

МОРСКОЕ ПРАВО

УДК 347

Клюев Виталий Владимирович,

директор Департамента государственной политики
в области морского и внутреннего водного транспорта
Минтранса России

К 25-летию Кодекса торгового мореплавания Российской Федерации: история, настоящее, будущее

Аннотация. Морское право в российской правовой системе является комплексной отраслью права, основным элементом которой выступает Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации (КТМ). 30 апреля 2025 г. исполнилось 25 лет со дня вступления в силу российского КТМ, который стал достойным преемником своих предшественников 1929 и 1969 гг. с аналогичным названием. В настоящей статье дается анализ места КТМ в российской системе права, анализ эволюции Кодекса за его 25-летнюю историю и оценка возможных направлений дальнейшего развития.

Ключевые слова: торговое мореплавание; морское право; Кодекс торгового мореплавания; отрасли права; субъекты морского права.

Vitaly V. Klyuev,

director of the Department of State Policy in the field of maritime
and inland water transport of the Ministry of Transport of Russia

To the 25-th anniversary of the Merchant Shipping Code of the Russian Federation: history, present, and future

Abstract. Maritime law in the Russian legal system is a complex branch of law, the main element of which is the Merchant Shipping Code of the Russian Federation (MSC). On April 30, 2025, there was the 25th anniversary of the date of coming into effect of the MSC of RF, which became a worthy successor to the 1929 and 1969 predecessors with similar names. The current paper has given an analysis of the place of the MSC in the Russian legal system, an analysis of the evolution of the MSC over its 25-year history and an evaluation of possible further development.

Keywords: merchant shipping; maritime law; Merchant Shipping Code; branches of law; subjects of maritime law.

Морское право и КТМ

Прежде чем обсуждать собственно Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации (далее — КТМ) и его место в системе права России, хотелось бы затронуть тему, собственно, сферы общественных отношений, регулируемых Кодексом.

Правовая наука пришла к понимаю отраслевого принципа построения системы права с выделением так называемых базовых отраслей права: конституционное, гражданское, уголовное, административное право и ряд подобных отраслей. Кроме базовых отраслей выделяются комплексные правовые отрасли, и вот их состав, критерии формирования и даже определение, что же такое комплексная отрасль права, правовая наука внятным образом не дала. И это не только теоретический вопрос. Принятие отраслевого подхода к построению системы права при отсутствии понятных критериев или хотя-бы подходов к определению и обособлению комплексных отраслей права существенным образом затрудняет законопроектный процесс.

Для определения роли и места КТМ в системе права России прежде всего необходимо ответить на вопрос, к какой отрасли права он относится, и обособить эту отрасль.

Конечно, четкого разграничения права на отрасли с полным обособлением отраслей быть не может, но подходы к определению характеристик отрасли, и как следствие, определение пределов, сферы и методов регулирования в отрасли должны быть.

В юридической литературе, в учебниках, в публицистике за аксиому принимается существование отрасли морского права, с аргументацией этого посыла, проистекающей из международной практики. При этом существует три тенденции:

1) расширение морского права до регулирования любой деятельности, связанной с морем, включая его дно, толщу воды и воздушное пространство над морской поверхностью;

2) сужение морского права до вопросов регулирования правоотношений, возникающих при перевозке грузов, пассажиров и их багажа морским транспортом;

3) расчленение морского права на более мелкие конструкции, например, одним из авторов предлагается рассматривать как отдельную отрасль «морское экологическое право».

Существует также мнение о том, что морское право является составляющим элементом отрасли транспортного права.

Осмелимся утверждать, что морское право является целостной, самостоятельной комплексной отраслью права в системе права Российской Федерации по следующим, собранным автором настоящей публикации из разных научных источников, критериям.

1. Историческое развитие. Морское право — исторически развивающаяся отрасль права, зародившаяся еще до нашей эры и, по сути, явившаяся предшественником современного торгового права в целом.

2. Институциональность. Морское право обладает целенаправленно созданными обособленными институтами — кодифицированное законодательство, органы власти различного уровня с функциями разработки, принятия, имплементации и контроля (надзора) в области регулирования сферы морского права, отраслевые образовательные и научные организации.

3. Правовая теория. За долгое существование морского права как обособленной отрасли сформировались присущие только морскому праву теоретические подходы и принципы регулирования правоотношений в сфере морской деятельности.

