ЭЛЕКТРОННЫЙ НАУЧНЫЙ ЖУРНАЛ | № 2с/2025

# ТРАНСПОРТНОЕ ПРАВО И БЕЗОПАСНОСТЬ

Издается с января 2016 г.

## МОРСКАЯ АДМИНИСТРАЦИЯ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

СПЕЦВЫПУСК

| Электронный научный журнал «Транспортное право и безопасность» 2025. № 2с | The online scientific journal “Transport law and security” 2025. № 2s |
|---|---|
| Дата размещения номера — 15 сентября 2025 г. | The date of the issue is the 15th of September 2025. |
| Журнал издается с января 2016 г. | The journal has been published since January 2016. |
| Издание включено в Перечень рецензируемых научных изданий, в которых должны быть опубликованы основные научные результаты диссертаций на соискание ученой степени кандидата наук, ученой степени доктора наук, по научным специальностям: 5.1.2. Публично-правовые (государственно-правовые) науки (юридические науки); 5.1.4. Уголовно-правовые науки (юридические науки). | The journal has been included in the List of the leading peer-reviewed scientific publications where there are published the main scientific results of dissertations for the academic degrees of a doctor and candidate of sciences in the following scientific specialties: 5.1.2. Public and legal (state and legal) sciences (legal sciences); 5.1.4. Criminal and legal sciences (legal sciences). |
| Номер свидетельства о регистрации средства массовой информации:<br>ЭЛ № ФС 77-64237 от 25 декабря 2015 г.<br>Адрес редакции: 127994, г. Москва, ул. Образцова, д. 9, стр. 9.<br>Телефон: 8 (495) 681-90-19.<br>Факс: 8 (495) 684-2849.<br>E-mail редакции: albinadg@mail.ru | The journal was registered in media<br>ЭЛ № ФС 77-64237 on December, 25, 2015.<br>The official address of the editorial board is Obraztsov Str., 9/9, Moscow, 127994.<br>Tel.: 8 (495) 681-90-19;<br>Fax.: 8 (495) 684-2849;<br>Email: albinadg@mail.ru. |
| Официальный сайт в сети Интернет:<br>URL: http: // trans-safety.ru/ | The official site in the Internet is<br>URL: http: // trans-safety.ru/ |
| Учредитель и издатель: Федеральное государственное автономное образовательное учреждение высшего образования «Российский университет транспорта»<br>Издание включено в систему Российского индекса научного цитирования (РИНЦ) согласно договору от 24 июня 2016 г.<br>№ 381-06/2016. | The founder and publisher is the Federal State Autonomous Educational Institution of Higher Education “Russian University of Transport”<br>The journal is introduced into the system of the Russian Science Citation Index (RSCI) according to the contractual agreement № 381-06/2016 of June 24, 2016. |
| Журналу присвоен международный стандартный номер сериального издания (ISSN) 2500-1868.<br>Периодичность: четыре раза в год. | The journal is assigned an international standard serial number (ISSN) 2500-1868.<br>The journal is issued 4 times a year. |
| Главный редактор — **КОРЯКИН Виктор Михайлович**, доктор юридических наук, профессор (e-mail: Korjakinmiit@rambler.ru). | The editor-in-chief is **KORYAKIN Viktor Mikhailovich**, Doctor of Law, professor (e-mail: Korjakinmiit@rambler.ru). |

| Редакционный совет | Editorial Council |
|---|---|
| **Нестеров Евгений Александрович** — председатель редакционного совета, кандидат юридических наук, директор Юридического института Российского университета транспорта (МИИТ) | **Nesterov Evgeny Aleksandrovich,** Chairman of the Editorial Council, Candidate of Law, the head of the Law Institute of the Russian University of Transport (MIIT) |
| **Аль Али Насер Абдель Рахим** — кандидат юридических наук, доцент кафедры «Морское право и международное право» Юридического института Российского университета транспорта (МИИТ) | **Al Aly Naser Abdel Rakhim**, Candidate of Law, associate professor of the department "Maritime Law and International Law» of the Law Institute of the Russian University of Transport (MIIT) |
| **Бажанов Станислав Васильевич** — доктор юридических наук, профессор, академик Петровской академии наук и искусств,<br>полковник юстиции в отставке | **Bazhanov Stanislav Vasilievich,** Doctor of Law, professor, academician of the Peter's Academy of Sciences and Arts (St. Petersburg), retired colonel of justice |
| **Белкин Анатолий Рафаилович** — доктор юридических наук, профессор Московского технологического университета | **Belkin Anatoly Rafailovich**, Doctor of Law, professor at the Moscow Technological University (MIREA) |
| **Боголюбов Сергей Александрович** — доктор юридических наук, профессор, заслуженный деятель науки Российской Федерации, заведующий отделом экологического законодательства Института законодательства и сравнительного правоведения при Правительстве Российской Федерации | **Bogolyubov Sergey Aleksandrovich**, Doctor of Law, professor, honored scientist of the Russian Federation, head of the environmental legislation department at the Institute of Legislation and Comparative Law under the Government of the Russian Federation |
| **Васильев Федор Петрович** — доктор юридических наук, профессор, главный научный сотрудник научно-исследовательского центра Академии управления МВД России | **Vasiliev Fedor Petrovich**, Doctor of Law, professor, main researcher of the research center of the Ministry of Internal Affairs of the Russian Federation |
| **Гулин Виктор Борисович** — руководитель Федеральной службы по надзору в сфере транспорта | **Gulin Viktor Borisovich**, head of the Federal Service for transport supervision |
| **Жаворонкова Наталья Григорьевна** — доктор юридических наук, профессор, заслуженный юрист Российской Федерации | **Zhavoronkova Nataliya Grigorievna**, Doctor of Law, professor, honored lawyer of the Russian Federation |
| **Ирошников Денис Владимирович** — доктор юридических наук, доцент, заведующий кафедрой правового обеспечения национальной безопасности Института права и национальной безопасности Российской академии народного хозяйства и государственной службы при Президенте Российской Федерации | **Iroshnikov Denis Vladimirovich,** Doctor of Law, associate professor, head of the department of the law enforcement of national security of the Russian Presidential Academy of National Economy and Public Administration |
| **Корякин Виктор Михайлович** — доктор юридических наук, профессор, профессор кафедры «Теория права, гражданское право и гражданский процесс» Юридического института Российского университета транспорта (МИИТ) | **Koryakin Viktor Mikhailovich**, Doctor of Law, professor, professor of the department "Theory of law, civil law and civil procedure» of the Law Institute of the Russian University of Transport (MIIT)<br>яндекс |

| | |
|---|---|
| **Минбалеев Алексей Владимирович** — доктор юридических наук, доцент, заведующий кафедрой информационного права и цифровых технологий Московского государственного юридического университета имени О.Е. Кутафина (МГЮА); ведущий научный сотрудник сектора информационного права и международной информационной безопасности Института государства и права Российской академии наук | **Minbaleev Aleksey Vladimirovich**, Doctor of Law, associate professor, Head of the Department of Information Law and Digital Technologies at the Kutafin Moscow State Law University (MSAL); leading researcher of the sector of information law and international information security of the Institute of State and Law of the Russian Academy of Sciences |
| **Надер Ахмед Мандил —** доктор юридических наук, профессор кафедры международного права юридического колледжа, Университет Тикрит, Ирак, Тикрит | **Nadher Ahmed Mandeel**, Doctor of Law, professor of International Law in College of Law, Tikrit University, Iraq, Tikrit |
| **Полякова Татьяна Анатольевна —** доктор юридических наук, профессор, главный научный сотрудник, и.о. заведующего сектором информационного права и международной информационной безопасности Института государства и права Российской академии наук; заслуженный юрист Российской Федерации | **Polyakova Tatiyana Anatolievna**, Doctor of Law, professor, main researcher**,** acting head of the sector of information law and international information security of the Institute of State and Law of the Russian Academy of Sciences, the honored lawyer of the Russian Federation |
| **Репьев Артём Григорьевич —** доктор юридических наук, доцент, исполняющий обязанности заведующего кафедрой «Теория права, гражданское право и гражданский процесс» Юридического института Российского университета транспорта (МИИТ) | **Repyev Artem Grigoryevich,** Doctor of Law, Associate Professor, and Acting Head of the Department of Theory of Law, Civil Law, and Civil Procedure at the Law Institute of the Russian University of Transport (MIIT) |
| **Тучкова Эльвира Галимовна —** доктор юридических наук, профессор, профессор кафедры трудового права и права социального обеспечения Московского государственного юридического университета имени О. Е. Кутафина (МГЮА), заслуженный юрист РФ | **Tuchkova Elvira Galimovna**, Doctor of Law, honored lawyer of the Russian Federation, professor of the department of labor law and social security law at Kutafin Moscow State Law University (MSAL) |
| **Чеботарева Анна Александровна —** доктор юридических наук, доцент, заведующая кафедрой «Правовое обеспечение государственного управления и экономики» Юридического института Российского университета транспорта (МИИТ) | **Chebotareva Anna Aleksandrovna**, Doctor of Law, associate professor, head of the department “Legal Support of Public Administration and Economics» of the Law Institute of the Russian University of Transport (MIIT) |
| **Эдвард Нашаат —** доктор наук, профессор, Высший институт менеджмента и информатики им. Аль-Обура, Египет, Каир, город Обу | **Edward Nashaat**, Doctor of science, professor, Al-Obour High Institute of Management and Informatics, Egypt, Cairo, Obour City |
| **Аль Вахшат Зиад Мохаммед —** доктор права, декан юридического факультета Национального университета Аджлуна, Иордания | **Al Wahshat Ziad Mohammed —** Doctor of Law, dean of the Faculty of Law, Ajloun National University, Jordan |
| **Арбия Хлали —** доктор права, профессор факультета экономики, Университет Сфакса, Тунис | **Arbia Hlali —** Doctor of Law, professor of the Faculty of Economics, SFAX University, Tunisia |

| Редакционная коллегия | Editorial Board |
|---|---|
| **Главный редактор —** КОРЯКИН Виктор Михайлович, доктор юридических наук, профессор (e-mail: Korjakinmiit@rambler.ru) | **The editor-in-chief** is KORYAKIN Viktor Mikhailovich, Doctor of Law, professor (e-mail: Korjakinmiit@rambler.ru). |
| **Ведущий редактор —** ГУСЕЙНОВА Альбина Джаббаровна | **The executive editor** is GUSEYNOVA Albina Dzhabbarovna |
| **Ответственный за сайт —** ФИЛИППОВ Дмитрий Сергеевич | **The programmer and designer of the Website** is FILIPPOV Dmitry Sergeevich |
| **Выпускающий редактор —** ЧЕБОТАРЕВ Владимир Евгеньевич | **The managing editor** is CHEBOTAREV Vladimir Evgenievich |
| **Английская версия** — СКУЙБЕДИНА Ольга Николаевна | **The English version** is made by SKUYBEDINA Olga Nikolaevna |
| **Дизайнер —** КАСЯКИН Игорь Викторович | **The graphic designer** is KASYAKIN Igor Viktorovich |

# Содержание

## МОРСКОЕ ПРАВО

**Клюев В. В.**
Морская администрация Российской Федерации ..... 8

Требования к материалам, представляемым для опубликования
в журнале «Транспортное право и безопасность» ..... 57

# Contents

## MARITIME LAW

**Klyuev Vitaly V.**
Maritime Administration of the Russian Federation ..... 8

Requirements for the materials submitted for publication
in the journal “Transport law and security” ..... 57

Транспортное право и безопасность. 2025. № 2с. С. 8—56.
Transport law and security. 2025; (2s):8—56.

## МОРСКОЕ ПРАВО

Научная статья
УДК 35:656.6

# Морская администрация Российской Федерации

**Клюев Виталий Владимирович**,
кандидат юридических наук,
профессор кафедры «Морское право и международное право»,
Российский университет транспорта (МИИТ),
Москва, Россия
vitaly140962@gmail.com

**Аннотация.** Экономика Российской Федерации существенным образом зависит от морского транспорта, перевозящего около 60% всех внешнеторговых грузов. Морской транспорт также обеспечивает жизнедеятельность отдельных регионов страны, зачастую являясь безальтернативным для доставки грузов. Эффективность управления морской деятельностью в части торгового мореплавания, таким образом, является определяющим фактором в обеспечении экономики страны. Морской транспорт является интернациональным, оперируя в мировом океане с различными правовыми режимами морских пространств, что накладывает на него и на государство определенные международные обязательства. В России отсутствует явным образом выраженная морская администрация, предусмотренная инструментами Международной морской организации (ИМО). Функции морской администрации распределены между несколькими федеральными ведомствами. При этом отсутствует какой-либо координирующий орган между ведомствами, связанными с реализацией функций морской администрации. Международная практика в сфере учреждения и деятельности морских администраций существенно разнится. Одной из наиболее востребованных в мире и надежных форм морской администрации является учреждение соответствующих специализированных национальных агентств (учреждений, организаций) в различных организационно-правовых формах. В России существует объективная необходимость реорганизации публичного (государственного) управления морской деятельностью в части торгового мореплавания с целью оптимизации порядка и процедур государственной регистрации морских судов, прав на них и сделок с ними, дипломирования моряков, осуществления государственного портового контроля в отношении российских и иностранных судов, а также с целью обеспечения реализации функций морской администрации страны, которые в настоящее время не исполняются, а именно, мониторинг нахождения и движения российских судов в мировом океане и в иностранных юрисдикциях, осуществление взаимодействия государства с судовладельцами российских судов по вопросам национальной юрисдикции, включая меры обеспечения безопасности мореплавания, освидетельствования судов. Рассмотрены четыре возможные стратегии реорганизации государственного управления морской деятельностью в отношении торгового мореплавания, и наиболее эффективной представляется стратегия создания публично-правовой компании «Морская администрация Российской Федерации». Создание такой компании потребует принятия федерального закона, а также внесения изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации с целью приведения функций морской администрации в соответствие с полномочиями создаваемой публично-правовой компании.

**Ключевые слова:** торговое мореплавание; морская администрация; морское право; публичное морское право; управление морской деятельностью.

**Для цитирования:** Клюев В. В. Морская администрация Российской Федерации // Транспортное право и безопасность. 2025. № 2с. С. 8—56.

