защиты морской среды) и ПК-45.2 (Знает нормы международного морского права, содержащиеся в международных соглашениях и конвенциях).

Постановка задач:

1. Довести до студентов основные определения правового статуса морских пространств.
2. Обсудить темы: *Открытое море, Внутреннее море, Международные проливы.*

Краткие теоретические и справочно-информационные материалы:

В зависимости от существующего в них правового режима в международном морском праве выделяются следующие виды пространств:

1. *Внутренние воды* – водное пространство, расположенное между береговой линией и теми исходными линиями, от которых отсчитывается ширина территориального моря, а также водоемы, располагающиеся на территории государства:

- морские воды, в том числе воды государств-архипелагов, расположенные в сторону берега от прямых исходных линий, принятых для отсчета ширины территориального моря;
- воды портов;
- воды заливов, берега которых принадлежат одному государству, если их ширина не превышает 24 морских миль, а также исторические заливы;
- воды рек, озер и иных водоемов в пределах границ одного государства.

Внутренние воды являются частью государственной территории, поэтому их правовой режим устанавливается прибрежным государством по своему усмотрению. В этих водах иностранцам обычно запрещено заниматься любыми промыслами и исследовательской деятельностью без специального разрешения. Как правило, любые иностранные суда могут заходить во внутренние воды другого государства с разрешения последнего.

2. *Территориальное море* – морской пояс, примыкающий к сухопутной территории и внутренним водам государств и находящийся под суверенитетом прибрежного государства.

На этот морской пояс определенной ширины распространяется сувере-

нитет прибрежного государства. Внешняя граница территориального моря является морской государственной границей прибрежного государства.

В территориальном море суверенитет прибрежного государства осуществляется, однако, с соблюдением права иностранных морских судов пользоваться мирным проходом через территориальное море других стран.

Нормальной исходной линией для измерения ширины территориального моря является линия наибольшего отлива вдоль берега. Конвенция ООН по морскому праву 1982 г. устанавливает, что «каждое государство имеет право устанавливать ширину своего территориального моря до предела, не превышающего 12 морских миль», отмеряемых от установленных ею исходных линий.

Уголовная юрисдикция прибрежного государства 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 судна во время его прохода, за исключением следующих случаев:

а) если последствия преступления распространяются на прибрежное государство;

б) если совершенное преступление нарушает спокойствие в стране или добрый порядок в территориальном море;

в) если капитан судна, дипломатический агент или консульский чиновник государства флага обратится к местным властям с просьбой об оказании помощи;

г) если такие меры необходимы для пресечения незаконной торговли наркотическими средствами или психотропными веществами.

3. *Прилежащая зона* – часть морского пространства, прилегающая к территориальному морю, шириной не более 24 морских миль (отсчитываемых от тех же исходных линий, что и территориальное море), в котором прибрежное государство может осуществлять контроль в определенных законом установленных областях.

Согласно ст. 33 Конвенции ООН по морскому праву, контроль может быть необходим:

а) для предотвращения нарушений таможенных, фискальных, иммиграционных или санитарных правил в пределах его территории или территориального моря;

б) для наказания за нарушение этих правил.

Таким образом, прилежащая зона может быть четырех видов: таможенная, фискальная, иммиграционная и санитарная. Она не может простирается за пределы 24 морских миль, отсчитываемых от тех же исходных линий, от которых отмеряется территориальное море.

4. *Исключительная экономическая зона* – морской район, находящийся за пределами территориального моря и прилегающий к нему, шириной не более 200 морских миль, отсчитываемых от тех же исходных линий, от которых отмеряется ширина территориального моря.

В этом районе установлен специфический правовой режим. Конвенция 1982 г. предоставила прибрежному государству в исключительной экономической зоне суверенные права в целях разведки и разработки естественных ресурсов как живых, так и неживых, а также права в отношении других видов деятельности в целях экономической разведки и разработки указанной зоны, таких как производство энергии путем использования воды, течений и ветра. Другие государства могут участвовать в промысле живых ресурсов исключительной экономической зоны только по соглашению с прибрежным государством. За прибрежным государством признана также юрисдикция в отношении создания и использования искусственных островов, установок и сооружений, морских научных исследований и сохранения морской среды.

В то же время другие государства как морские, так и не имеющие выхода к морю, пользуются в исключительной экономической зоне свободами судоходства, полетов над ней, прокладки кабелей и трубопроводов и другими узаконенными видами использования моря, относящимися к этим свободам. Указанные свободы осуществляются в зоне, как в открытом море.