4. Обособленность предмета регулирования. Морская деятельность в различных морских пространствах подчиняется различным правовым режимам, присущим только этой деятельности и только этим пространствам. Обособленность присуща регулированию отношений между основными субъектами морского права — капитана морского судна и членов экипажа морского судна, которые длительное время могут находиться вне физического пространства, находящегося в юрисдикции государства с присущей ему (государству) структурой регулирования и принуждения.

5. Метод правового регулирования. Институты принуждения, привычные для российского административного или уголовного права, в морском праве ввиду его глобальности, универсальности и трансграничности малоэффективны или вовсе не применимы. В области мореплавания выработаны уникальные механизмы обеспечения исполнения принятых норм и правил (например, система государственного портового контроля).

Современное развитие КТМ

Одним из ключевых факторов, определяющих морское право в качестве правовой отрасли, является кодифицированность законодательства, и центром этого фактора, конечно, является Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации, отмечающий в 2024 г. свое 25-летие.

КТМ образца 1999 г. является доработанной версией своих предшественников из СССР — КТМ 1969 г. и КТМ 1929 г. [1]

Интересным является тот факт, что концептуальные положения всех трех реинкарнаций КТМ не претерпели существенных изменений и сохранили свою актуальность на протяжении уже почти 100 лет. Это касается предмета регулирования — правоотношения, возникающие при использовании судов, квалифицирующих признаков при формулировании определения судна, перечня судовых документов, юридических механизмов и порядка государственной регистрации судов и даже

особенностей регулирования регистрации и эксплуатации маломерных судов, определение которым несколько раз эволюционировало.

Современная версия КТМ находится в непрерывном совершенствовании. Всего, начиная с 2001 г., когда спустя два года после вступления КТМ в силу была принята первая поправка к нему, по настоящее время принято 59 федеральных законов, вносящих изменения в КТМ, и одно постановление Конституционного Суда РФ 2004 г., отменяющее действие п. 2 ст. 87 КТМ. Два таких федеральных закона приняты, но вступят в силу с 1 сентября 2024 г.

Основными направлениями совершенствования КТМ за период его существования являются следующие:

1) адаптация норм торгового мореплавания под изменяющиеся институты власти в России и перераспределение публичных функций, предусмотренных КТМ, между этими институтами;

2) систематизация и приведение терминологии и правовых норм КТМ в соответствие с иными законодательными актами России;

3) регулирование по существу: формирование новых регулятивных механизмов, учет новых норм международных договоров и приведение норм КТМ в соответствие с существующими международными правовыми нормами.

Большая часть законодательных актов, внесших поправки в КТМ, относится к первым двум категориям и не заслуживает детального анализа, за редким исключением.

Первой значимой законодательной новацией в КТМ стал Федеральный закон от 20 декабря 2005 г. № 168-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в связи с созданием Российского международного реестра судов», которым была предпринята попытка создать конкурентоспособный правовой режим для российских судов, участвующих в международных перевозках. Одновременно были внесены поправки и в Налоговый кодекс Российской Федерации, но ожидаемого эффекта эти поправки не принесли. Тем не менее в КТМ были созданы необходимые правовые конструкции для упрощения регистрации судов в отдельном реестре.

Следующей значимой для морской отрасли вехой в развитии КТМ стал Федеральный закон от 8 ноября 2007 г. № 261-ФЗ «О морских портах в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации», которым был окончательно положен конец многовластию в морских портах. Морские порты перестали подразделяться на виды, было узаконено одно должностное лицо в морском порту, исполняющее функции портовых властей, — капитан морского порта.

Обширные поправки в КТМ были внесены в 2011 г. (Федеральный закон от 14 июня 2011 г. № 141-ФЗ «О внесении изменений в Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации»), предусматривающие уточнения,

доработки и усовершенствования, обусловленные сформировавшейся практикой правоприменения КТМ в российской действительности, а также результатами административной реформы органов государственной власти России 2004 г. Приобрели современный вид нормы, касающиеся государственной регистрации судов, были явным образом сформулированы и разграничены нормы, касающиеся классификации и освидетельствования судов, систематизирован перечень судовых документов, из которого исключены необоснованные дублирования из международных правил, введена двухэтапная схема государственной регистрации судов и существенно сокращены ее сроки. Кроме того, механизмы и пределы ограничения ответственности судовладельцев и собственников судов были приведены в соответствие с международными нормами.