Original article

# Maritime Administration of the Russian Federation

**Vitaly V. Klyuev**,
Candidate of Law,
Professor of the Department of Maritime Law and International Law,
Russian University of Transport (MIIT),
Moscow, Russia
vitaly140962@gmail.com

**Abstract.** The economy of the Russian Federation depends significantly on maritime transport, which carries about 60% of all foreign trade cargo. Maritime transport also ensures the vitality of individual regions of the country, often being the only alternative for cargo delivery. The efficiency of maritime management in terms of merchant shipping is thus a crucial factor in ensuring the country's economy. Maritime transport is international, operating in the world ocean with various legal regimes of maritime spaces, which imposes certain international obligations on it and on the country. In Russia, there is no clearly defined maritime administration, as provided for by the instruments of the International Maritime Organization (IMO). The functions of the maritime administration are distributed among several federal departments. At the same time, there is no coordinating body between the departments associated with the implementation of the functions of the maritime administration. International practice in the field of the establishment and activities of maritime administrations varies significantly. One of the most popular and reliable forms of maritime administration in the world is the establishment of relevant specialized national agencies (institutions, organizations) in various organizational and legal forms. In Russia there is an objective necessity to reorganize the public (state) management of maritime activities in terms of merchant shipping in order to optimize the order and procedures for state registration of maritime vessels, rights to them and transactions with them, certification of seafarers, implementation of state port control of Russian and foreign vessels, as well as to ensure the implementation of the functions of the country's maritime administration that are currently not performed, namely, monitoring the location and movement of Russian vessels in the world ocean and in foreign jurisdictions, implementation of interaction between the state and shipowners of Russian vessels in the issues of national jurisdiction, including measures to ensure the safety of navigation and inspection of vessels. There have been considered four possible strategies for reorganizing state management of maritime activities in relation to merchant shipping. The most effective strategy turned to be the establishment of a public-law company "Maritime Administration of the Russian Federation". The establishment of such a company will require the adoption of a federal law, as well as amendments to individual legislative acts of the Russian Federation in order to bring the functions of the maritime administration into line with the powers of the public-law company being set up.

**Keywords:** merchant shipping; maritime administration; maritime law; public maritime law; management of maritime activities.

**For citation**: Klyuev V. V. Maritime Administration of the Russian Federation // Transport law and security. 2025; (2s):8–56.

© Клюев В. В., 2025

## Введение

Российская Федерация имеет одно из самых протяженных побережий в мире, выход ко всем мировым океанам, и, как следствие, экономика страны существенным образом зависит от морского транспорта, перевозящего около 60% всех внешнеторговых грузов. Морской транспорт также обеспечивает жизнедеятельность отдельных регионов страны, зачастую являясь безальтернативным для доставки грузов. Эффективность управления морской деятельностью в части торгового мореплавания, таким образом, является определяющим фактором в обеспечении экономики страны.

Морской транспорт по определению является интернациональным, сталкивается в мировом океане с различными правовыми режимами морских пространств, что накладывает на него и на государство международные обязательства.

Государственное управление торговым мореплаванием в России до настоящего времени развивалось в продолжение традиций Союза ССР, в котором административно-властные функции концентрировались в морских портах и соотносились с бассейновым (региональным) принципом организации судоходства. За последние десятилетия логистика морского транспорта претерпела существенные изменения. Морские суда и судоходные компании в большой степени глобализировались в силу развития информационных технологий, систем и средств связи, трансформации мировых грузопотоков. Пересмотр морской логистики грузоперевозок усилился в последние годы в связи изменениями в геополитической обстановке, действиями силового характера, направленными против морского судоходства на Ближнем Востоке, иными обстоятельствами. Кроме того, мобильность людей и документооборота, переход к цифровым методам делопроизводства уменьшили роль конкретных локаций, в частности морских портов, для осуществления юридически значимых действий.

В современной России функции морской администрации страны распределены между многими федеральными органами исполнительной власти, что было оправдано в переходный период становления системы государственного управления. Вместе с тем к настоящему времени такая организационная модель управления морской деятельностью перестала отвечать экономическому укладу в этой сфере и требует анализа и возможной реорганизации.

Настоящая публикация рассматривает текущее состояние публичного (государственного) регулирования в области торгового мореплавания, проводит анализ мировых тенденций создания и функционирования морских администраций и предлагает четыре возможные стратегии реорганизации.

## Современное состояние публично-правового (государственного) регулирования торгового мореплавания в России

Морское право является комплексной отраслью в правовой системе Российской Федерации [1] и включает в себя как вопросы регулирования гражданско-правовых общественных отношений, так и вопросы государственного (публичного) регулирования общественных отношений, в которых государство и его публичные институты выступают либо в роли субъекта правоотношений, либо в роли публичного регулятора отдельных гражданско-правовых отношений, являясь по сути третьей стороной.

В настоящее время многие функции публичных морских властей осуществляют капитаны морских портов [2]. При исполнении отдельных полномочий капитанами морских портов осуществляется прием заявлений, поступающих из федеральной государственной информационной системы «Единый портал государственных и муниципальных услуг (функций)» (далее — Единый портал), а также направление сведений о ходе предоставления соответствующих услуг и результатов их оказания в личный кабинет заявителя на Едином портале. Так, например, в соответствии с п. 12 Правил государственной регистрации судов, прав на них и сделок с ними в морских портах и централизованного учета зарегистрированных судов (утверждены приказом Минтранса России от 7 июня 2023 г. № 205) заявления о государственной регистрации судов, предусмотренные отдельными пунктами указанных Правил, и прилагаемые к ним документы могут представляться заявителями капитану морского порта с использованием Единого портала.

Также согласно п. 5 Положения о выдаче капитаном морского порта свидетельства о минимальном составе внешнего экипажа автономного судна (утверждено приказом Минтранса России от 2 мая 2024 г. № 159) заявление о выдаче указанного свидетельства может быть направлено капитану морского порта с использованием Единого портала.

При этом, несмотря на общий механизм (канал) направления заявлений, единства технологического процесса предоставления соответствующих услуг, оказываемых в настоящее время капитанами морских портов с использованием Единого портала, не достигнуто.

Информационные системы государственного портового контроля [12], дипломирования моряков, государственной регистрации судов, прав на них и сделок с ними не имеют в настоящее время статуса государственных информационных систем, но при этом фактически предназначены для осуществления юридически значимых действий от имени государства (морских властей). В связи с этим необходима реализация мероприятий по информатизации, направленных на создание и эксплуатацию государственной информационной системы государственного портового контроля, государственной информационной системы дипломирования моряков, государственной информационной системы государственной реги-

страции судов, прав на них и сделок с ними, государственной информационной системы захода судов в морские порты Российской Федерации, государственной информационной системы ведения реестра судовладельцев судов, имеющих право плавания под флагом Российской Федерации.

Установленные действующим законодательством высокие квалификационные требования, предъявляемые к капитанам морских портов [3], а также предположение знания капитанами морских портов особенностей определенного морского порта не привели к полноценной реализации функций капитана морского порта, о чем в том числе свидетельствуют многочисленные отступления по форме и по содержанию от установленных компетенций и полномочий в распоряжениях, издаваемых капитанами морских портов, потенциально негативно влияющие на безопасность мореплавания в морском порту и очевидно потенциально создающие возможности конфликта компетенций.

Действующая редакция ст. 12.1 Федерального закона от 8 ноября 2007 г. № 261-ФЗ «О морских портах в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» содержит следующий императив: «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». Такое безапелляционное сосредоточение ответственности и неподконтрольности у публичного должностного лица создает предпосылки для неправомерного использования полномочий и принятия ошибочных решений. Изменение этого концептуального подхода очевидно требуется ввиду объективных причин для обеспечения адекватного, подотчетного и контролируемого регулирования деятельности в морском порту.

В настоящее время администрации морских портов, являясь государственными учреждениями, отвечают за конкретную группу морских портов, сформированных по территориальному принципу, при этом в функции администраций морских портов входят исключительно меры по обеспечению деятельности капитанов морских портов в отсутствие административно-властных или иных подобных компетенций этих юридических образований [4]. Такая организационная модель не позволяет учитывать специфику в конкретных портах, оперативно решать текущие вопросы и взаимодействовать с контрольными органами пограничного и таможенного контроля, а также с хозяйствующими субъектами в морских портах.

Капитаны морских портов юридически обладают абсолютной автономией в принятии решений в пределах своих функций, но при этом находятся в финансовой и административной зависимости от существующих административных образований в виде региональных администраций морских портов, что порождает конфликт интересов административного характера.

Росморречфлот является работодателем для капитанов морских портов и должен обеспечивать соответствие кандидатов на эту должность предъявляемым к ним требованиям [5]. Вместе с тем существующая система подготовки и переподготовки капитанов морских портов основана на семинарском принципе, превалирующим способом обучения в котором является обмен опытом. Опыт работы в должности капитана морского судна, требуемый от кандидата на должность капитана морского порта, позволяет квалифицированно осуществлять функции государственного портового контроля, оценки технического состояния проверяемого судна, однако никаким образом не способствует появлению компетенций в части государственной регистрации судов, прав на них и сделок с ними, процедур дипломирования моряков, иных подобных функций.

Как показывает анализ осуществления государственного портового контроля судов [6], многие капитаны морских портов фактически самоустранились от практического участия в проведении осмотров и контрольных осмотров судов, предусмотренных ст. 79 Кодекса торгового мореплавания Российской Федерации (далее — КТМ РФ), и, как следствие, применение процедур государственного портового контроля в морских портах России носит несистемный характер. Капитаны морских портов фактически не принимают решений по назначению проверок, по применению мер в отношении выявленных на судах недостатков, задержанию судов, по умолчанию делегировав эти полномочия инспекторам государственного портового контроля.

При исполнении функций по дипломированию членов экипажей морских судов и государственной регистрации судов, прав на них и сделок с ними устанавливаются электронные и физические очереди, создаются дополнительные процедуры, не предусмотренные законодательством, в отдельных морских портах, таким образом, искусственно увеличиваются в разы сроки исполнения предписанных действий.

Как можно сделать вывод из расследований, проведенных Ространснадзором по результатам аварии с двумя танкерами в Керченском проливе 15 декабря 2024 г., капитаны морских портов зачастую фактически не осуществляют руководство службами капитанов морских портов самостоятельно, как это предусмотрено законодательством РФ, полностью переложив предписанную капитанам морских портов работу на исполнение работниками служб капитанов морских портов. Так, руководители дипломных отделов и отделов по государственной регистрации судов, прав на них и сделок с ними самостоятельно назначают сроки рассмотрения поступивших документов, взаимодействуют с заявителями, не ставя в известность капитанов морских портов о принимаемых решениях.

Распоряжения, издаваемые капитанами морских портов, зачастую не соответствуют требованиям законодательства РФ, не соответствуют юридической технике, в отдельных случаях распоряжения капитанами морских портов не издаются при предписанной обязательности их издания, или

издаются без соблюдения установленных сроков, или без соблюдения установленного содержания (в частности, в отношении глубин и проходных осадок в акватории морского порта, на подходах к морскому порту и у причалов морского порта).

Существующая модель государственного управления, контроля и надзора в морских портах Российской Федерации в целом доказала свою недостаточную эффективность и не вполне соответствует международной практике. Неэффективность модели обусловливается нарушением системности в определении элементов модели, и прежде всего роли и места капитана морского порта, как субъекта публичного права, со стороны государственного управления. Законодательством при определении места капитана морского порта в правовой системе исключено продолжение властной вертикали, которая обрывается на собственно этом должностном лице. При этом публичная функция капитана морского порта может быть делегирована им фактически без ограничений по объему и компетенции и без контроля. На самом деле произошло недопустимое смешение публичной по своей природе функции, осуществляемой от имени государства и в интересах государства, с полной (или почти полной) автономией воли исполнения этой функции, присущей гражданско-правовым отношениям.

В связи с этим в эволюционирующих геополитических условиях изменение модели управления в рассматриваемой сфере будет являться своевременным и целесообразным, может оказать позитивное влияние на работу морских портов и деятельность капитанов морских портов.

Согласно Указу Президента РФ от 9 марта 2004 г. № 314 «О системе и структуре федеральных органов исполнительной власти» установлено, что Росморречфлот является федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим в установленной сфере деятельности функции по оказанию государственных услуг, по управлению государственным имуществом и правоприменительные функции, за исключением функций по контролю и надзору. Росморречфлот осуществляет функции учредителя в отношении существующих администраций морских портов, является формальным работодателем (назначает на должность и освобождает от должности) для руководителей администраций морских портов и капитанов морских портов. Вместе с тем ни администрации морских портов, ни капитаны морских портов не осуществляют оказание государственных услуг в понимании Указа и не осуществляют никаких функций по управлению государственным имуществом. Хозяйственные и коммерческие функции от имени государства сконцентрированы в сфере деятельности Федерального государственного унитарного предприятия «Росморпорт». Таким образом, подчинение административно властных функций публичного свойства по сути органу, осуществляющему организацию хозяйствующих функций, представляется не вполне оправданным.

Действующее российское законодательство отчасти регулирует условия, установленные Конвенцией ООН по морскому праву 1982 г. [Федеральный закон от 26 февраля 1997 г. № 30-ФЗ «О ратификации Конвенции Организации Объединенных Наций по морскому праву и Соглашения об осуществлении части XI Конвенции Организации Объединенных Наций по морскому праву»] Так, в частности, ст. 33 КТМ РФ устанавливает, что судно подлежит государственной регистрации в одном из реестров судов Российской Федерации. В целях обеспечения безопасности мореплавания судов, охраны человеческой жизни на море, сохранности перевозимых грузов, экологической безопасности, ст. 22 КТМ РФ установлены требования по классификации и освидетельствованию судов. Требования к экипажу судна, его составу, состоянию здоровья, наличию необходимых дипломов урегулированы главой IV КТМ РФ.

Также следует отметить, что согласно абз. 4 п. 1 Положения о Министерстве транспорта Российской Федерации (утверждено постановлением Правительства РФ от 30 июля 2004 г. № 395) Минтранс России при реализации обязательств в установленной сфере деятельности, вытекающих из международных договоров Российской Федерации, осуществляет функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию как компетентный орган в области морского транспорта, в том числе как «администрация» и «назначенный орган».

В соответствии с п. 18 ст. 2 Федерального закона от 29 декабря 2012 г. № 273-ФЗ «Об образовании в Российской Федерации» (далее — Закон об образовании) образовательной организацией является некоммерческая организация, осуществляющая на основании лицензии образовательную деятельность в качестве основного вида деятельности в соответствии с целями, ради достижения которых такая организация создана.

Частями 1 и 2 ст. 91 Закона об образовании предусматривается, что образовательная деятельность подлежит лицензированию, которое осуществляется по видам образования, по уровням образования, по профессиям, специальностям, направлениям подготовки, научным специальностям (для профессионального образования), по подвидам дополнительного образования, по областям и видам профессиональной деятельности, в отношении которых утверждены типовые дополнительные профессиональные программы (для дополнительного профессионального образования). При этом соискателями лицензии на осуществление образовательной деятельности являются образовательные организации, организации, осуществляющие обучение, а также индивидуальные предприниматели, за исключением индивидуальных предпринимателей, осуществляющих образовательную деятельность непосредственно.

Законодательством об образовании не предусмотрены иные условия и документы, подтверждающие право на осуществление образовательной деятельности. Кроме того, в соответствии с законодательством об образовании образовательную деятельность вправе осуществлять не только об-

разовательные организации, но и организации, осуществляющие образовательную деятельность. Закон об образовании предусматривает процедуру признания только в отношении документов об образовании и (или) квалификации, полученных в иностранном государстве.

В частности, в соответствии с ч. 1 ст. 107 Закона об образовании признание в Российской Федерации образования и (или) квалификации, полученных в иностранном государстве, осуществляется в соответствии с международными договорами Российской Федерации, регулирующими вопросы признания и установления эквивалентности иностранного образования и (или) иностранной квалификации, и законодательством РФ.