5. *Континентальный шельф* – морское дно и недра подводных районов, простирающихся за пределы территориального моря на всем протяжении естественного продолжения сухопутной территории до внешней границы подводной окраины материка.

Вопрос о континентальном шельфе в международно-правовом плане возник, когда выяснилось, что в недрах шельфа находятся залежи минерального сырья, ставшие доступными для добычи. На I Конференции ООН по морскому праву в 1958 г. была принята специальная Конвенция о континентальном шельфе, признавшая суверенные права прибрежного государства над континентальным шельфом в целях разведки и разработки его естественных богатств, в том числе минеральных и других неживых ресурсов поверхности и недр морского дна, а также живых организмов на морском дне.

Права прибрежного государства на континентальный шельф не затрагивают правового статуса покрывающих вод и воздушного пространства над ними. Следовательно, осуществление этих прав не должно вести к ущемлению свободы судоходства и свободы полетов над континентальным шельфом. Научные исследования на континентальном шельфе в пределах 200 морских миль могут производиться с согласия прибрежного государства.

Как правило, прибрежные государства регламентируют разведку и разработку природных ресурсов, а также научную деятельность на прилежащих шельфах своими национальными законами и правилами (в РФ – ФЗ «О континентальном шельфе РФ» 1995 г.).

6. *Открытое море* – водная часть морского пространства, находящаяся за пределами национальной юрисдикции, открытая для использования всеми государствами на основе норм международного права.

В морских пространствах за внешней границей территориальных вод суда подчиняются исключительной юрисдикции государства, под флагом которого они плавают. Никакое иностранное судно не вправе препятствовать

судам других государств пользоваться на законных основаниях свободами открытого моря или применять к ним принудительные меры. Из данного принципа допускаются строго ограниченные изъятия, применяемые в конкретных, четко определенных международным правом случаях (например, в случае пиратства).

Конвенция ООН по морскому праву установила, что морские воды за пределами территориального моря и международный район морского дна резервируются для использования в мирных целях.

Действующие в настоящее время Международные правила предупреждения столкновения судов были приняты в 1972 г. В них определен порядок пользования, применения радиолокаторов, расхождения и скорости судов при их сближении и др. Вопросы спасания на море регулируются Конвенцией по поиску и спасанию на море 1979 г. и Конвенцией о спасании 1989 г.

Выполнение заданий или упражнений на ПЗ:

1. Распределить студентов по 3 подгруппам и выдать каждой подгруппе задание подготовить доклад по темам: Открытое море, Внутреннее море, Международные проливы с последующим обсуждением.
2. Просмотр учебного фильма «5.1 Суверенитет и границы».

Контрольные вопросы:

1. Приведите классификацию морских пространств.
2. Каков правовой режим внутренних вод?
3. Каков правовой режим территориального моря?
4. Каков правовой режим архипелажных вод?
5. Каков правовой режим исключительной экономической зоны?
6. Каков правовой режим прилегающей зоны?
7. Каков правовой режим континентального шельфа?
8. Каков правовой режим открытого моря?
9. Каков правовой режим Района?
10. Назовите проливы, используемые для международного судоходства. Каков правовой режим Черноморских проливов и Керченского пролива?
11. Каков правовой режим морских каналов.

Практическое занятие № 6

Тема: ПРАВОВЫЕ ВОПРОСЫ ЭКСПЛУАТАЦИИ СУДОВ. ДОГОВОР МОРСКОЙ ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ

Объем: 2 часа.

Учебная цель: ознакомиться с нормативной базой и условиями договора морской перевозки груза, которая регулируется Кодексом Торгового мореплавания.

Ожидаемые результаты: Формирование компетенций ПК-45.1 (Знает основные положения соответствующих конвенций ИМО, касающихся охраны человеческой жизни на море и защиты морской среды) и ПК-45.2 (Знает нормы международного морского права, содержащиеся в международных соглашениях и конвенциях).

Постановка задач:

1. Ознакомить студентов с правовым обеспечением морских перевозок.
2. Изучить образцы документов на морские перевозки.

Краткие теоретические и справочно-информационные материалы:

Договор морской перевозки – это соглашение между двумя сторонами, по которому перевозчик обязуется доставить груз или пассажира в определённый пункт назначения. При этом отправитель или фрахтователь обязуется уплатить за эту услугу установленную плату.

