

Правовой статус морского порта

Артур НИЦЕВИЧ, партнер «Международной юридической службы»,
Вячеслав ЛЕБЕДЕВ, консультант «Международной юридической службы»

Что это такое — морской порт?

Одним из ключевых звеньев морехозяйственного комплекса Украины являются морские порты и терминалы. Но их правовой статус сегодня не соответствует ни мировым стандартам, ни потребностям развития портового хозяйства страны. В каком же качестве морские порты участвуют в правоотношениях? Являются ли они в собственном смысле участниками правоотношений, то есть субъектами, обладающими правами и исполняющими юридические обязанности? Либо они являются объектами, по поводу которых складываются правоотношения? Казалось бы, альтернатива здесь строгая: либо субъект, либо объект. Однако это не так.

В ч. 1 ст. 73 КТМ Украины определяется понятие «морской порт» через родовое понятие «предприятие». Это определение создает двойственность природы морского порта, поскольку любое предприятие, с одной стороны, объект — целостный имущественный комплекс, а с другой — субъект, то есть юридическое лицо.

В ч. 1 ст. 9 КТМ Российской Федерации понятие «морской торговый порт» определяется как 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. Такое определение морского торгового порта означает, что российский законодатель рассматривает морской торговый порт только как объект права. Субъектом в ч. 4 той же статьи определяются портовые власти. Именно морская администрация порта считается субъектом соответствующих прав и юридических обязанностей, а не порт. Такая трактовка понятия морского порта больше соответствует международным стандартам, например, ст. 11 Конвенции



Организации Объединенных Наций по морскому праву.

Путаницу в определении понятия морского порта и его правовой природы в законодательстве Украины можно объяснить относительной отсталостью морского законодательства Украины, сохранением в нем рудиментов законодательства бывшего СССР. Так, в ст. 61 КТМ СССР морской торговый порт прямо определялся как юридическое лицо — субъект прав и обязанностей.

Территория порта

Ст. 74 КТМ Украины специально посвящена отношениям по поводу территории и акватории морских портов. Территория и акватория являются важнейшими атрибутами морского порта, какая философия ни была бы положена в основание конструкции понятия морского порта.

Морской порт находится на поверхности Земного шара, часть которой и считается его территорией. Деятельность любого морского порта происходит на стыке стихий — воды и суши. Часть суши, то есть земельный участок, отведенный морскому порту, является сухопутной территорией, а часть водной поверхности — акваторией порта. Ч. 3 ст. 74 КТМ Украины говорит о том, что территория и аква-

тория морского порта являются государственной собственностью и предоставляются порту только в пользование. В то же время, ч. 2 ст. 67 Земельного кодекса Украины допускает нахождение земель транспорта, к которым относятся и земли морских портов, в коммунальной и частной собственности. В законодательстве Украины, регулирующем отношения по поводу территории морских портов, имеются и другие противоречия.

Так, упомянутая статья 74, ч. 1, КТМ Украины определенно относит к территории морского порта намытые, насыпанные или созданные за счет порта с применением других гидротехнических технологий площади. В ст. 25, ч. 4, Закона Украины «О транспорте» от 10.11.1994 содержится положение, которое можно истолковать как противоречащее этому с точностью наоборот: к землям морского транспорта не относятся территории, насыпанные или намытые в акватории за средства портов, поскольку п. «а» ч. 1 ст. 69 Земельного кодекса Украины относит к землям морского транспорта земли, находящиеся под морскими портами. П. «б» ч. 1 ст. 69 Земельного кодекса Украины относит к категории земель морского транспорта земли под гидротехническими сооружениями. В то же время п. «в» ч. 1 ст. 58 Земельного кодекса относит земли под гидротех-

ническими сооружениями к землям водного фонда.

Конечно, имеются способы разрешения коллизии правовых норм. Например, КТМ Украины был принят позже Закона «О транспорте», поэтому отнесение намытых, насыпанных или созданных с помощью других технологий земель к составу земель морского порта представляется правомерным и вполне обоснованным. Однако наличие такого множества коллизий в столь важных и чувствительных сферах общественных отношений явно свидетельствует о недостатках техники правового регулирования в Украине. Об этом же свидетельствует и недостаточная ясность прописанного в законодательстве статуса различных категорий земель, в том числе земель водного фонда и водного транспорта.