В данном случае процедура признания документов об образовании и (или) квалификации представляет собой процесс подтверждения эквивалентности документа об образовании, полученном в одном государстве, требованиям системы образования другого государства.

Таким образом можно предположить, что вопрос признания образовательных организаций морской администрацией для целей выдачи дипломов и свидетельств, предусмотренных Международной конвенцией о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты 1978 года, является урегулированным. Однако такое утверждение не соответствует нормам Конвенции. Система лицензирования и аккредитации образовательных организаций не учитывает ни специфики морского образования и обязательной тренажерной подготовки, ни методов контроля знаний, умений и навыков, требуемых при допломировании моряков, ни особенностей практической подготовки отдельных членов экипажа морского судна в виде стажа плавания.

Можно также предположить, что требования ст. 94 Конвенции нашли свое отражение в действующем российском законодательстве, включая определение органа, выступающего «администрацией» в отношениях, возникающих в области публичного морского права. Однако в действительности отнесение полномочий морской администрации к Правительству РФ привело к размытию этой публичной функции.

Морское управление в Российской Федерации разделено между несколькими публичными субъектами, включая федеральные министерства, агентства и службы, корпорации. Так, Минтранс России является органом, осуществляющим нормативное правовое регулирование, в том числе в области торгового мореплавания (Положение о Министерстве транспорта Российской Федерации, утвержденное постановлением Правительства РФ от 30 июля 2004 г. № 395). Однако эта функция Министерства точно специфицирована конечным перечнем издаваемых Минтрансом России нормативных правовых актов с законодательным ограничением предмета и пределов регулирования в этих актах в силу законодательства об обязательных требованиях (Федеральный закон от 31 июля 2020 г. № 247-ФЗ «Об обязательных требованиях в Российской Федерации»). Хотя в Положении о Минтрансе России и указано, что Минтранс России исполняет

функции морской администрации, на практике эта норма ничтожна и не влечет правовых последствий либо реальных функций Министерства по регулированию общественных отношений в области торгового мореплавания.

Росморречфлот через подведомственные ему организации организует государственную регистрации судов, контроль судов государством флага и государственный портовый контроль, обеспечивает организацию безопасности мореплавания и решение вопросов выдачи свидетельств, подтверждающих страхование гражданской ответственности судовладельцев (Положения о Федеральном агентстве морского и речного транспорта, утвержденное постановлением Правительства РФ от 23 июля 2004 г. № 371). Росморречфлот в том числе отвечает за инспектирование рыболовных судов, аккредитацию организаций, предоставляющих услуги по тренажерной подготовке моряков, а также за утверждение планов аварийно-спасательной готовности. Кроме того, Росморречфлот обеспечивает функционирование СУДС (службы управления движением судов), систем морской радиосвязи, поисково-спасательные работы (ПСР) и гидрографические исследования в портовых акваториях.

Ространснадзор согласно Положению о Федеральной службе по надзору в сфере транспорта (утверждено постановлением Правительства РФ от 30 июля 2004 г. № 398) отвечает за расследование морских инцидентов и аварий, включая несчастные случаи на производстве, а также за надзор за вопросами правоприменения, связанными с деятельностью государства флага, порта и прибрежного государства.

Управление навигации и океанографии Минобороны России отвечает за гидрографическое обслуживание, обеспечение и содержание средств навигационного оборудования, выпуск морских карт и распространение информации по безопасности мореплавания, за исключением акватории Северного морского пути и акваторий морских портов (ст. 5 КТМ РФ).

Росатом отвечает за безопасность мореплавания, радиосвязь, средства навигационного оборудования и гидрографическое обеспечение на Северном морском пути и в акваториях, прилегающих к Северному морскому пути морских портов (ст. 5 КТМ РФ).

Росрыболовству поручено обеспечивать безопасность рыболовных судов в районах промысла, а также разрабатывать и вводить в действие нормы, вытекающие из обязательных документов ИМО, применимых к таким судам (Положение о Федеральном агентстве по рыболовству, утвержденное постановлением Правительства РФ от 11 июня 2008 г. № 444).

Минприроды России через подведомственные ему организации осуществляет метеорологическое обслуживание, необходимое для торгового мореплавания (Росгидромет, см. Положение о Федеральной службе по гидрометеорологии и мониторингу окружающей среды, утвержденное постановлением Правительства РФ от 23 июля 2004 г. № 372), а также обеспечивает соблюдение правил, касающихся предотвращения загрязнения

морской среды (Росприроднадзор, см. Положение о Федеральной службе по надзору в сфере природопользования, утвержденное постановлением Правительства РФ от 30 июля 2004 г. № 400).

Ростехнадзор выдает портовым терминалам лицензии на перевалку вредных жидких веществ (Положение о Федеральной службе по экологическому, технологическому и атомному надзору, утвержденное постановлением Правительства РФ от 30 июля 2004 г. № 401).

Российский морской регистр судоходства (РМРС) является некоммерческой автономной организацией при Минтрансе России, созданной в целях оказания услуг по классификации и освидетельствованию судов (распоряжение Минтранса России от 10 марта 2021 г. № ВС-45-р «Об утверждении Устава федерального автономного учреждения “Российский морской регистр судоходства”»). РМРС разрабатывает собственные правила классификации и постройки морских судов, утверждает проектную и техническую документацию на суда, материалы и изделия, а также осуществляет конвенционные освидетельствования морских судов.

Таким образом, в России отсутствует явным образом выраженная морская администрация, предусмотренная инструментами ИМО. Функции морской администрации распределены между несколькими федеральными ведомствами. При этом отсутствует какой-либо координирующий орган между ведомствами, связанными с реализацией функций морской администрации.

## Организация публичных морских властей в иностранных юрисдикциях

Статья 94 Конвенции ООН по морскому праву 1982 г. регламентирует обязанности государства флага. В соответствии с п. b Правила 2 «Определения» (часть А главы I) Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 года (далее — Конвенция СОЛАС) под «Администрацией» по тексту документа понимается правительство государства, под флагом которого судно имеет право плавания. Аналогичная ситуация с Международной конвенцией о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты 1978 года (далее — Конвенция ПДНВ) — положения ст. 2 определяют «Администрацию» как Правительство Стороны, под флагом которой судно имеет право плавания.

Упоминания непосредственно морской администрации в понимании отдельного публично-правового образования в государстве флага, прибрежном государстве или государстве порта в тексте Конвенции СОЛАС, Конвенции ПДНВ, а также Конвенции 2006 года о труде в морском судоходстве отсутствуют.

Резолюция ИМО А.739(18) «Руководство по предоставлению полномочий организациям, действующим от имени Администрации», предусматривает минимальные стандарты для признанных организаций, действу-

ющих от имени Администрации и не специфицирует, какие министерства или агентства могут выступать в роли морских администраций.

Международные правовые инструменты соотносят с понятием морской администрации функции морской администрации страны, функции портовых властей, функцию организации государственного портового контроля и зачастую не полностью раскрывают публично-правовое значение этих функций, оставляя детальную трактовку на усмотрение конкретных государств. Указанные функции требуют терминологического уточнения ввиду сложности их правоприменения.

Обоснованность важности формирования морской администрации, как отдельного административного органа, впрямую не вытекает из необходимости выполнения международно-правовых обязательств.

Международная практика в сфере учреждения и деятельности морских администраций существенно разнится (приложение 1). Подходы к созданию национальной морской администрации формируются с учетом национальных интересов того или иного государства, проработанности и жесткости законодательства (особенно в сферах отчетности и транспарентности), заинтересованности в привлечении судов иностранных компаний под собственный флаг и пр.

На основе анализа имеющейся международной практики можно утверждать, что одной из наиболее востребованных и надежных форм морской администрации является учреждение соответствующих специализированных национальных агентств (учреждений, организаций) в различных организационно-правовых формах. Данные национальные агентства действуют в четких и понятных правовых рамках, а также способны исполнять полный спектр «морских» функций, включая функции публично-правового (регулятивного) характера, правоприменения, мониторинга, взаимодействия с другими морскими администрациями, классификации и освидетельствования судов, дипломирования моряков и пр. На такие органы дополнительно возлагаются, среди прочего, функции поиска и спасания, береговой охраны, регулирования рыболовства, защиты морской среды от загрязнения с судов. По такому пути, например, пошли Китай, Иран, Филиппины, США, Великобритания, Австралия, Новая Зеландия и многие другие страны. В большинстве подобных случаев указанные агентства действуют под контролем министерства, регулирующего вопросы транспорта (морского транспорта).

Менее распространенная форма организации публичных морских властей — это структурное подразделение министерства, регулирующего вопросы транспорта, например, в организационно-правовой форме морского департамента. Примером такой организации может служить Турция с Департаментом по морским делам в составе Министерства транспорта, или Кипр, где функционирует Департамент торгового судоходства. При таком подходе соответствующий департамент наделяется широкими полномочиями как в части нормативного правового регулирования, так и в части

правоприменения и контрольных функций технического и административного характера.

Отдельной категорией выступают так называемые государства «удобного флага», где для целей более эффективного и гибкого управления морскими реестрами и оказания всех связанных с этим «морских» услуг учреждаются отдельные юридические лица (правовая форма может различаться), именуемые соответствующими морскими администрациями, по сути своей являющиеся коммерческими предприятиями. При этом исполнительные органы таких юридических лиц географически могут быть расположены вне представляемого ими государства. Так, либерийская морская администрация располагается в США, морская администрация Науру — в Гонконге. На сайте Багамской морской администрации прямо подтверждается увязка ее вывода из-под зонтика Министерства транспорта с существенным расширением ее, как указывается, «международного флота». Имеются примеры, когда подобные юридические лица именуются «агентствами», как в случае с Нигерийской морской администрацией и агентством, видимо, с целью повышения их статуса. Упомянутые морские администрации выполняют широкий набор функций по реализации морской политики создавшего их государства, включая представление этих стран на международной арене, в том числе в ИМО. При этом, однако, данный спектр функций оказывается более ограниченным по сравнению с приведенными выше национальными агентствами или подразделениями компетентных ведомств. Вместе с тем, очевидно, что для подобных структур приоритетной оказывается коммерческая составляющая их деятельности, что четко проявляется и в рамках дискуссий на площадке ИМО.

Отдельно следует отметить тот факт, что подчас морские администрации коммерческого толка фактически полностью трансформируются в частные компании, чей фокус смещен исключительно в коммерческую плоскость. Такие компании (администрации) характеризуются минимальным набором оказываемых морских услуг (в основном связанных с получением прибыли), как например, в случае с Морской администрацией Доминики, Палау, Сьерра Леоне и прочими. Интересной представляется шведская модель морской администрации, которая является государственным предприятием в сфере транспорта и позиционируется как правительственное учреждение. При этом она существует за счет самофинансирования (посредством взимания внебюджетных сборов за оказываемые услуги). Спектр ее деятельности включает в том числе оказание ледовой проводки и управление пятью ледоколами.

Наиболее редкий случай организации национальной морской администрации в мировой практике — отсутствие явно выраженной морской администрации (в понимании таковой международными правовыми инструментами) в структуре правительства страны. Именно к такой модели в настоящее время относится и морская администрация России.

Можно констатировать, что международная практика в области учреждения морских администраций многовекторна и базируется на анализе многочисленных факторов, национальной специфики и стоящих перед администрацией задач. Примеры разных организационно-правовых форм создания морских администраций представлены у государств с различным уровнем развития и с различным государственным строем. Определяются они скорее такими факторами, как развитость законодательства, способность (достаточная квалификация) персонала морской администрации исполнять широкий набор функций, перечисленных в том числе в ст. 94 Конвенции ООН по морскому праву 1982 г., приоритетностью коммерческих операций для деятельности администрации (или учредившей ее юрисдикции).

## Возможные стратегии организации публичный функций морского права в России

Пунктом 2 ст. 94 Конвенции ООН по морскому праву 1982 г. установлено, что каждое государство, в частности, ведет регистр судов с указанием названий судов, плавающих под его флагом, и их данных, кроме тех судов, которые исключены из общепринятых международных правил вследствие их небольших размеров, и принимает на себя в соответствии со своим внутренним правом юрисдикцию над каждым судном, плавающим под его флагом, и над его капитаном, офицерами и экипажем в отношении административных, технических и социальных вопросов, касающихся данного судна.

Пунктом 3 ст. 94 Конвенции определено, что каждое государство в отношении судов, плавающих под его флагом, принимает необходимые меры для обеспечения безопасности в море, в частности в том, что касается конструкции, оборудования и годности к плаванию судов; комплектования, условий труда и обучения экипажей судов с учетом применимых международных актов; пользования сигналами, поддержания связи и предупреждения столкновения.

Таким образом, ст. 94 Конвенции ООН по морскому праву 1982 г. напрямую не требует от Российской Федерации, как ее участника, создавать морскую администрацию в обособленной организационно-правовой форме. Кроме того, Международными конвенциями СОЛАС, МАРПОЛ, ПДНВ и другими в качестве Администрации для исполнения норм Конвенций указываются правительства государств, являющихся сторонами этих Конвенций.

ИМО продолжает работу по совершенствованию правовых инструментов, регулирующих торговое мореплавание, в том числе в отношении новой техники и технологий. Одной из таких новых технологий организации судоходства является технология автономного судоходства [7]. Изменения в технологиях влекут за собой объективную необходимость изменений в

нормативном правовом регулировании соответствующих общественных отношений, и, соответственно, пересмотр и совершенствование системы публичного (государственного) управления в отношении торгового мореплавания [8].

Поскольку, как указано выше, существующая система организации публичной власти в отношении реализации норм морского права не вполне эффективна, представляется обоснованной и необходимой реорганизация этой системы.

***Первая возможная стратегия*** реорганизации публичных функций в сфере морского права может заключаться в донастройке существующей распределенной системы и может быть обозначена фразой «оставить как есть». В существующей системе юридически морской администрацией является Правительство Российской Федерации, которое определяет, как морская администрация, какие конкретные функции, предусмотренные международными правовыми инструментами, выполняются какими ведомствами, входящими в состав Правительства РФ. Действия регулятивного характера осуществляют министерства (федеральные службы), наделенные полномочиями нормативного правового регулирования, а практические действия, связанные с флотом и моряками, осуществляются капитанами морских портов.

Существенным недостатком такой схемы является то, что Правительство РФ действует в пределах установленных законодательством функций и напрямую не может устанавливать полномочия федеральных органов власти, если такие полномочия не определены законодательством. Кроме того, из существующей схемы выпадает предписанное Конвенцией ООН по морскому праву 1982 г. взаимодействие судов и судовладельцев с морской администраций при нахождении судов вне акваторий морских портов, т.е. вне юрисдикции капитана морского порта. При этом, даже если судно находится в морском порту России, то в существующей системе государственного управления у морской администрации отсутствует взаимодействие с судовладельцами, кроме случаев проведения контроля и надзора, предусмотренных законодательством о контрольно-надзорной деятельности.