Надо отметить, что при подготовке этого законопроекта точка зрения автора настоящей публикации об исключении дублирования положений международных договоров России в КТМ не нашла необходимой поддержки. Такое дублирование приводило и приводит к негативным последствиям в практике правоприменения.

Наиболее ярким последствием дуализма регулирования КТМ и международных договоров явился судебный процесс по компенсации последствий разлива нефти в результате крушения танкера «Волгонефть-134» в ноябре 2007 г. в Керченском проливе. К моменту аварии предел гражданской ответственности за причинение вреда от разлива нефти, перевозимой в качестве груза, установленный в КТМ, был существенно ниже предела ответственности, установленного измененной Международной конвенции о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью 1969 г. Судно было застраховано по КТМ на сумму, меньшую, чем сумма, требуемая международным договором. Все судебные инстанции, включая Верховный Суд РФ, не нашли правового разрешения этой коллизии, и процесс по сей день остался незавершенным. КТМ и сейчас изобилует такими нормами. Этим же законом по старинке путем дублирования были имплементированы нормы «бункерной» Конвенции (Международная конвенция о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения бункерным топливом 2001 г.).

Административная реформа 2004 г. в полной мере добралась до КТМ в 2011 г. в виде Федерального закона от 18 июля 2011 г. № 242-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации по вопросам осуществления государственного контроля (надзора) и муниципального контроля», добавившего в КТМ ст. 6.1 об организации государственного контроля и надзора в области торгового мореплавания.

В этом же 2011 г. получило свое продолжение начинание с Российским международным реестром судов (Федеральный закон от 7 ноября 2011 г. № 305-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты

Российской Федерации в связи с реализацией мер государственной поддержки судостроения и судоходства»). Пункт 7 ст. 33 КТМ приобрел понятный закрытый перечень видов судов, которые получали право быть зарегистрированными в Российском международном реестре судов (РМРС). В совокупности с поправками в Налоговый кодекс РФ этим Федеральным законом был создан правовой и экономический режим для судов под российским флагом, который уже смог конкурировать с режимами удобных флагов, и в результате этой законодательной инициативы под российский флаг зашло более тысячи судов.

Следующий заметный пакет поправок 2012 г. касался наведения порядка в регулировании правоотношений, связанных с регистрацией и эксплуатацией маломерных судов (Федеральный закон от 23 апреля 2012 г. № 36-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в части определения понятия маломерного судна»). Впервые маломерное судно было названо маломерным судном с определением квалифицирующего признака именно через размер (маломерное — малый размер) — 20 м в длину. Этим же Федеральным законом в КТМ обособлено регулирование в отношении спортивных парусных судов.

Эпохальным для КТМ и для отрасли морского права является Федеральный закон от 28 июля 2012 г. № 132-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в части государственного регулирования торгового мореплавания в акватории Северного морского пути», давший однозначное, юридически значимое понятие Северному морскому пути (СМП) в географических терминах, вытекающее из положений ст. 234 Конвенции ООН по морскому праву 1982 г. Были узаконены правила плавания по СМП и определены основные параметры оказания ледокольных и лоцманских услуг на СМП.

В 2016 г. в КТМ появилось понятие морской линии, порядок ее регистрации и прекращения, требования к линейным операторам и преференции в отношении линейных судов (Федеральный закон от 3 июля 2016 г. № 282-ФЗ «О внесении изменений в Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации и статьи 17 и 19 Федерального закона "О морских портах в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»).

В 2017 г. была разрешена давняя коллизия, заключавшаяся в таком прочтении КТМ, при котором для регистрации судна под российским флагом судно должно было обязательно зайти в российский порт (Федеральный закон от 29 декабря 2017 г. № 460-ФЗ «О внесении изменений в Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации и признании утратившими силу отдельных положений законодательных актов Российской Федерации»). Регистрационные действия приобрели документарный характер. Кроме того, была предпринята попытка закрепления части грузовой базы за российскими судами (ст. 4 КТМ), хотя

в финальной версии Федерального закона были созданы некоторые изъятия из предложенного правила.

В 2018 г. в КТМ появляется еще один судовой реестр — Российский открытый реестр судов с налоговым режимом, схожим с РМРС, но с некоторыми изъятиями административного характера, касающихся национальности членов экипажа.