Акватория порта

Правовой режим водных объектов (вод) имеет глубокие конституционно-правовые основания. Водные природные ресурсы являются объектом права собственности украинского народа в соответствии с ч. 1 ст. 13 Конституции Украины. Применительно к нашему небольшому исследованию объекты права общенациональной собственности подразделяются на объекты общегосударственного и местного значения. Внутренние морские воды и территориальное море относятся к объектам общегосударственного значения (п. 1 ч. 1 ст. 5 Водного кодекса Украины). В отношении отвода акватории морского порта практически противоречия между государственной собственностью и собственностью украинского народа нет. П. 2 ст. 14 Водного кодекса Украины относит к компетенции Кабинета Министров распоряжение водными объектами общегосударственного значения. Например, своим постановлением «О предоставлении акватории в пользование государственному предприятию «Николаевский морской торговый порт» от 22.10.2008 № 934 Кабинет Министров утвердил границы акватории, отведенной в пользование государственному предприятию «Николаевский морской торговый порт»

В категорию «акватория» входят также водные пути. Перечень внутренних водных путей, отнесенных к категории судоходных, утверждается Кабинетом Министров Украины в соот-

Путаницу в определении понятия морского порта и его правовой природы в Украине можно объяснить отсталостью морского законодательства Украины, сохранением в нем рудиментов законодательства бывшего СССР.

ветствии с ч. 2 ст. 67 Водного кодекса Украины. Такой перечень утвержден постановлением Кабинета Министров Украины от 12.06.1996 № 640 и содержит список внутренних морских путей.

Часто порт стоит на берегу моря и впадающей в него реки. Такое расположение морского порта является очень благоприятным, поскольку облегчает доступ к внутренним речным путям. Порт может находиться на берегу лимана или морской бухты. Казалось бы, это не влияет существенным образом на правовой статус акватории. Однако каждый морской порт имеет свои географические особенности, которые приводят к тому, что в комплексе правовой статус и правовой режим территории и акватории порта всегда имеют индивидуальные особенности. Например, порт Южный расположен на берегу Аджалыкского лимана, Керченский порт расположен на берегу Керченского пролива, соединяющего Черное и Азовское моря, а Севастопольский порт находится на берегу Севастопольской бухты и плотно окружен городской застройкой так же, как и Одесский.

Поднятые вопросы имеют не только теоретический, но и сугубо практический интерес. Например: может ли акватория порта и земля водного фонда, находящаяся под водой, то

есть морское дно, принадлежать различным субъектам?

Пожалуй, пришло время разобраться с вопросами статуса морского порта и терминала, правовым статусом и режимом вод морского порта, а также земель водного транспорта и водного фонда. На наш взгляд, без этого реформирование портового хозяйства будет затруднено. Возможно, этому поспособствует принятие специального Закона «О морских портах Украины», проект которого уже подготовлен Комитетом по вопросам транспорта и связи Верховной Рады ко второму чтению. Положения, содержащиеся в законопроекте, гораздо точнее соответствуют международным стандартам, чем положения действующего ныне национального права. Проектируемые нормы развивают применительно к специфике экономической ситуации в Украине мировые правовые стандарты. Это представляет особенно своевременным в нынешней сложной экономической ситуации.

Конечно, заранее трудно точно предсказать, какое действие произведут планируемые изменения законодательства в правовом поле Украины. Однако надеемся, что профессионализм и интеллектуальный потенциал наших специалистов морского транспорта, юристов и экономистов окажутся востребованными в любом случае. ■

Новый порт в Сочи

Наш журнал уже сообщал о планах создания грузовых терминалов для доставки в район Сочи многочисленных грузов, предназначенных для строительства объектов будущей Олимпиады-2014.

В Сочи планирует начать прием грузов в конце лета 2009 года новый порт компании «Базовый элемент». Срок его эксплуатации всего пять лет, затем он будет перефилирован в марину.

Объект занимает территорию в 5,1 гектара. Площадь оптимизирована благодаря применению особых логистических технологий — большая часть навалочных грузов будет сразу вывозиться на складские площадки потребителей.

Общий объем инвестиций в проект составляет более 12,9 млрд рублей, из них около 6,4 млрд будет потрачено на строительство молов.

Порт станет ключевым транспортным объектом будущей Олимпиады. Его грузооборот составит 5 млн тонн грузов в год. В 2010 году грузооборот ожидается на уровне 2 млн тонн. В порту предполагается переваливать цемент, щебень, металлопрокат и генеральные грузы. Всего планируется создание 8 причалов, в том числе 3 для навалочных и 5 для генеральных грузов. Глубина составит 9,2 метра, расчетная длина судна 140 метров, сообщило агентство «ПортНьюс».