Распределенная система реализации функций морской администрации страны не предусматривает координационного взаимодействия вовлеченных ведомств, и как результат, происходит дублирование некоторых полномочий, соревнование ведомств за такие полномочия или упущение исполнения отдельных функций и полномочий. Существующая система, даже при ее донастройке, не решает проблемы, связанной с противоречивостью концентрации ответственности и полномочий на должностном лице — капитане морского порта, большой автономией этого должностного лица и практической неподконтрольностью его действий. Также не разрешается противоречие между трудовыми обязанностями капитана морского порта и его функциями, не подконтрольными работодателю.

***Вторая возможная стратегия*** на пути совершенствования функций морской администрации — это концентрация административно властных функций морской администрации в одном из федеральных органов исполнительной власти либо создание нового федерального органа, например, министерства морского флота. Такой подход потребует реорганизационных мероприятий, создания территориальных органов создаваемого министерства в морских портах РФ, передачу функций нормативного правового регулирования, контрольно-надзорных функций в области торгового мореплавания новому министерству, а также наделение этого нового органа функциями оперативного управления. В соответствии Указом Президента РФ от 9 марта 2004 г. № 314 концептуальным подходом при проведении административной реформы 2004 г. было разделение функций по нормативному правовому регулированию и выработке государственной политики, функций управления государственным имуществом и оказания государственных услуг, контрольно-надзорных функций между различными федеральными органами исполнительной власти. Создание же отдельного федерального органа исполнительной власти по осуществлению функций и полномочий морской администрации страны не будет вписываться в указанную концепцию. Персонал нового министерства и его территориальных органов будет иметь статус государственных гражданских служащих с соответствующими ограничениями и запретами и с денежным содержанием, установленным для такой категории работников. Особенностью такой реорганизации является необходимость дополнительных расходов из федерального бюджета на функционирование нового ведомства.

Вариантом второй стратегии может рассматриваться наделение структурного подразделения существующего Минтранса России специфичными полномочиями, присущими морской администрации в соответствии с международными правовыми инструментами. Но такой вариант не решает задачи непосредственного и оперативного управления деятельностью капитанов морских портов, а также выходит за рамки сформированной системы управления в федеральных министерствах. При таком варианте также потребуется перевод работников служб капитанов морских портов в статус государственных гражданских служащих с соответствующим увеличением расходов федерального бюджета.

***Третья возможная стратегия*** — это реорганизация существующих администраций морских портов путем их слияния (присоединения остальных к одной из существующих организаций) с сохранением существующей организационно-правовой формы — федерального государственного бюджетного учреждения. В соответствии с Федеральным законом от 12 января 1996 г. № 7-ФЗ «О некоммерческих организациях» целью создания бюджетных учреждений является выполнение работ или оказание услуг, предусмотренных законодательством в полномочиях федерального органа исполнительной власти, являющегося учредителем для такого бюджетного учреждения. При этом, по общему правилу, финанси-

рование деятельности бюджетных учреждений осуществляется в виде субсидий из соответствующего бюджета (федерального бюджета). Учредителем от имени государства для существующих администраций морских портов, действующих в форме федеральных государственных бюджетных учреждений, является Росморречфлот. В функциях Росморречфлота отсутствуют вопросы, относимые к ведению морской администрации, а с учетом того, что основные полномочия Росморречфлота заключаются в управлении государственным имуществом и оказании государственных услуг, наделить такими функциями Росморречфлот представляется проблематичным.

Одной из новых форм организации исполнения публичных функций в законодательстве страны является организационно-правовая форма юридического лица в виде публично-правовой компании [9]. В соответствии с Федеральным законом от 3 июля 2016 г. № 236-ФЗ «О публично-правовых компаниях в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» такие компании действуют в интересах государства и наделяются как публично-правовыми полномочиями, так и хозяйствующими функциями, с ограничением того, что приносящая доход деятельность может осуществляться лишь в целях, для которых создана такая компания. Публично-правовая компания (далее — ППК) создается федеральным законом, в связи с чем наделение ее функциями и полномочиями будет иметь юридическую значимость высокой степени.

В России есть примеры успешно работающих ППК. Целями создания ППК, среди прочего, может быть осуществление контрольных, управленческих и иных общественно полезных функций и полномочий в отдельных сферах и отраслях экономики. Таким образом может быть сформулирована ***четвертая стратегия*** реформирования управления морской деятельностью в части торгового мореплавания в стране — создание ППК «Морская администрация Российской Федерации».

Создание ППК возможно путем преобразования (слияния, присоединения) существующих бюджетных учреждений. Поскольку существующая система управления включает в себя сеть федеральных государственных бюджетных учреждений — администраций морских портов, организованных по региональному признаку, именно реорганизация путем слияния этих учреждений и может стать основой создания ППК. Финансирование создаваемой ППК не потребует средств федерального или иных бюджетов бюджетной системы Российской Федерации, поскольку финансовые средства на осуществление деятельности ППК могут быть консолидированы из финансовых средств на содержание действующих администраций морских портов, источником которых являются портовые сборы, предусмотренные законодательством о морских портах (Федеральный закон от 8 ноября 2007 г. № 261-ФЗ «О морских портах в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Фе-

дерации»). Создание ППК для осуществления функций морской администрации страны потребует как принятия отдельного федерального закона (приложение 2), так и внесения изменений в отдельные законодательные акты с целью перераспределения функций и полномочий, адресованных в настоящее время различным публичным субъектам (приложение 3). Одним из ключевых положений ППК должно стать публично-управленческое полномочие по оперативному мониторингу и управлению флотом в целях обеспечения безопасности мореплавания и реализации обязанности государства по поддержанию эффективной связи с судами под его флагом. Существенную роль в повышении эффективности исполнения функций государства флага сыграет централизация системы государственной регистрации судов, прав на них и сделок с ними с фактической реализацией принципа единого государственного реестра зарегистрированных под российским флагом морских судов [10], который сейчас хотя и декларирован в качестве единого, но фактически распределен по отдельным российским портам. Аналогичное позитивное воздействие будет оказано на систему дипломирования моряков.

## Заключение

Существующая система управления морской деятельностью в части торгового мореплавания в Российской Федерации исторически сложилась на основе системы, использованной в СССР, с концентрацией управленческих функций на специфичном должностном лице — капитане морского порта, статус и правовое положение которого закреплено на уровне федерального законодательства. В результате административной реформы 2004 г. роль и функции федеральных органов исполнительной власти разделены на три категории, что привело к децентрализации полномочий государства в реализации функций морской администрации страны, предусмотренных международными правовыми инструментами в области торгового мореплавания. В результате, многие функции морской администрации, не подпадающие под категории разделения исполнительных органов власти: нормативное правовое регулирование, управление государственным имуществом, государственный контроль и надзор, — в России оказались не реализованными. Правительство РФ, юридически являющееся морской администрацией страны, не имеет функций оперативного управления морской деятельностью и не осуществляет координацию деятельности федеральных органов исполнительной власти в части реализации функций морской администрации. На неполное исполнение предусмотренных международными правовыми инструментами функций государственными органами России обратили внимание международные аудиторы [11].

Таким образом, существует объективная необходимость реорганизации публичного (государственного) управления морской деятельностью в ча-

сти торгового мореплавания с целью оптимизации порядка и процедур государственной регистрации морских судов, прав на них и сделок с ними, дипломирования моряков, осуществления государственного портового контроля в отношении российских и иностранных судов, а также с целью обеспечения реализации функций морской администрации страны, которые в настоящее время не исполняются, а именно, мониторинг нахождения и движения российских судов в мировом океане и в иностранных юрисдикциях, осуществление взаимодействия с судовладельцами российских судов по вопросам национальной юрисдикции, включая меры обеспечения безопасности мореплавания, освидетельствования судов.

Из рассмотренных четырех возможных стратегий реорганизации государственного управления морской деятельностью в отношении торгового мореплавания наиболее эффективной представляется стратегия создания публично-правовой компании «Морская администрация Российской Федерации». Создание такой компании потребует принятия отдельного федерального закона, а также внесения изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации с целью приведения функций морской администрации в соответствие с полномочиями создаваемой публично-правовой компании.

**Список источников**


1. Клюев, В. В. Место морского права в системе отраслей российского права / В. В. Клюев // Современное право. — 2024. — № 8. — С. 45—51. — DOI 10.25799/NI.2024.40.77.008. — EDN KIRQJW.
2. Чеботарев, В. Е. Особенности административно-юрисдикционных полномочий капитана морского порта как должностного лица / В. Е. Чеботарев, А. А. Чеботарева // Вестник Юридического института МИИТ. — 2025. — № 1(49). — С. 64—71. — EDN VTIMIJ.
3. Вязмитинова, С. А. Отдельные вопросы правового статуса капитана морского порта / С. А. Вязмитинова // Актуальные проблемы гуманитарных и естественных наук. — 2019. — № 11. — С. 104—105. — EDN MMIEZD.
4. Данканич, А. М. Анализ организационного, материально-технического и финансового обеспечения исполнения капитанами морских портов функций: опыт ФГБУ «Администрация морских портов Западной Арктики» / А. М. Данканич // Современная наука: вопросы теории и практики : Сборник материалов III заочной международной научно-практической конференции, Курск, 13—14 декабря 2018 г. — Курск : Частное образовательное учреждение высшего образования «Курский институт менеджмента, экономики и бизнеса», 2018. — С. 39—47. — EDN ZCAIXZ.
5. Литвин, Т. А. Административно-властный статус капитана морского порта / Т. А. Литвин, А. М. Жевец, О. В. Кортунова // International Journal of Professional Science. — 2023. — № 3. — С. 11—15. — DOI 10.54092/25421085_2023_3_11. — EDN HEXDLZ.
6. Воронкова, С. В. Комплексный инспекционный контроль в торговом мореплавании как метод обеспечения безопасности и охраны здоровья / С. В. Воронкова // Юридический вестник Кубанского государственного университета. — 2024. — № 4. — С. 4—11. — DOI 10.31429/20785836-16-4-4-11. — EDN JWJFND.

7. Участие Российской Федерации в разработке международных правовых инструментов в области автономного судоходства / В. В. Клюев, С. Д. Айзинов, Ю. С. Меленас [и др.] // Транспортное право и безопасность. — 2024. — № S1. — С. 9—267. — EDN NVFQUQ.
8. Клюев, В. В. Объективные предпосылки появления автономных надводных судов и правовой основы их эксплуатации / В. В. Клюев // Образование и право. — 2024. — № 1. — С. 426—435. — DOI 10.24412/2076-1503-2024-1-426-435. — EDN LVBSCC.
9. Шавалиева, Д. Р. Государственные корпорации, государственные компании и публично-правовые компании: особенности правового положения / Д. Р. Шавалиева // Ученые записки Казанского филиала «Российского государственного университета правосудия». — 2020. — Том 16. — С. 185—194. — EDN KCZRWK.
10. Синицын, С. А. Суда как объекты недвижимости: особенности и просчеты российского законодательства / С. А. Синицын // Гражданское право. — 2021. — № 5. — С. 8—9. — DOI 10.18572/2070-2140-2021-5-8-9. — EDN IMIWER.
11. Клюев, В. В. Правовые уроки проверки российских морских властей международными аудиторами / В. В. Клюев // Российский научный вестник. — 2025. — № 1. — С. 261—266. — DOI 10.24412/2782-3830-2025-1-261-266. — EDN FJYNHQ.
12. Осинцев, С. В. Информационная система государственного портового контроля модуль «Регистрация заходов и отходов судов в морских портах Российской Федерации» / С. В. Осинцев ; правообладатель : Федеральное государственное бюджетное учреждение «Администрация морских портов Приморского края и Восточной Арктики». — Москва, 2020. — EDN REALNX.

**References**

1. Klyuev, V. V. Mesto morskogo prava v sisteme otraslej rossijskogo prava [The Place of the Law of the Sea in the System of Branches of Russian Law] / V. V. Klyuev // Sovremennoe pravo. — 2024. — № 8. — S. 45—51. — DOI 10.25799/NI.2024.40.77.008. — EDN KIRQJW.
2. Chebotarev, V. E. Osobennosti administrativno-yurisdikcionnyh polnomochij kapitana morskogo porta kak dolzhnostnogo lica [Features of the administrative and jurisdictional powers of the captain of the seaport as an official] / V. E. Chebotarev, A. A. Chebotareva // Vestnik Yuridicheskogo instituta MIIT. — 2025. — № 1(49). — S. 64—71. — EDN VTIMIJ.
3. Vyazmitinova, S. A. Otdel'nye voprosy pravovogo statusa kapitana morskogo porta [Certain issues of the legal status of the seaport captain]/ S. A. Vyazmitinova // Aktual'nye problemy gumanitarnyh i estestvennyh nauk. — 2019. — № 11. — S. 104—105. — EDN MMIEZD.
4. Dankanich, A. M. Analiz organizacionnogo, material'no-tekhnicheskogo i finansovogo obespecheniya ispolneniya kapitanami morskih portov funkcij: opyt FGBU \ «Administraciya morskih portov Zapadnoj Arktiki\» [Analysis of organizational, logistical and financial support for the performance of functions by seaport captains: the experience of the Federal State Budgetary Institution “Administration of Sea Ports of the Western Arctic”] / A. M. Dankanich // Sovremennaya nauka: voprosy teorii i praktiki : Sbornik materialov III zaochnoj mezhdunarodnoj nauchno-prakticheskoj konferencii, Kursk, 13—14 dekabrya 2018 goda. — Kursk: Chastnoe obrazovatel'noe uchrezhdenie vysshego obrazovaniya \ «Kurskij institut menedzhmenta, ekonomiki i biznesa\». — 2018. — S. 39—47. — EDN ZCAIXZ.