В статье рассмотрим виды договоров морской перевозки грузов и пассажиров, их формы, а также ответственность и обязанности сторон.

В зависимости от предмета договора морской перевозки выделяют два основных вида:

- договор морской перевозки пассажиров и багажа;
- договор морской перевозки грузов.

Контракт на морской фрахт – это соглашение между двумя субъектами, один из которых предоставляет транспортное средство для выполнения рейсов за заявленную плату. Составляется в письменном виде.

Сторонами договора выступают фрахтовщик, который предоставляет судно в аренду, и фрахтователь – его клиент. В зависимости от нужд заказчика документ заключают на определённый срок, определённое количество рейсов. Также клиенту может быть предоставлено судно вместе с экипажем.

Договор на фрахт морского транспорта заключается для транспортировки больших партий груза или для товаров, имеющих определённые свойства.

Нормативная база и условия договора морской перевозки груза регулируется Кодексом Торгового мореплавания РФ от 30.04.1999 N 81-ФЗ (ред. от 28.02.2023).

Договор перевозки груза морским транспортом – это соглашение, по которому перевозчик обязуется перевезти груз в определённый пункт назначения, а грузовладелец обязуется уплатить за услугу установленную плату.

Договор перевозки морем может быть составлен с определёнными условиями:

- чартер – это договор, при котором для морской перевозки груза предоставляется всё судно, его часть или определённые помещения;
- без вышеуказанных условий – перевозчик сам определяет, где расположить груз на судне и какие техусловия предоставить.

Заключение договора перевозки груза морским транспортом подтверждается коносаментом.

Чтобы избежать проблем в будущем, необходимо знать, как правильно заполнить договор морской перевозки. В документе необходимо указать следующие пункты:

1. Информацию об отправителе и получателе груза.
2. Точку отправления и назначения.
3. Подробное описание груза, включая его тип, вес, объём и другие характеристики.
4. Дату отгрузки и доставки.
5. Условия оплаты и цены за перевозку.
6. Обязанности и ответственность перевозчика и грузоотправителя.
7. Сведения о транспортном средстве, осуществляющем перевозку.
8. Условия страхования груза.
9. Порядок урегулирования споров и претензий.

Также в договоре необходимо определить стальнойное время. Это отрезок времени, который предоставляется для погрузки груза. Если его не будет в договоре, время погрузки определяется портом.

Особенности оформления и содержания договоров морской перевозки зависит от специфики груза и требований сторон, но не должны нарушать требования законодательства.

Перевозчик обязан подать судно в порт погрузки, указанный отправителем в договоре морской перевозки. Порт должен быть пригодным для безопасного нахождения, погрузки, выгрузки и выхода в море. Если порт будет не соответствовать условиям безопасности или не будет указан в договоре, перевозчик вправе отказаться от выполнения услуг и потребовать возмещение понесённых убытков.

Если место погрузки непригодно, судно может быть подано перевозчиком в предназначенное для этого место, которое обычно используется портом. Отправитель может потребовать, чтобы судно было поставлено в другое место погрузки за его счёт.

Перевозчик обязан уведомить отправителя о готовности судна к погрузке груза. Уведомление подаётся в письменной форме. День и час подачи определяются соглашением сторон, при отсутствии соглашения – правилами выбранного порта.

Если судно не готово к погрузке груза в указанное в уведомлении время, отправитель вправе потребовать от перевозчика возмещения убытков.

Пример:

Представим, что российская компания заключила договор морской перевозки груза с датским перевозчиком. Согласно договору, груз должен быть перевезён из Санкт-Петербурга в Копенгаген. Перевозчик обязан подать судно в порту Санкт-Петербурга не позднее 15 июля. Если судно не будет готово к погрузке в указанное время, фрахтователь вправе потребовать от перевозчика возмещения убытков. Время погрузки определяется соглашением сторон. Если стороны не договорились о времени, погрузка происходит по правилам порта Санкт-Петербурга. Погрузка груза задерживается из-за погодных условий, отправитель обязан возместить перевозчику причинённые убытки.

Отправитель обязан указать безопасный порт для судна и экипажа и вовремя привезти груз для погрузки. Также заказчик должен возместить убытки, если задержка погрузки произошла по его вине. Оплата потребуется, если перевозчик осуществил груз раньше стальнойного времени.