5. Litvin, T. A. Administrativno-vlastnyj status kapitana morskogo porta [Administrative and authority status of the captain of the seaport] / T. A. Litvin, A. M. Zhevec, O. V. Kortunova // International Journal of Professional Science. — 2023. — № 3. — S. 11-15. — DOI 10.54092/25421085_2023_3_11. — EDN HEXDLZ.
6. Voronkova, S. V. Kompleksnyj inspekcionnyj kontrol' v torgovom moreplavanii kak metod obespecheniya bezopasnosti i ohrany zdorov'ya [Comprehensive inspection control in merchant shipping as a method of ensuring safety and health protection] / S. V. Voronkova // Yuridicheskij vestnik Kubanskogo gosudarstvennogo universiteta. — 2024. — № 4. — S. 4—11. — DOI 10.31429/20785836-16-4-4-11. — EDN JWJFND.
7. Uchastie Rossijskoj Federacii v razrabotke mezhdunarodnyh pravovyh instrumentov v oblasti avtonomnogo sudohodstva [Participation of the Russian Federation in the Development of International Legal Instruments in the Field of Autonomous Shipping] / V. V. Klyuev, S. D. Ajzinov, Yu. S. Melenas [i dr.] // Transportnoe pravo i bezopasnost'. — 2024. — № S1. — S. 9—267. — EDN NVFQUQ.
8. Klyuev, V. V. Ob»ektivnye predposylki poyavleniya avtonomnyh nadvodnyh sudov i pravovoj osnovy ih ekspluatacii [Objective Prerequisites for the Emergence of Autonomous Surface Vessels and the Legal Basis for Their Operation]/ V. V. Klyuev // Obrazovanie i pravo. — 2024. — № 1. — S. 426—435. — DOI 10.24412/2076-1503-2024-1-426-435. — EDN LVBSCC.
9. Shavalieva, D. R. Gosudarstvennye korporacii, gosudarstvennye kompanii i publichno-pravovye kompanii: osobennosti pravovogo polozheniya [State corporations, state companies and public-law companies: features of the legal status]/ D. R. Shavalieva // Uchenye zapiski Kazanskogo filiala \»Rossijskogo gosudarstvennogo universiteta pravosudiya\». — 2020. — T. 16. — S. 185—194. — EDN KCZRWK.
10. Sinicyn, S. A. Suda kak ob»ekty nedvizhimosti: osobennosti i proschety rossijskogo zakonodatel'stva [Courts as real estate objects: features and shortcomings of Russian legislation] / S. A. Sinicyn // Grazhdanskoe pravo. — 2021. — № 5. — S. 8—9. — DOI 10.18572/2070-2140-2021-5-8-9. — EDN IMIWER.
11. Klyuev, V. V. Pravovye uroki proverki rossijskih morskih vlastej mezhdunarodnymi auditorami [Legal lessons of the audit of Russian maritime authorities by international auditors] / V. V. Klyuev // Rossijskij nauchnyj vestnik. — 2025. — № 1. — S. 261—266. — DOI 10.24412/2782-3830-2025-1-261-266. — EDN FJYNHQ.
12. Osintsev, S. V. Informatsionnaya sistema gosudarstvennogo portovogo kontrolya modul' «Registratsiya zakhodov i otkhodov sudov v morskikh portakh Rossiyskoy Federatsii» [Information system of state port control module "Registration of calls and departures of ships in the seaports of the Russian Federation"] / S. V. Osintsev ; pravoobladatel': Federal'noye gosudarstvennoye byudzhetnoye uchrezhdeniye «Administratsiya morskikh portov Primorskogo kraya i Vostochnoy Arktiki». — Moskva, 2020. — EDN REALNX.

***Приложение 1***

**Организационно правовая форма Морских администраций (МА) государств — членов ИМО** (выборочно)

| **Государство** | **Название организации (оригинал)** | **Название организации (русск.)** | **Форма МА** |
|---|---|---|---|
| Albania | General Maritime Directorate, Ministry of Infrastructure and Energy | Морской департамент в составе Министерства инфраструктуры и энергетики | Департамент Министерства |
| Algeria | Ministere des Transports | Министерство транспорта | Министерство |
| Argentina | Departamento Intereses Maritimos de la Secretaria General Naval de la Armada Argentina | Морской Департамент; в составе Министерства обороны | Департамент Министерства |
| Australia | Australian Maritime Safety Authority (AMSA) | Австралийское государственное агентство Морской безопасности | Государственное агентство |
| Azerbaijan | State Maritime and Port Agency | Государственное агентство судоходства и портов; в составе Министерства цифрового развития и транспорта | Государственное агентство |
| Bahamas | The Bahamas Maritime Authority | Морское управление багам (агентство) | Независимое агентство |
| Bangladesh | Department of Shipping, Ministry of Shipping | Департамент судоходства Министерства судоходства | Департамент Министерства |
| Barbados | Barbados Maritime Ships' Registry, Ministry of Tourism and International Transport | Реестр морских судов Барбадоса (учрежден в Лондоне); агентство в подчинении Министерства туризма и международного транспорта | Государственное агентство |
| Belgium | Federal Public Service Mobility and Transport | Федеральная государственная служба по мобильности и транспорту (Министерство транспорта) | Министерство |
| Belize | International Merchant Marine Registry of Belize | Международный реестр торгового судоходства Белиза; под- | Государственное агентство |

| Государство | Название организации (оригинал) | Название организации (русск.) | Форма МА |
|---|---|---|---|
| | | чиняется Министерству финансов, экономического развития и инвестиций | |
| Benin | Directorate of the Merchant Marine (DMM) | Департамент торгового судоходства Министерства окружающей среды и транспорта | Департамент Министерства |
| Bolivia (Plurinational State of) | Registro Internacional Boliviano de Buques (RIBB), Ministerio de Defensa Nacional de Bolivia | Международный реестр судов Боливии, агентство в составе Министерства обороны | Государственное агентство |
| Brazil | Diretoria de Portos e Costas (DPC-13) | Департамент побережья и портов; в составе Министерства обороны | Департамент Министерства |
| Brunei Darussalam | Maritime and Port Authority of Brunei Darussalam (MPABD), Ministry of transport | Управление судоходства и портов Брунея-Даруссалама, агентство в составе Министерства транспорта | Государственное агентство |
| Bulgaria | Executive Agency «Maritime Administration» (EAMA), Ministry of Transport and Communications | Агентство Морская администрация Болгарии, подведомственное Министерству транспорта и коммуникаций | Государственное агентство |
| Cambodia | Directorate General of Shipping, Ministry of Public works and Transport | Директорат судоходства в составе Министерства общественных работ и транспорта | Департамент Министерства |
| Canada | Transport Canada | Министерство транспорта | Министерство |
| Chile | Direccioin General del Territorio Maritimo y de Marina Mercante | Главное управление морского торгового флота; в составе Министерства обороны | Департамент Министерства |
| China | Maritime Safety Administration of the People's Republic of China | Администрация морской безопасности; в составе Министерства транспорта КНР | Государственное агентство |

| Государство | Название организации (оригинал) | Название организации (русск.) | Форма МА |
|---|---|---|---|
| Colombia | Direccioin General Maritima (DIMAR) — Colombian Maritime Authority, Ministry of Defense | Морская администрация Колумбии, агентство в составе Министерства обороны | Государственное агентство |
| Cook Islands | Maritime Cook Islands | Морская администрация островов Кука, компания/агентство, подотчетное Министерству транспорта о-вов Кука | Коммерческое агентство |
| Croatia | Ministry of Sea, Transport and Infrastructure | Министерство моря, транспорта и инфраструктуры | Министерство |
| Cuba | Directorate General of Maritime Safety and Inspection (DGMSI) | Директорат морской безопасности и инспекций в составе Министерства транспорта | Департамент Министерства |
| Cyprus | Shipping Deputy Ministry (SDM) | Департамент Министерства судоходства | Департамент Министерства |
| Democratic People's Republic of Korea | Maritime Administration of DPR of Korea | Морская администрация КНДР (агентство) | Государственное агентство |
| Denmark | Danish Maritime Authority | Морское управление Дании, агентство в составе Министерства промышленности, предпринимательства и финансов | Государственное агентство |
| Dominica | The Commonwealth of Dominica Maritime Registry, Inc. (DMRI) | Морской реестр Доминики (компания учреждена в США) | Коммерческая компания |
| Ecuador | Direccioin Nacional de los Espacios Acuaticos (DIRNEA) | Морская администрация Эквадора, агентство в составе Министерства обороны | Государственное агентство |
| Egypt | Egyptian Authority for Maritime Safety | Управление морской безопасностью Египта (агентство) | Государственное агентство |
| Ethiopia | Ethiopian Maritime Authority (EMA), Ministry of Transport | Морская администрация Эфиопии, агентство Министерства транспорта | Государственное агентство |

| Государство | Название организации (оригинал) | Название организации (русск.) | Форма МА |
|---|---|---|---|
| Faroes, Denmark | Faroese Maritime Authority (FMA), Ministry of Foreign Affairs and Trade | Морская администрация Фарерских островов, агентство в подчинении Министерства иностранных дел и торговли | Государственное агентство |
| Finland | Finnish Transport and Communications Agency (TRAFICOM) | Государственное Агентство по транспорту и связи Финляндии, подведомственно Министерству транспорта и связи | Государственное агентство |
| France | Ministire de l'Ecologie, du Developpement Durable, des Transports et du Logement | Министерство экологии, устойчивого развития, транспорта и жилищного строительства | Министерство |
| Gambia | Gambia International Ship Registry — GISR LTD | Международный судовой реестр Гамбии (компания учреждена на Кипре) | Коммерческая компания |
| Germany | Bundesamt fuer Seeschiffahrt und Hydrographie | Федеральное морское и гидрографическое агентство в составе Федерального министерства транспорта и цифровой инфраструктуры | Федеральное агентство |
| Greece | Ministry of Maritime Affairs and Insular Policy | Министерство по морским вопросам и островной политике Греции | Министерство |
| Honduras | Direccioin General de la Marina Mercante de Honduras (DGMM) | Директорат морского транспорта в составе Министерства транспорта | Департамент Министерства |
| Hong Kong, China | Marine Department of the Government of the Hong Kong Special Administrative Region | Морской департамент (Министерство) Правительства САР Гонконг | Министерство |
| India | Directorate General of Shipping, Ministry of Ports, Shipping and Waterways | Директорат судоходства в составе Министерства портов, судоходства и водных путей | Департамент Министерства |

| Государство | Название организации (оригинал) | Название организации (русск.) | Форма МА |
|---|---|---|---|
| Indonesia | Directorate General of Sea Transportation, Ministry of Transportation | Директорат морского транспорта в составе Министерства транспорта | Департамент Министерства |
| Iran (Islamic Republic of) | Ports and Maritime Organization, Ministry of Roads and Urban Development | Морская и портовая организация Ирана, агентство в составе Министерства дорожного и городского развития Ирана | Государственное агентство |
| Iraq | Iraq Supreme Maritime Authority, Ministry of Transport | Высшее морское управление Ирака в составе Министерства транспорта | Государственное агентство |
| Israel | Ministry of Transport | Министерство транспорта | Министерство |
| Italy | Ministry of Infrastructure and Transport | Министерство инфраструктуры и транспорта | Министерство |
| Jamaica | Maritime Authority of Jamaica (MAJ), Ministry of Science, Energy, Telecommunications and Transport (MSETT) | Морское управление Ямайки, агентство в составе Министерства науки, энергетики, телекоммуникации и транспорта | Государственное агентство |
| Japan | Ministry of Land, Infrastructure and Transport and Tourism | Министерство землепользования, инфраструктуры, транспорта и туризма | Министерство |
| Jordan | Jordan Maritime Authority/Commission (JMA/JMC) | Морское управление Иордании, агентство в составе Министерства транспорта | Государственное агентство |
| Kazakhstan | Ministry for Investment and Development of the Republic of Kazakhstan | Министерство инвестиций и развития Казахстана | Министерство |
| Kenya | Kenya Maritime Authority, Ministry of Transport, Infrastructure, Housing, and Urban Development | Морское управление Кении, агентство под управлением Министерства транспорта, инфраструктуры, строительства и городского развития | Государственное агентство |

| Государство | Название организации (оригинал) | Название организации (русск.) | Форма МА |
|---|---|---|---|
| Kiribati | Ministry of Information, Communication and Transport | Министерство информации, связи и транспорта | Министерство |
| Liberia | Liberian International Ship & Corporate Registry (LISCR LLC), Office of Deputy Commissioner of Maritime Affairs, Liberia Maritime Authority (LiMA) | Международный судовой и корпоративный реестр Либерии (компания учреждена в США), компания подотчетна государственному агентству «Морская администрация Либерии» | Коммерческая компания |
| Madagascar | Agence Portuaire, Maritime et Fluviale (APMF) | Агентство портов, морского и речного транспорта, агентство под контролем Министерства бюджета, Министерства финансов и Министерства транспорта | Государственное агентство |
| Malaysia | Malaysia Marine Department (MARDEP), Ministry of Transport | Морской департамент в составе Министерства транспорта Малайзии | Департамент Министерства |
| Malta | Merchant Shipping Directorate, Transport Malta | Морской департамент в составе Министерства транспорта Мальты | Департамент Министерства |
| Marshall Islands | International Registries, Inc. (IRI), RMI Maritime Administrator (Trust Company of the Marshall Islands, Inc.), Ministry of Transport, Communications and Information Technology | Международный судовой и корпоративный реестр Маршалловых островов, Морской администратор Маршалловых островов (компания учреждена в США), компания подотчетна Министерству транспорта, связи и информационных технологий | Коммерческая компания |
| Mexico | Secretaria de Marina (SEMAR) / Direccioin General de Marina Mercante | Главное управление морского торгового флота — Министерство обороны | Департамент Министерства |

| Государство | Название организации (оригинал) | Название организации (русск.) | Форма МА |
|---|---|---|---|
| Morocco | Merchant Marine Directorate, Ministry of Transport and Logistics | Департамент торгового судоходства Министерства транспорта и логистики | Департамент Министерства |
| Myanmar | Department of Marine Administration (DMA), Ministry of Transport and Communications | Департамент морской администрации в составе Министерства транспорта | Департамент Министерства |
| Nauru | Nauru Maritime Administration, Minister of Shipping Line | Морская администрация Науру (компания учреждена в Гонконге), агентство подотчетно Министру судоходства | Коммерческое агентство |
| Netherlands (Kingdom of the) | Dutch Maritime Authority (NLMA), Ministry of Infrastructure and Water Management | Морское управление Нидерландов, агентство в составе Министерства инфраструктуры и водных ресурсов | Государственное агентство |
| New Zealand | Maritime New Zealand, Ministry of Transport | Морское управление Новой Зеландии, агентство в составе Министерства транспорта | Государственное агентство |
| Nigeria | Nigerian Maritime Administration & Safety Agency (NIMASA), Ministry of Marine and Blue Economy | Нигерийская морская администрация и агентство безопасности, агентство подотчетно Министерству морской и голубой экономики | Коммерческое агентство |
| Niue | Niue Ship Registry Pte Ltd. | Реестр судов Ниуэ (компания учреждена в Сингапуре) | Коммерческая компания |
| Norway | Norwegian Maritime Authority (NMA), Ministry of Trade and Industry | Норвежская морская администрация, агентство в составе Министерства торговли и промышленности | Государственное агентство |
| Oman | Ministry of Transport, Communications and Information Technology | Министерство транспорта, связи и информационных технологий | Министерство |

| Государство | Название организации (оригинал) | Название организации (русск.) | Форма МА |
|---|---|---|---|
| Pakistan | Mercantile Marine Department, Ministry of Maritime Affairs | Департамент торгового мореплавания, Министерство морских дел | Департамент Министерства |
| Palau | Palau International Ship Registry Inc. (PISR), Ministry of Public Infrastructure Industries and Commerce — Bureau of Marine Transport | Международный судовой реестр Палау (компания учреждена в США и Греции), компания подотчетна Министерству общественной инфраструктуры, промышленности и торговли | Коммерческая компания |
| Panama | Panama Maritime Authority (AMP) | Морское управление Панамы | Государственное агентство |
| Peru | Direccioin General de Capitanias y Guardacostas | Директорат капитанов портов и береговой охраны Военно-морского флота Перу, в подчинении Министерства обороны | Департамент Министерства |
| Philippines | Maritime Industry Authority (MARINA) | Управление морской индустрии, агентство подотчетное Министерству транспорта | Государственное агентство |
| Poland | Ministry of Infrastructure | Министерство инфраструктуры | Министерство |
| Portugal | Direccio-Geral de Recursos Naturais, Segurancia e Servicios Maritimos, Directorate-General for Natural Resources, Safety and Maritime Services (DGRM) | Главное управление по природным ресурсам, безопасности и морским вопросам (Министерство) | Министерство |
| Qatar | Department of Maritime Affairs and Transport | Департамент по морским вопросам и транспорту (Министерство) | Министерство |
| Republic of Korea | Ministry of Oceans and Fisheries | Министерство океанов и рыболовства | Министерство |
| Romania | The Romanian Naval Authority, Ministry of transport | Морское управление Румынии, агентство в подчинении Министерства транспорта | Государственное агентство |

| Государство | Название организации (оригинал) | Название организации (русск.) | Форма МА |
|---|---|---|---|
| Saint Kitts and Nevis | International Ship Registry, Department of Maritime Affairs, Ministry of international transport | Международный реестр судов (компания учреждена в Лондоне), агентство в подчинении Министерства международного транспорта | Агентство |
| Saint Vincent and the Grenadines | Saint Vincent & The Grenadines Maritime Administration, Ministry of National Security | Морская администрация Сен-Винсента и Гренадин, департамент Министерства национальной безопасности | Департамент Министерства |
| Samoa | Maritime division, Ministry of Works, Transport and Infrastructure | Морской департамент Министерства промышленности, транспорта и инфраструктуры | Департамент Министерства |
| Saudi Arabia | Transport General Authority, Ministry of Transport and Logistics Services | Главное управление транспорта (агентство) Министерства транспорта и логистики | Государственное агентство |
| Seychelles | Department of Transport | Департамент транспорта (Министерство) | Министерство |
| Sierra Leone | Sierra Leone Maritime Administration, Ministry of Transport and Aviation | Морская администрация Сьерра-Леоне (компания учреждена на Кипре), агентство в подчинении Министерства транспорта и авиации | Коммерческое агентство |
| Singapore | Maritime and Port Authority of Singapore, Ministry of Transport | Управление судоходства и порта Сингапура, агентство в составе Министерства транспорта | Государственное агентство |
| Solomon Islands | Ministry of Transport, Works, Communication and Aviation | Министерство транспорта, промышленности, коммуникации и авиации | Министерство |
| Somalia | Ministry Ports and Marine Transport | Министерство портов и морского транспорта | Министерство |

| Государство | Название организации (оригинал) | Название организации (русск.) | Форма МА |
|---|---|---|---|
| South Africa | The South African Maritime Safety Authority (SAMSA), Department of Transport | Южноафриканское агентство морской безопасности, в подчинении Департамента транспорта ЮАР (Министерства) | Государственное агентство |
| Spain | Ministry of Transports and Sustainable Mobility | Министерство транспорта и устойчивой мобильности | Министерство |
| Sri Lanka | Ministry of Ports and Aviation | Министерство портов и авиации | Министерство |
| Sweden | Swedish Transport Agency, Ministry of Infrastructure (Sjöfartsverket) | Шведское транспортное государственное агентство, подотчетно Министерству инфраструктуры | Госпредприятие |
| Switzerland | Swiss Maritime Navigation Office SMNO, Directorate of International Law (DIL) of the Federal Department of Foreign Affairs (FDFA) | Швейцарский морской навигационный офис в составе Директората международного права Федерального департамента иностранных дел (Министерства) | Департамент Министерства |
| Syrian Arab Republic | General Directorate of Ports, Ministry of Transport | Главное управление портов в составе Министерства транспорта | Департамент Министерства |
| Thailand | Marine Department (MD), Ministry of Transport | Морской департамент в составе Министерства транспорта | Департамент Министерства |
| Togo | Directorate General of Merchant Shipping, | Главное управление торгового судоходства в составе Министерства морского хозяйства, рыболовства и охраны побережья | Департамент Министерства |
| Tonga | Ministry of Infrastructure | Министерство инфраструктуры | Министерство |
| Trinidad and Tobago | Ministry of Works and Transport | Министерство промышленности и транспорта | Министерство |
| Tunisia | Office de la Marine Marchande et des Ports (Office of the Merchant Marine and Ports “OMMP”), Ministry of Transport | Офис торгового мореплавания и портов, агентство в составе Министерства транспорта | Государственное агентство |

| Государство | Название организации (оригинал) | Название организации (русск.) | Форма МА |
|---|---|---|---|
| Turkiye | Ministry of Transport and Infrastructure | Министерство транспорта и инфраструктуры | Министерство |
| Tuvalu | Ministry of Transport, Energy and Tourism | Министерство транспорта, энергетики и туризма | Министерство |
| United Arab Emirates | Ministry of Energy & Infrastructure | Министерство энергетики и инфраструктуры | Министерство |
| United Kingdom | Maritime and Coastguard Agency | Агентство по судоходству и береговой охране, в составе Министерства транспорта | Государственное агентство |
| United Republic of Tanzania | Tanzania Maritime Authority, Ministry of infrastructure and communication | Морское управление Танзании, агентство в составе Министерства инфраструктуры и связи | Государственное агентство |
| United States | United States Maritime Administration (U.S. MARAD) | Морская администрация США, агентство в составе Министерства транспорта | Государственное агентство |
| Uruguay | Directorate General of Merchant Marine | Главное управление морского торгового флота, в составе Министерства обороны | Департамент Министерства |
| Vanuatu | Vanuatu Maritime Safety Authority, Ministry of Infrastructure and Public Utilities | Управление морской безопасности Вануату, государственное агентство, подотчетное Министерству инфраструктуры и коммунального хозяйства | Государственное агентство |
| Venezuela (Bolivarian Republic of) | Instituto Nacional de los Espacios Acuaticos e Insulares (INEA) | Национальный институт моря и островов — Морское управление Венесуэлы | Государственное агентство |
| Viet Nam | Vietnam National Maritime Administration (VINAMARINE) | Национальная морская администрация Вьетнама; Агентство в составе Министерства транспорта | Государственное агентство |

***Приложение 2***

*Проект*

**Федеральный закон**
**«О публично-правовой компании «Морская администрация Российской Федерации»**

**Статья 1. Предмет регулирования настоящего Федерального закона**

Настоящий Федеральный закон определяет порядок создания, правовое положение, цели деятельности, функции, полномочия и порядок управления деятельностью публично-правовой компании «Морская администрация Российской Федерации» (далее — компания).

**Статья 2. Цели и порядок создания компании**

Компания создается путем реорганизации нескольких федеральных государственных бюджетных учреждений, определенных Правительством Российской Федерации, в форме присоединения в целях осуществления функций и полномочий публично-правового характера, предусмотренных частью 1 статьи 4 настоящего Федерального закона.

**Статья 3. Правовое положение компании**

1. Полное наименование компании — публично-правовая компания «Морская администрация Российской Федерации». Сокращенное наименование компании — «Морская администрация России».

2. Учредителем компании является Российская Федерация. Функции и полномочия учредителя компании от имени Российской Федерации осуществляет федеральный орган исполнительной власти, осуществляющий выработку государственной политики и нормативно-правовое регулирование в области транспорта (далее — федеральный орган исполнительной власти в области транспорта).

3. Федеральный орган исполнительной власти в области транспорта осуществляет следующие функции и полномочия учредителя компании от имени Российской Федерации:

1) представляет в Правительство Российской Федерации проект устава компании, предложения о внесении изменений в устав компании;

2) осуществляет в порядке, установленном Правительством Российской Федерации, контроль за осуществлением компанией функций и полномочий, предусмотренных статьей 4 настоящего Федерального закона, и за соблюдением требований устава компании;

3) осуществляет подготовку предложений об условиях трудового договора, заключаемого с генеральным директором компании (далее — генеральный директор), и направляет такие предложения в наблюдательный совет компании (далее — наблюдательный совет);

4) согласовывает основы системы оплаты труда работников компании, ключевые показатели эффективности деятельности компании, используемые для целей премирования ее работников, и методику (порядок) расчета таких показателей;

5) согласовывает годовой отчет компании;

6) согласовывает стратегию развития компании;

7) осуществляет от имени Российской Федерации иные функции и полномочия учредителя компании, предусмотренные законодательством Российской Федерации.

4. Федеральный орган исполнительной власти в области транспорта вправе требовать, действуя от имени компании, возмещения убытков, причиненных компании по вине ее органов управления.

5. Компания действует на основании устава, утверждаемого Правительством Российской Федерации по представлению федерального органа исполнительной власти в области транспорта.

6. Местом нахождения компании является город Москва.

7. Компания имеет филиалы и представительства в Российской Федерации и за рубежом.

**Статья 4. Функции, полномочия и деятельность компании**

1. Компания осуществляет функции и полномочия, предусмотренные настоящим Федеральным законом, Кодексом торгового мореплавания Российской Федерации, Кодексом внутреннего водного транспорта Российской Федерации, Федеральным законом от 8 ноября 2007 года № 261-ФЗ «О морских портах и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации», другими федеральными законами, функции морской администрации, функции портовых властей, функции по осуществлению государственного портового контроля, функции по взаимодействию с морскими администрациями иностранных государств, функции и полномочия оператора государственных информационных систем в случаях, предусмотренных федеральным законом, и иных информационных систем, а также иные функции и полномочия публично-правового характера, определенные Правительством Российской Федерации, если это предусмотрено федеральными законами, функции, предусмотренные международными договорами Российской Федерации в части функций морской администрации.

2. Компания осуществляет виды деятельности, не запрещенные законодательством Российской Федерации и соответствующие целям ее создания, в том числе:

1) назначение на должность и освобождение от должности капитанов морских портов;

2) организацию подготовки и переподготовки капитанов морских портов и работников служб капитанов морских портов;

3) государственную регистрацию судов, прав на них и сделок с ними;

4) дипломирование членов экипажей морских судов и судов смешанного (река-море) плавания, а также судов внутреннего водного плавания в случаях, предусмотренных законодательством;

5) организацию государственного портового контроля судов в морских портах Российской Федерации и на подходах к ним;

6) взаимодействие с морскими администрациями иностранных государств;

7) участие от имени Российской Федерации в работе Международной морской организации;

8) участие от имени Российской Федерации в работе региональных соглашений о государственном портовом контроле;

9) создание и эксплуатация государственной информационной системы государственного портового контроля;

10) создание и эксплуатация государственной информационной системы дипломирования моряков;

11) создание и эксплуатация государственной информационной системы государственной регистрации судов, прав на них и сделок с ними;

12) создание и эксплуатация государственной информационной системы захода судов в морские порты Российской Федерации;

13) создание и эксплуатация государственной информационной системы ведения реестра судовладельцев судов, имеющих право плавания под флагом Российской Федерации, выдает выписки из такого реестра;

14) направление обязательных указаний судовладельцам и капитанам судов следовать в безопасное место;

15) наделение полномочиями от имени Российской Федерации организаций по классификации и освидетельствованию судов и заключение с ними соглашения;

16) контроль исполнения российскими организациями, уполномоченными на классификацию и освидетельствование судов, и иностранными классификационными обществами, с которыми заключены договоры на классификацию и освидетельствование судов, функций, предусмотренных указанными договорами;

17) признание образовательных организаций Российской Федерации на право ведения подготовки членов экипажей морских судов в соответствии с требованиями Международной конвенции о подготовке моряков и несении вахты;

18) издание рекомендации применения требований международных договоров Российской Федерации на судах под государственным флагом Российской Федерации в случаях, предусмотренных такими договорами;

19) создание, эксплуатацию, модернизацию и развитие государственных информационных систем, государственных информационных ресурсов, иных информационных систем, информационных ресурсов и электронных сервисов, в том числе используемых для сбора, хранения, обработки, предоставления и распространения данных о морских судах, морских портах, членах экипажей морских судов, а также для реализации иных полномочий морской администрации;

20) разработка, внедрение и информационную поддержку электронных сервисов, необходимых для оказания услуг в соответствии с функциями и полномочиями компании, иных электронных сервисов, а также оказание таких услуг посредством этих электронных сервисов;

21) обеспечение сопровождения сети передачи данных и предоставление информационных ресурсов, программ для электронных вычислительных машин, программно-технических средств для деятельности морской администрации;

22) научную и образовательную деятельность, в том числе реализацию программ профессиональной переподготовки и повышения квалификации государственных гражданских служащих и иных лиц в соответствии с функциями и полномочиями компании, предусмотренными настоящим Федеральным законом и уставом компании;

23) деятельность в сфере развития информационных технологий, мореплавания, судоходства по внутренним водным путям, информационной безопасности, в том числе с участием иных юридических лиц, включая заключение соглашений, необходимых для осуществления такой деятельности;

24) выставочную деятельность в соответствии с функциями и полномочиями компании, предусмотренными настоящим Федеральным законом и уставом компании;

25) выполнение научно-исследовательских, научно-технических и опытно-конструкторских работ, не указанных в части 1 настоящей статьи;

26) выполняет иные функции, предусмотренные законодательством Российской Федерации, международными договорами Российской Федерации для морских администраций и портовых властей;

3. Компания в соответствии со своим уставом имеет право осуществлять приносящую доход деятельность, направленную на достижение целей создания компании.

4. Компания в целях осуществления возложенных на нее функций и полномочий публично-правового характера может являться соисполнителем, участником отдельных мероприятий, предусмотренных государственными программами Российской Федерации и иными документами стратегического планирования Российской Федерации.

5. Компания обеспечивает информационное взаимодействие государственных информационных систем, оператором которых является, в том числе с инфраструктурой, обеспечивающей информационно-

технологическое взаимодействие информационных систем, используемых для предоставления государственных и муниципальных услуг и исполнения государственных и муниципальных функций в электронной форме, и может безвозмездно использовать данные таких систем в целях осуществления возложенных на нее функций и полномочий публично-правового характера, предусмотренных частью 1 настоящей статьи.

6. Компания в целях исполнения возложенных на нее функций от своего имени издает акты ненормативного характера, обязательные к исполнению физическими и юридическими лицами, осуществляющими деятельность в морском порту и на подходах к нему, а также судовладельцами и капитанами судов, зарегистрированных в одном из реестров судов, предусмотренных Кодексом торгового мореплавания Российской Федерации. В целях обеспечения безопасности мореплавания и защиты морской среды от загрязнения с судов компания дает обязательные к исполнению указания судам под государственным флагом Российской Федерации.

**Статья 5. Имущество компании**

1. Имущество компании формируется за счет имущественных взносов Российской Федерации, имущества, полученного в порядке правопреемства, субсидий из федерального бюджета, а также имущества, приобретенного за счет имущественного взноса Российской Федерации, добровольных имущественных взносов, доходов, полученных компанией от осуществления своей деятельности, портовых и иных сборов, предусмотренных законодательством, и иных не запрещенных законодательством Российской Федерации поступлений.

2. Порядок и сроки формирования имущества компании устанавливаются Правительством Российской Федерации в части, не урегулированной настоящим Федеральным законом.

3. Доходы от осуществления деятельности компании поступают в ее распоряжение.