Отправителю необходимо предоставить все необходимые сертификаты и маркировку для своего груза.

Перевозчик несёт полную ответственность за сроки доставки, потерю и повреждение груза с момента принятия груза для перевозки до момента его выдачи.

Перевозчик не несёт ответственности за утрату или повреждение груза, если эти события произошли по причинам, которые от него не зависели. Например, если груз был повреждён из-за стихийного бедствия, пожара, военных действий или забастовки. Полный перечень причин указан в ст. 166 Кодекса торгового мореплавания РФ.

Однако если перевозчик не соблюдал правила перевозки груза, не обеспечил его надлежащую упаковку или не выполнил свои обязанности по договору, то возместить ущерб он должен.

Если груз не выдан получателю в указанное по договору время, то доставка считается просроченной. Если груз не выдан в течение 30 дней, груз считается утраченным.

Ответственность за ущерб, нанесённый перевозчику, лежит на отправителе и фрахтователе. Чтобы избежать возмещения убытков, необходимо привести доказательства того, что ущерб возник не по их вине или не по вине тех людей, за чьи действия или бездействие они несут ответственность.

Коносамент – это товарно-транспортный документ, подтверждающий заключённый договор морской перевозки между отправителем и перевозчиком. Как правило, его выдают после погрузки груза на судно по требованию заказчика морской транспортировки. Этот документ предъявляется при получении груза в порту назначения.

Коносамент может быть составлен на определённое лицо, такой документ будет именованным, или на предъявителя – ордерный. Экземпляров оригина-

нала документа может быть несколько. Как только по одному из них будет получен груз, действие остальных аннулируется.

Форма коносамента создаётся в типографии и заполняется вручную. В нём указывают всю информацию о перевозке. Подробнее с содержанием можно ознакомиться в подп.3 - 8 п.1 ст. 144 Кодекса торгового мореплавания РФ.

Выполнение заданий или упражнений на ПЗ:

1. Распределить студентов по 3 подгруппам и выдать каждой подгруппе задание подготовить вариант грузового документа:

- коносамент;
- манифест;
- штурманская записка.

2. Просмотр учебного фильма «6.1 Фрахт, Чартер».

Контрольные вопросы:

1. В чем состоит сущность морской перевозки груза?

2. Дайте понятие и приведите формы договора морской перевозки груза?

3. В чем заключается сущность основных документов, лежащих в основе договора морской перевозки груза?

4. Назовите реквизиты документов, лежащих в основе договора морской перевозки груза.

5. Перечислите права и обязанности сторон по договору морской перевозки груза.

6. Каковы основания освобождения перевозчика от ответственности за несохранность груза?

7. Как осуществляется таможенный контроль над судами и перевозимыми на них грузами?

Практическое занятие № 7
Тема: МОРСКИЕ ПРОИСШЕСТВИЯ. ЗАДЕРЖАНИЕ
И АРЕСТ МОРСКИХ СУДОВ

Объем: 2 часа.

Учебная цель: изучить содержание основных нормативных актов РФ по морским авариям и инцидентам.

Ожидаемые результаты: в результате изучения данной темы студент должен уметь анализировать содержание требований по морским авариям и инцидентам.

Постановка задач:

1. Рассмотреть классификацию морских аварий и инцидентов.
2. Рассмотреть, при каких обстоятельствах возможен арест или задержание судна.

Краткие теоретические и справочно-информационные материалы

Под морскими происшествиями понимаются обстоятельства, нарушающие обычный порядок эксплуатации морского торгового судна, которые могут вызвать для судовладельца определенные юридические последствия. Нарушение обычного порядка, связанного с эксплуатацией судна, может иметь место на борту судна и вне его, как во время плавания судна, так и во время его стоянки. Согласно КТМ арестом является любое задержание или ограничение в передвижении судна независимо от того, какая формулировка используется при вынесении постановления (определения) суда. Арест осуществляется для обеспечения морского требования. Под третейским судом, уполномоченным законом налагать арест по морским делам, понимается МАК. В соответствии с п.4 Положения о МАК по делам, подлежащим рассмотрению, председатель Комиссии может по просьбе стороны установить размер и форму обеспечения требования и, в частности, вынести постановление о наложении ареста на находящееся в российском порту судно.