4. Денежные средства компании, в том числе полученные от осуществления приносящей доход деятельности, расходуются на реализацию возложенных на нее функций и полномочий.

5. Распоряжение имуществом компании осуществляется в соответствии с законодательством Российской Федерации и уставом компании.

6. Правительство Российской Федерации вправе установить перечень имущества компании, совершение сделок с которым подлежит согласованию с Правительством Российской Федерации.

7. Продажа компанией принадлежащего ей недвижимого имущества, перечень и (или) виды которого определяются Правительством Российской Федерации, осуществляется на торгах.

8. Созданные и (или) модернизированные за счет средств федерального бюджета государственные информационные системы, в отношении кото-

рых функции и полномочия оператора осуществляются компанией, а также документация находятся в собственности Российской Федерации.

9. Компания имеет право на приобретение без проведения торгов в безвозмездное пользование или в аренду находящегося в государственной или муниципальной собственности имущества, необходимого для осуществления функций и полномочий, предусмотренных частью 1 статьи 4 настоящего Федерального закона.

**Статья 6. Органы управления компании**

Органами управления компании являются наблюдательный совет, правление компании (далее — правление) и генеральный директор.

**Статья 7. Наблюдательный совет**

1. Высшим органом управления компании является наблюдательный совет.

2. Положение о наблюдательном совете утверждается Правительством Российской Федерации по представлению органа регистрации прав.

3. Количественный состав наблюдательного совета не должен превышать семь членов. Председатель и иные члены наблюдательного совета назначаются Правительством Российской Федерации сроком на пять лет.

4. В состав наблюдательного совета входят руководитель федерального органа исполнительной власти в области транспорта или его заместитель и генеральный директор, являющийся членом наблюдательного совета по должности, а также иные лица по решению федерального органа исполнительной власти в области транспорта.

5. Членами наблюдательного совета могут являться лица, замещающие государственные должности, а также лица, являющиеся государственными гражданскими служащими.

6. Полномочия членов наблюдательного совета могут быть прекращены досрочно по решению федерального органа исполнительной власти в области транспорта.

7. Наблюдательный совет осуществляет полномочия, предусмотренные настоящим Федеральным законом, Федеральным законом от 3 июля 2016 года № 236-ФЗ «О публично-правовых компаниях в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации», другими федеральными законами и уставом компании с учетом особенностей, установленных настоящим Федеральным законом.

8. Наблюдательный совет на основании предложений федерального органа исполнительной власти в области транспорта принимает решения:

1) о создании филиалов компании, об открытии представительств компании, в том числе за пределами территории Российской Федерации;

2) о создании коммерческих организаций и некоммерческих организаций на территории Российской Федерации и за пределами ее территории, об участии в российских организациях и иностранных организациях, в том числе в хозяйственных обществах и хозяйственных партнерствах, для достижения целей создания компании.

**Статья 8. Правление**

1. Коллегиальным исполнительным органом управления компании является правление.

2. Количественный состав правления определяется уставом компании. Генеральный директор входит в состав правления по должности и является его председателем.

3. Члены правления, за исключением генерального директора, назначаются на должность на срок, определенный уставом компании, и освобождаются от должности наблюдательным советом по представлению генерального директора.

4. Полномочия правления определяются настоящим Федеральным законом, Федеральным законом от 3 июля 2016 года № 236-ФЗ «О публично-правовых компаниях в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации», уставом компании, положением о правлении и решениями наблюдательного совета.

**Статья 9. Генеральный директор**

1. Генеральный директор является единоличным исполнительным органом компании.

2. Генеральный директор назначается на должность сроком на пять лет Правительством Российской Федерации по представлению руководителя федерального органа исполнительной власти в области транспорта, согласованному с наблюдательным советом. К указанному представлению федерального органа исполнительной власти в области транспорта прилагаются предложения относительно условий трудового договора, на которых предлагается заключить такой договор с генеральным директором. Полномочия генерального директора могут быть прекращены досрочно решением Правительства Российской Федерации по представлению руководителя федерального органа исполнительной власти в области транспорта.

3. Генеральный директор осуществляет полномочия, определенные настоящим Федеральным законом, Федеральным законом от 3 июля 2016 года № 236-ФЗ «О публично-правовых компаниях в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации», другими федеральными законами и уставом компании.

**Статья 10. Планирование деятельности компании, стратегия ее развития и ее годовой финансовый план (бюджет)**

1. Планирование деятельности компании, подготовка и утверждение стратегии ее развития и ее годового финансового плана (бюджета) осуществляются в соответствии с настоящим Федеральным законом и Федеральным законом от 3 июля 2016 года № 236-ФЗ «О публично-правовых компаниях в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации».

2. Порядок подготовки и утверждения стратегии развития компании и ее годового финансового плана (бюджета) определяется уставом компании.

**Статья 11. Реорганизация и ликвидация компании**

1. Реорганизация и ликвидация компании осуществляются в соответствии с Гражданским кодексом Российской Федерации, Федеральным законом от 3 июля 2016 года № 236-ФЗ «О публично-правовых компаниях в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» с учетом особенностей, предусмотренных настоящим Федеральным законом.

2. Реорганизация компании может осуществляться с одновременным сочетанием преобразования и присоединения к ней одного или нескольких федеральных государственных учреждений и (или) акционерных обществ, определенных Правительством Российской Федерации, на основании решений Правительства Российской Федерации.

**Статья 12. Заключительные положения**

1. Гражданский кодекс Российской Федерации, Федеральный закон от 3 июля 2016 года № 236-ФЗ «О публично-правовых компаниях в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации», другие федеральные законы, касающиеся создания, реорганизации и деятельности компании, в том числе структуры и полномочий органов управления компании, распространяются на такие создание, реорганизацию, деятельность, в том числе структуру и полномочия органов управления компании, в части, не противоречащей настоящему Федеральному закону.

2. К созданию, реорганизации компании в соответствии с частью 2 статьи 11 настоящего Федерального закона (далее — реорганизация компании) не применяются правила абзаца 3 пункта 4 статьи 57, статьи 60, пунктов 1 и 3 статьи 68, пункта 2 статьи 104, пункта 3 статьи 268, пункта 3 статьи 299 Гражданского кодекса Российской Федерации, пунктов 6, 6.1 и 6.2 статьи 15, статей 17 и 20 Федерального закона от 26 декабря 1995 года

№ 208-ФЗ «Об акционерных обществах», пункта 6 статьи 17 Федерального закона от 12 января 1996 года № 7-ФЗ «О некоммерческих организациях», пунктов 1 и 2 статьи 13.1 Федерального закона от 8 августа 2001 года № 129-ФЗ «О государственной регистрации юридических лиц и индивидуальных предпринимателей», части 6 статьи 18 Федерального закона от 4 мая 2011 года № 99-ФЗ «О лицензировании отдельных видов деятельности», части 1 статьи 19 и части 3 статьи 20 Федерального закона от 3 июля 2016 года № 236-ФЗ «О публично-правовых компаниях в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации».

3. Федеральные государственные бюджетные учреждения, подлежащие реорганизации или присоединению в соответствии со статьей 2 настоящего Федерального закона, продолжают свою деятельность до окончания процедуры реорганизации или присоединения в соответствии с законодательством и уставными документами.

4. Со дня внесения в единый государственный реестр юридических лиц записи о прекращении деятельности присоединяемых к компании федеральных государственных бюджетных учреждений (далее — день завершения реорганизации компании):

1) компания является правопреемником федеральных государственных бюджетных учреждений, путем реорганизации которых она создана, в том числе процессуальным правопреемником организаций в гражданском, арбитражном, административном и уголовном судопроизводстве, производстве по делам об административных правонарушениях, а также правопреемником организаций в отношении исключительных прав на результаты интеллектуальной деятельности организаций;

2) к компании в неизменном виде переходят все права и обязанности организаций, в том числе по договорам (контрактам, соглашениям), за исключением прав и обязанностей, переход которых в соответствии с федеральным законом не допускается. При этом заключение дополнительных соглашений к заключенным организациями договорам (контрактам, соглашениям) не требуется;

3) компания осуществляет свою деятельность на основании лицензий, иных разрешительных документов и документов об аккредитации, выданных организациям, в пределах срока действия указанных лицензий, иных разрешительных документов и документов об аккредитации без обязательного их переоформления или повторной выдачи. При этом компания вправе обратиться в лицензирующий или иной орган с требованием о внесении изменений в государственные реестры и (или) о выдаче документов, учитывающих создание или реорганизацию компании;

4) к компании переходят права и обязанности по исполнению мероприятий, предусмотренных государственными программами Российской Федерации и иными документами стратегического планирования Россий-

ской Федерации, которые по состоянию на указанный день осуществлялись организациями.

5. Реорганизация федеральных государственных бюджетных учреждений, определенных Правительством Российской Федерации, при создании компании и реорганизации компании осуществляется в соответствии с законодательством Российской Федерации с учетом особенностей, предусмотренных настоящим Федеральным законом, в том числе следующих особенностей:

1) здания, сооружения, объекты незавершенного строительства, помещения, машино-места и иные объекты недвижимого имущества, находящиеся в оперативном управлении указанных учреждений, считаются переданными компании в безвозмездное пользование на сорок девять лет без проведения торгов. Право оперативного управления указанным имуществом прекращается со дня государственной регистрации компании или в случае реорганизации компании со дня завершения реорганизации компании. Государственная регистрация прекращения указанного права осуществляется по заявлению компании;

2) земельные участки, предоставленные указанным учреждениям на праве постоянного (бессрочного) пользования, считаются переданными компании в безвозмездное пользование на сорок девять лет без проведения торгов. Право постоянного (бессрочного) пользования указанными земельными участками прекращается со дня государственной регистрации компании или в случае реорганизации компании со дня завершения реорганизации компании. Государственная регистрация прекращения указанного права осуществляется по заявлению компании;

3) движимое имущество, находящееся в оперативном управлении указанных учреждений, считается переданным компании в качестве имущественного взноса Российской Федерации. Право оперативного управления указанным имуществом прекращается со дня государственной регистрации компании или в случае реорганизации компании со дня завершения реорганизации компании.

6. Отдельные объекты недвижимого имущества, входящие в состав имущества, указанного в пунктах 1 и 2 части 4 настоящей статьи (за исключением земельных участков, находящихся в государственной или муниципальной собственности), могут быть переданы компании в качестве имущественного взноса Российской Федерации. В этом случае такое имущество, являющееся недвижимым, оценивается по его кадастровой стоимости, действующей на день его передачи компании в качестве имущественного взноса Российской Федерации, а в случае отсутствия таковой — по его рыночной стоимости на указанный день.

7. Сообщение о реорганизации организаций подлежит размещению в Едином федеральном реестре юридически значимых сведений о фактах деятельности юридических лиц, индивидуальных предпринимателей и

иных субъектов экономической деятельности в срок не позднее трех рабочих дней со дня принятия решения о реорганизации организаций.

8. Реорганизация организаций не является основанием для прекращения или изменения обязательств организаций, возникших до дня принятия решения об их реорганизации, в том числе обязательств, возникших из договоров, сторонами которых являются организации.

9. Реорганизация организаций не является основанием для прекращения обременений и обязательств, возникших на основании федерального закона.

10. После определения Правительством Российской Федерации организации (организаций), путем реорганизации которой (которых) создается компания, утверждения устава компании и назначения органов управления компании в соответствии с Федеральным законом от 3 июля 2016 года № 236-ФЗ «О публично-правовых компаниях в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» с учетом особенностей, установленных настоящим Федеральным законом, единоличный исполнительный орган организации, определенной Правительством Российской Федерации, представляет заявление о государственной регистрации компании и предусмотренные законодательством Российской Федерации документы в территориальный орган федерального органа исполнительной власти, осуществляющего государственную регистрацию юридических лиц. При представлении указанных документов передаточный акт не представляется.

11. При осуществлении реорганизации организаций составление передаточных актов не требуется.

12. Компания вправе осуществлять функции, полномочия и виды деятельности организаций.

13. Наделение компании функциями и полномочиями, предусмотренными частью 1 статьи 4 настоящего Федерального закона, осуществляется в сроки и порядке, которые установлены Правительством Российской Федерации, при осуществлении реорганизации организаций с учетом особенностей, установленных настоящим Федеральным законом.

14. Архивные документы, находящиеся на хранении в федеральных государственных учреждениях, указанных в части 2 статьи 11 настоящего Федерального закона, находящиеся в собственности Российской Федерации, с момента реорганизации указанных учреждений считаются переданными на временное хранение компании.

### Статья 13. Вступление в силу настоящего Федерального закона

Настоящий Федеральный закон вступает в силу 1 сентября 2026 года.

***Приложение 3***

*Проект*

**Федеральный закон**
**«О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в связи с принятием Федерального закона «О публично-правовой компании «Морская администрация Российской Федерации»**

**Статья 1**

Внести в Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации (Собрание законодательства Российской Федерации, 1999, № 18, ст. 2207; 2003, № 27, ст. 2700; 2017, № 52, ст. 7923) следующие изменения:

1) в пункте 1 статьи 5 слова «а также федеральным органом исполнительной власти в области рыболовства и другими федеральными органами исполнительной власти в пределах их компетенции» заменить словами «федеральным органом исполнительной власти в области рыболовства, другими федеральными органами исполнительной власти в пределах их компетенции, а также Морской администрацией Российской Федерации, созданной в соответствии с законом.»;

2) подпункт 3 пункта 2 статьи 6 изложить в следующей редакции:

«3) соблюдение капитанами морских портов требований в области торгового мореплавания в части исполнения ими функций по осуществлению государственного портового контроля, выдачи разрешений на выход судов из морского порта, задержаний судов в морском порту, оформления прихода судов в морские порты и выхода судов из морских портов»;

3) в статье 15:

а) в пункте 3 слова «капитаном морского порта, регистрирующим судно в бербоут-чартерном реестре,» заменить словами «Морской администрацией Российской Федерации»;

б) в абзаце 2 слова «капитан морского порта, в котором регистрируется судно,» заменить словами «Морская администрация Российской Федерации»;

2) в пункте 4 статьи 33 слова «в морских портах и централизованного учета зарегистрированных судов» исключить;

3) пункт 1 статьи 35 изложить в следующей редакции:

«1. Государственная регистрация судов в Государственном судовом реестре, Российском международном реестре судов, Российском открытом реестре судов, бербоут-чартерном реестре, а также государственная регистрация строящихся судов в реестре строящихся судов осуществляется Морской администрацией Российской Федерации»;

4) в абзаце 2 пункта 3 статьи 37 слова «в морских портах и централизованного учета зарегистрированных судов» исключить;

5) в статье 52:

а) наименование статьи изложить в следующей редакции:

«Статья 52. Состав экипажа судна. Моряки»;

б) дополнить пунктом следующего содержания:

«6. Моряком является лицо, допущенное для работы в составе экипажа судна в соответствии с требованиями настоящего Кодекса.»;

6) в статье 53:

а) в пункте 2 слова «капитаном морского порта» заменить словами «Морской администрацией Российской Федерации»;

б) в пункте 3 слова «капитаном морского порта» заменить словами «Морской администрацией Российской Федерации»;

7) статью 54 изложить в следующей редакции:

«Статья 54. Дипломирование моряков

1. К занятию должностей членов экипажа судна допускаются лица, имеющие дипломы и квалификационные свидетельства, установленные положением о дипломировании моряков, утвержденным федеральным органом исполнительной власти в области транспорта.

2. Дипломы и квалификационные свидетельства морякам выдаются Морской администрацией Российской Федерации при соответствии моряков требованиям к стажу работы на судне, возрасту, состоянию здоровья, профессиональной подготовке, установленным положением, указанным в пункте 1 настоящей статьи, и по результатам проверки знаний квалификационными комиссиями, создаваемыми Морской администрацией Российской Федерации.

3. Дипломы капитанов судов, дипломы лиц командного состава судов, указанных в абзаце 1 пункта 1 настоящей статьи, считаются действительными при наличии подтверждений, удостоверяющих выдачу таких дипломов в соответствии с требованиями, установленными положением о дипломировании моряков, указанным в пункте 1 настоящей статьи.

4. Дипломы и квалификационные свидетельства моряков могут быть изъяты или аннулированы либо их действие может быть приостановлено Морской администрацией Российской Федерации в случаях прямой угрозы жизни людей, сохранности имущества на море или причинения ущерба морской среде вследствие некомпетентности, действий или бездействия моряков при исполнении ими обязанностей в соответствии с их дипломами и квалификационными свидетельствами, а также в целях предотвращения обмана.

5. Подтверждения, предусмотренные пунктом 3 настоящей статьи, теряют силу по истечении срока действия подтвержденных диплома, квалификационного свидетельства, их изъятии или аннулировании либо приостановлении их действия в соответствии с пунктом 4 настоящей статьи.

6. Порядок выдачи дипломов и квалификационных свидетельств моряков, подтверждений, предусмотренных пунктом 3 настоящей статьи, в форме электронных документов, а также порядок их централизованного

учета в электронном виде, информирования заинтересованных лиц по их запросам о статусе дипломов, квалификационных свидетельств и подтверждений утверждается федеральным органом исполнительной власти в области транспорта.»;

8) в статье 76:

а) абзацы 3 — 5, 13 признать утратившими силу;

9) в статье 79:

а) пункт 4 изложить в следующей редакции: «4. Порядок осуществления государственного портового контроля за судами, находящимися в морском порту, за судами, выходящими в море, и ведения централизованного учета такого контроля утверждается Морской администрацией Российской Федерации. Создание и эксплуатация государственной информационной системы государственного портового контроля осуществляется морской администрацией Российской Федерации.»;

б) пункт 5 изложить в следующей редакции:

«5. В целях обеспечения безопасности мореплавания и защиты морской среды от загрязнения с судов капитан морского порта в случаях и порядке, установленных федеральным органом исполнительной власти в области транспорта, может запретить заход иностранного судна в морской порт или постановку такого судна на якорь на подходах к морскому порту.»;

10) в пункте 1 статьи 87 слова «капитанами морских портов» заменить словами «Морской администрацией Российской Федерации»;

11) в пункте 3 статьи 90 «капитаном морского порта» заменить словами «Морской администрацией Российской Федерации»;

12) в пункте 3 статьи 91 «капитан морского порта» заменить словами «Морская администрация Российской Федерации»;

13) в статье 106.5 слова «капитанами морских портов» заменить словами «Морской администрацией Российской Федерации»;

14) в статье 111:

а) в наименовании слова «администрацией морских портов» заменить словами «Морской администрацией Российской Федерации»;

б) в абзаце 1 пункта 1 слова «администрацией морских портов» заменить словами «Морской администрацией Российской Федерации»;

в) в пункте 2 слова «администрацией морских портов» заменить словами «Морской администрацией Российской Федерации»;

г) в подпункте 1 пункта 3 слова «администрация морских портов» заменить словами «Морская администрация Российской Федерации»;

д) в пункте 5 слова «Администрация морских портов» заменить словами «Морская администрация Российской Федерации»;

е) в пункте 8 слова «Администрация морских портов» заменить словами «Морская администрация Российской Федерации»;

15) в пункте 3 статьи 112 слова «администрация морских портов» заменить словами «Морская администрация Российской Федерации»;

16) в пункте 1 статьи 324 слова «капитаном морского порта, в котором осуществляется государственная регистрация судов», заменить словами «Морской администрацией Российской Федерации»;

17) в пункте 1 статьи 335 слова «капитаном морского порта, в котором осуществляется государственная регистрация судов», заменить словами «Морской администрацией Российской Федерации»;

18) в пункте 1 статьи 336.7 слова «капитаном морского порта, в котором осуществляется государственная регистрация судов», заменить словами «Морской администрацией Российской Федерации»;

19) в пункте 1 статьи 336.12 слова «капитаном морского порта, в котором осуществляется государственная регистрация судов», заменить словами «Морской администрацией Российской Федерации».

**Статья 2**

В пункте 3 статьи 17 Кодекса внутреннего водного транспорта Российской Федерации (Собрание законодательства Российской Федерации, 2001, № 11, ст. 1001; 2011, № 27, ст. 3880; № 45, ст. 6335; 2012, № 18, ст. 2128; № 31, ст. 4320; 2015, № 1, ст. 55; 2016, № 27, ст. 4300; 2023, № 29, ст. 5312) слова «капитанами морских портов в соответствии с правилами регистрации судов, прав на них и сделок с ними в морских портах и централизованного учета зарегистрированных судов», заменить словами «Морской администрацией Российской Федерации в соответствии с правилами регистрации судов, прав на них и сделок с ними».

**Статья 3**

Внести в Федеральный закон от 8 ноября 2007 года
N 261-ФЗ «О морских портах в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» (Собрание законодательства Российской Федерации, 2007, № 46, ст. 5557; 2010, № 19, ст. 2291; 2012, № 26, ст. 3446; 2017, № 30, ст. 4457; 2018, № 53, ст. 8451; 2023, № 51, ст. 9153) следующие изменения:

1) подпункт 8 пункта 3 статьи 9 признать утратившим силу;

2) пункт 2 статьи 10 изложить в следующей редакции:

«2. Капитан морского порта является должностным лицом, возглавляет службу капитана морского порта, созданную Морской администрацией Российской Федерации, непосредственно подчиняется морской администрации Российской Федерации 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 в порядке, установленном Морской администрацией Российской Федерации.»;

3) статью 12.1 изложить в следующей редакции:

«Статья 12.1. Морская администрация Российской Федерации

Морская администрация Российской Федерации создается в соответствии с федеральным законом и выполняет в морском порту функции, предусмотренные указанным федеральным законом и нормативными правовыми актами, изданными в соответствии с указанным федеральным законом.

2. Морская администрация Российской Федерации 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, оказывает услуги в морских портах пользователям в соответствии с требованиями настоящего Федерального закона, осуществляет мониторинг перевалки и технологического накопления грузов на морских терминалах, в том числе отдельно грузов северного завоза первой категории и второй категории.

Перечень услуг в морских портах, оказываемых морской администрацией Российской Федерации, устанавливается федеральным органом исполнительной власти в области транспорта. Перечень сведений о перевалке и технологическом накоплении грузов на морских терминалах, в том числе отдельно грузов северного завоза первой категории и второй категории устанавливается федеральным органом исполнительной власти в области транспорта. Порядок мониторинга перевалки и технологического накопления грузов на морских терминалах, в том числе отдельно грузов северного завоза первой категории и второй категории, и информирования владельцами объектов инфраструктуры морских портов о перевалке и технологическом накоплении указанных грузов на морских терминалах утверждается Правительством Российской Федерации. Понятие «грузы северного завоза» употребляется в значении, которое определено Федеральным законом от 4 августа 2023 года № 411-ФЗ «О северном завозе».

4. Руководитель морской администрации Российской Федерации вправе давать указания капитанам морских портов в части осуществлении ими функций капитана морского порта, отменять распоряжения, изданные капитанами морских портов.»;

4) в пункте 2 статьи 14 слова «администрацией морских портов» заменить словами «Морской администрацией Российской Федерации»;

5) в подпункте 5 пункта 1 статьи 16 слова «соответствующую администрацию морских портов» заменить словами «Морскую администрацию Российской Федерации»;

6) в статье 19:

а) в пункте 2 слова «администрации морских портов» заменить словами «Морской администрации Российской Федерации»;

б) в пункте 6 слова «администрацией морских портов» заменить словами «Морской администрацией Российской Федерации»;

**Статья 4**

Часть 1 статьи 17.1 Федерального закона от 26 июля 2006 года № 135-ФЗ «О защите конкуренции» (Собрание законодательства Российской Федерации, 2006, № 31, ст. 3434; 2008, № 27, ст. 3126; № 45, ст. 5141; 2009, № 29, ст. 3610; 2010, № 15, ст. 1736; № 19, ст. 2291; 2011, № 10, ст. 1281; № 29, ст. 4291; № 50, ст. 7343; 2013, № 27, ст. 3477; № 52, ст. 6961; 2015, № 29, ст. 4350; 2017, № 31, ст. 4828; 2018, № 24, ст. 3402; № 53, ст. 8498; 2019, № 49, ст. 6962; 2020, № 17, ст. 2718; № 52 (часть I), ст. 8581) дополнить пунктом 18 следующего содержания:

«18) публично-правовой компании «Морская администрация Российской Федерации» в случае, если такое имущество передается в целях осуществления ею функций и полномочий, предусмотренных частью 1 статьи 4 Федерального закона «О публично-правовой компании «Морская администрация Российской Федерации».».

**Статья 5**

Настоящий Федеральный закон вступает в силу с 1 сентября 2027 года.

| ТРЕБОВАНИЯ<br>к материалам, представляемым<br>для опубликования в журнале «Транспортное право и безопасность» | REQUIREMENTS<br>for the materials submitted<br>for publication in the journal<br>“Transport law and security” |
|---|---|
| Представленные статьи должны быть оригинальными, не опубликованными ранее в других печатных изданиях. Статьи должны быть актуальными, обладать новизной, содержать выводы исследования, а также соответствовать указанным ниже правилам оформления. В случае ненадлежащего оформления статьи она направляется автору на доработку.<br>**Статья представляется** в электронном виде в формате Microsoft Word по электронному адресу: albinadg@mail.ru.<br>**Адрес редакции:** 127994, г. Москва, ул. Образцова, д. 9, стр. 9, учебный корпус 6.<br><br>**Объем статей** — от 20 тыс. до 40 тыс. печатных знаков (0,5—1,1 усл. п. л.),<br>рецензий, обзоров зарубежного законодательства — до 20 тыс. знаков (0,5 усл. п. л.).<br>Сноски в тексте приводятся в [квадратных скобках], их нумерация должна соответствовать списку литературы, размещенному в конце статьи; ссылки на комментарии приводятся в (круглых скобках).<br>Ссылки на Интернет-ресурсы и архивные документы помещаются в тексте в квадратных скобках по образцам, приведенным в ГОСТ Р 7.0. 100-2018 «Библиографическая ссылка».<br><br>В статье должен быть указан **индекс УДК.**<br><br>**Название статьи** приводится на русском и английском языке. Заглавие должно быть кратким и информативным.<br>**Сведения об авторах** приводятся на русском и английском языках:<br>фамилия, имя, отчество всех авторов полностью;<br>полное название организации — места работы каждого автора в именительном падеже, ее полный почтовый адрес;<br>должность, звание, ученая степень каждого автора; | Submitted papers must be original, not previously published in other printed publications. The material should be relevant, have a novelty, contain the results of the study, as well as comply with the mentioned below rules of registration. In case of improper registration, the papers will be sent back to the author for revision.<br><br>**All papers** should be submitted in an electronic form in Microsoft Word format via e-mail albinadg@mail.ru.<br>**The official address of the editorial board** is Obraztsov Str., 9/9, Educational Building 6, Moscow, 127994.<br>**The paper** should be of 20.000-40.000 of pr.ch. (0.5-1.1 conv. pr.’s sheets) of A4 format, article reviews and reviews of foreign legislation should be up to 20.000 of pr.ch. (0.5 conv. pr.’s sheets).<br>Footnotes in the text should be given in [square brackets]; their numbers should correlate to the references, given at the end of the article in alphabetical order. References to the comments should be put in (parentheses).<br>References to Internet resources and archival documents are enclosed in square parentheses in the text or at bottom of the page according to the samples of the GOST P 7.0. 100-2018 «Bibliographic reference».<br>**The UDC index** should be indicated in the article.<br>**The title of the paper** is given both in Russian and in English. The title should be short and informative.<br>**The information about authors** is given both in Russian and in English:<br>surname, name, middle name (IN FULL WORDS) of EACH author;<br>official name of the organization in Nominative case (where EACH author works) with its full postal address;<br>position, scientific degree, scientific status (if any) of EACH author; |

адрес электронной почты для каждого автора.

**Аннотация** — независимый от статьи источник информации, краткая характеристика работы, включающая в себя актуальность, постановку проблемы, пути ее решения, результаты и выводы. В ней указывают, что нового несет в себе данная статья в сравнении с другими, родственными по тематике и целевому назначению. Рекомендуемый объем — 200—250 слов на русском и английском языках.

**Ключевые слова** приводятся на русском и английском языках. Необходимое количество ключевых слов (словосочетаний) — 6—10. Ключевые слова или словосочетания отделяются друг от друга точкой с запятой.

В конце статьи приводится **список источников**. Нормативный материал в список не включается. Список следует оформлять по ГОСТ Р 7.0.100-2018.

**Статьи рецензируются**. Авторам предоставляется возможность ознакомиться с содержанием рецензий. При отрицательном отзыве рецензента автору предоставляется мотивированный отказ в опубликовании материала.

Оригинальность текста должна составлять не менее 75% от объема статьи.

В журнале используются сокращенные наименования органов государственной власти в соответствии с Перечнем полных и сокращенных наименований федеральных органов исполнительной власти, установленным распоряжением Администрации Президента РФ совместно с Аппаратом Правительства РФ от 16 июля 2008 г. № 943/788.

contacts (an e-mail) of EACH author.

**An abstract** is an independent source of information, short description of the work, which contains a goal, a brief description of the research methods, a description of the main results and concise conclusions. The abstract clearly indicates that the article is original in comparison with others related in subject and purpose. The abstract of 200—250 words is recommended both in Russian and in English.

**Keywords** are given both in Russian and in English. There should be 6—10 of words or word combinations. Keywords are separated from each other with a semicolon.

At the end of the paper there should be given **references** (both in Russian and in English) arranged according to the GOST R 7.0.100-2018 «Bibliographic reference. General requirements and rules of compilation». Normative material should not be included into the list.

**All papers are peer reviewed**. The authors are given the opportunity to get acquainted with the content of reviews. In case of a negative review, the author is provided with a motivated refusal to publish the material.

The text originality should be not less than 75% of the total paper.

There are used abbreviated names of state authorities in accordance with the List of full and abbreviated names of Federal executive authorities established by the order of the Presidential Administration of the Russian Federation together with the Government Office of the Russian Federation of July 16, 2008 No. 943/788.