Для осуществления ареста судна суд должен установить, по крайней мере, следующие обстоятельства: требование является морским; лицо, заявляющее требование, является надлежащим лицом; судно, в отношении которого заявляется требование об аресте, принадлежит лицу, которое несет ответственность по морскому требованию или является "sister ship"; и т.п. Для этого истец должен представить определенные доказательства.

Арест судна состоит из объявления запрета распоряжаться судном, а при необходимости – в его изъятии. Поскольку у судебного пристава-исполнителя отсутствует возможность перемещения судна в иное место, оно может быть оставлено на месте ареста вне зависимости от желания собственника, должника или третьих лиц. Обычно для стоянки арестованного судна выделяется место у причала, не находящегося в эксплуатации, или на рейде.

Если надлежащее обеспечение предоставляется судовладельцем в течение 72 часов, то в дальнейшем можно избежать процедуры обеспечительного ареста.

О наложении ареста выносится мотивированное постановление, направляемое капитану порта, который в этом случае отказывает в выдаче разрешения на выход судна из порта.

Морской протест является способом обеспечения доказательств, существующим в торговом мореплавании не одно столетие. Морской протест является одним из видов письменных доказательств, подлежащих оценке судом или арбитражем. Согласно ст.50 ГПК каждая сторона должна доказать те обстоятельства, на которые она ссылается как на основание своих требований и возражений. Такое же требование содержится в ст.53 АПК. Морской протест особенно важен при рассмотрении требований, возникших в результате происшествий, участниками или свидетелями которых являлись, как правило, лишь работники судовладельца (перевозчика).

Морской протест является самостоятельным способом обеспечения доказательств. Суд вправе обеспечивать доказательства, однако, лишь по делу, принятому к своему производству (ст.57 ГПК). Однако между обеспечением доказательств на основании заявления о морском протесте, которое производится в соответствии со ст.394 КТМ, и обеспечением доказательств согласно ст. 103 Основ законодательства о нотариате имеется существенное различие.

Во-первых, при рассмотрении заявления о морском протесте не производится осмотр вещественных доказательств и не назначается экспертиза.

Во-вторых, нотариус не направляет извещения о времени и месте обеспечения доказательств сторонам и заинтересованным лицам.

В-третьих, капитан и члены экипажа судна не предупреждаются нотариусом об ответственности за дачу заведомо ложных показаний или за отказ/уклонение от дачи показаний.

Происшествие, выступающее основанием для предъявления к судовладельцу имущественных требований, может произойти как во время плавания, так и при стоянке в порту. Разумеется, большинство происшествий, в отношении которых возникает необходимость в оформлении морского протеста, происходит во время плавания.

Заявление о морском протесте делается капитаном, на которого возлагается управление судном, в том числе судовождение, принятие мер, необходимых для обеспечения безопасности мореплавания, защиты и сохранения морской среды, предотвращения всякого вреда судну и находящимся на нем людям и грузу. Командирами военных кораблей и военно-вспомогательных судов – при осуществлении спасательных операций.

В заявлении о морском протесте должны быть кратко и точно изложены обстоятельства происшествия и указаны конкретные меры, которые предпринимались для предотвращения ущерба или его уменьшения.

Сведения, излагаемые в заявлении о морском протесте, должны точно соответствовать записям в судовом журнале. Заявление подписывается капитаном судна и заверяется судовой печатью.

Заявление о морском протесте делается:

- в порту Российской Федерации – нотариусу;
- в иностранном порту – должностному лицу консульского учреждения Российской Федерации или компетентному должностному лицу иностранного государства в порядке, установленном законодательством соответствующего государства.

Заявление о морском протесте делается, если происшествие произошло:

- в порту в течение 24 часов с момента происшествия;
- во время плавания судна в течение 24 часов с момента прибытия судна или капитана судна в первый порт после происшествия.

Согласно Основам законодательства о нотариате нотариусы, занимающиеся частной практикой, вправе совершать, наряду с другими нотариальными действиями, морские протесты. Порядок совершения морских протестов регламентирован в главе XIX Основ (ст. 99 - 101), положения которых в основном соответствуют КТМ.

При расхождении данных, приведенных в заявлении о морском протесте, с данными судового журнала судом или арбитражем будут приниматься во внимание данные журнала.

В случае гибели судна срок на заявление о морском протесте, а также на представление выписки из судового журнала исчисляется с момента прибытия капитана в место, в котором делается заявление. В случае гибели судового журнала акт о морском протесте составляется нотариусом на основании других документов – подробного заявления капитана об обстоятельствах происшествия и утраты судового журнала, а также показаний свидетелей.

Акт о морском протесте составляется в двух экземплярах: один экземпляр выдается капитану или уполномоченному лицу, а другой – остается в нотариальной конторе (у нотариуса) вместе с письменным заявлением капитана и выпиской из судового журнала.

Капитан иностранного судна может обратиться с заявлением о морском протесте в консульское учреждение государства, под флагом которого это судно плавает. Обычно консульские конвенции, заключенные Россией, содержат нормы о праве консулов составлять и удостоверять различного рода документы, в том числе и морские протесты.

Выполнение заданий или упражнений на ПЗ:

1. Каждому студенту составить перечень документов, которые должен предоставить судоводитель после морской аварии.
2. Просмотр учебного фильма «7. Морской протест».

Контрольные вопросы:

1. Приведите понятие и объекты спасания на море.
2. Как устанавливается вознаграждение за спасание на море?
3. Какова проблема соотношения буксировки и спасания на море?
4. В чем заключается сущность морского страхования?
5. Назовите причины задержания судна.
6. В чем сущность института ареста судна?

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Истомин В. И. Международные морские конвенции: учеб. пособие / В. И. Истомин, С. Е. Тверская. – Севастополь : СевГУ, 2016. – 102 с.
2. Шемякин А. Н. Морское право: учеб. пособие / А. Н. Шемякин. – Харьков: Изд-во «Одиссей», 2010. – 344 с.
3. Конвенция Организации Объединенных Наций по морскому праву. Перевод ООН. – Нью-Йорк: Изд-во ООН, 1982. – 204 с.
4. Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации: официальный текст – Москва : МОРКНИГА, 2017. – 210 с.
5. Федеральный конституционный закон от 25 декабря 2000 г. №1-ФКЗ (ред. от 12.03.2014) «О государственном флаге РФ» // Собрание законодательства РФ. – 2014. – № 11. – Ст. 1088.
6. Уголовный кодекс РФ от 13.06.1996 г. №63-ФЗ (ред. от 29.07.2017) // Собрание законодательства РФ. – 2017. – № 11. – Ст. 1542.
7. Конвенция ООН об условиях регистрации судов. Перевод ООН. – Нью-Йорк : Изд-во ООН, 1986. – 79 с.
8. Международная конвенция по обмеру судов 1969 г. (КОС–69). – СПб.: ЗАО ЦНИИМФ, 2016. – 80 с.
9. Положение о дипломировании членов экипажей морских судов, утвержденное Приказом Минтранса РФ от 8 ноября 2021г. №378 // Зарегистрировано в Минюсте России 30 ноября 2021 г. N 66102.
10. Сводная конвенция о труде в морском судоходстве. Международная конференция труда, 94-я (морская) сессия, 2006. – 108 с.
11. О Положении об удостоверении личности моряка, Положении о мореходной книжке, образце и описании бланка мореходной книжки, утвержденное постановлением Правительства РФ от 15 ноября 2008 г. № 628 // Российская газета. – 27.08.2008. – № 180.
12. Об утверждении инструкции о порядке применения Положения об утверждении личности моряка (с изменениями на 27 мая 2014 г.), утвержденной Министерством транспорта РФ от 19 декабря 2008 г. № 213 // Российская газета. – 19.09.2014. – № 214.
13. Вахтанин Н. А. Безопасность морского судоходства: учеб. пособие / Н.А. Вахтанин. – Севастополь: Рибэст, 2014. – 684 с.
14. Процедуры контроля судов государством порта 2011 г. Резолюция А.1052(27) ИМО. – СПб.: ЗАО ЦНИИМФ, 2012. – 272 с. – Серия «Судоводителям и капитанам», вып.2.
15. Положение о капитане морского порта : утверждено Приказом Министерства транспорта РФ от 17 февраля 2014 г. № 39 // Российская газета. – 2014. – № 24.

Учебное издание

МОРСКОЕ ПРАВО

*Учебно-методическое пособие
к проведению практических занятий*

Составители: **Курочкин** Леонид Егорович,
Фролов Валерий Владимирович

В авторской редакции

Изд. № 45/2024. Объем 2,25 п.л. Усл. печ. л. 2,09. Уч.-изд. л. 2,205.
Издательский центр ФГАОУ ВО «Севастопольский государственный университет»