Определенную революцию, разрушившую единовластие в морской сфере, совершил Федеральный закон от 27 декабря 2018 г. № 525-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации», создавший параллельную властно-административную структуру управления в отдельно взятой акватории — СМП. Этим Федеральным законом большинство полномочий по регуляторике и обеспечению безопасности плавания судов на СМП были переданы от Минтранса России и Росморречфлота Росатому.

Федеральным законом от 26 мая 2021 г. № 142-ФЗ «О внесении изменений в Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации» в КТМ вмешались судостроители, внося поправки, закрепляющие приоритетное право морских перевозок за судами, построенными в Российской Федерации.

Одновременно с присоединением России к Найробийской международной конвенции об удалении затонувших судов 2007 года (Федеральный закон от 6 декабря 2021 г. № 395-ФЗ) в 2021 г. в КТМ внесены обширные поправки, детально регламентирующие порядок подъема затонувшего имущества в море с оказанием мер государственной поддержки (Федеральный закон от 30 декабря 2021 г. № 470-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»). В этот раз законодатель не стал воспроизводить положения международного договора в КТМ, а установил именно национальные особенности организации работ по удалению затонувшего в море имущества, обеспечив полную совместимость этих национальных требований с конвенционными положениями.

Достаточно необычной практикой для российской правовой системы в целом и для КТМ в частности явилось принятие закона, регулирующего правоотношения, возникающие при эксплуатации морских автономных надводных судов (Федеральный закон от 10 июля 2023 г. № 294-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации») [2]. Эта необычность выражается в том, что на международном уровне соответствующее регулирование находится еще в разработке. Российский законодатель взял на себя смелость сделать шаг в направлении легализации автономных судов практически первым в мире. Результаты этой законодательной инициативы под руководством автора настоящей публикации были направлены в Международную морскую организацию в виде более чем 35 нот [3, стр. 267] и возымели существенное влияние на нормотворческий процесс глобального

характера [4]. За всю предыдущую историю КТМ международное право влияло на КТМ, а с принятием закона об автономном судоходстве КТМ стал влиять на формирование международного права.

С сентября 2024 г. вступают в силу поправки в КТМ, узаконивающие механизм технического менеджмента судов, давно являющийся принятой в мире практикой, но не реализованной законодательно в России (Федеральный закон от 26 февраля 2024 г. № 28-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»). Законом предусматривается право судовладельца передать свои функции, предусмотренные КТМ и международными нормами, включая наем экипажей, техническому управляющему по договору технического управления, известному в мире под названием «Шипмен». Ожидается, что примерная форма такого договора будет утверждена Минтрансом России в ближайшее время, а требования к техническому управляющему утвердит Правительство РФ.

Ближайшее и перспективное будущее КТМ

На пути к КТМ находятся еще несколько законодательных инициатив, три из которых заслуживают обсуждения.

В Правительстве РФ находится на рассмотрении законопроект, разрабатываемый в соответствии с поручением Президента РФ и связанный с оптимизацией перечня судовых документов и процедур государственной регистрации судов. Законопроектом предусматривается упразднение судового санитарного свидетельства о праве плавания, переформатирование процедуры выдачи разрешения на судовую радиостанцию, упразднение регистрации судовых журналов у капитана морского порта и последующее хранение судовых журналов у капитана морского порта и ряд других усовершенствований.

В соответствии с обращением компании «Совкомфлот» к руководству страны разработан и уже принят Государственной Думой в первом чтении законопроект о приоритетном праве российских судовладельцев на перевозку российских грузов. Законопроектом предполагается обязать грузовладельцев, заказывающих перевозку, направлять запрос российским судоходным компаниям через специально созданную государственную информационную систему, и только если российские судовладельцы в установленный срок не выразили намерения осуществить эту перевозку, то грузовладелец сможет привлечь иностранный тоннаж. Предполагается, что перечень грузов, подпадающих под это регулирование, будет утверждаться Правительством РФ.

И еще один законопроект, который также принят Государственной Думой в первом чтении (точнее, два законопроекта в пакете), направлен на регулирование безопасности людей на водных объектах. Среди прочего, законопроектом устанавливаются новые правовые механизмы освидетельствования и государственной регистрации маломерных судов и надзора (контроля) за ними, а также аттестации лиц, осуществляющих

управление маломерными судами. Корреспондирующие изменения вносятся в КТМ, фактически исключая регулирование использования маломерных судов из сферы действия КТМ. Исключение составят маломерные суда, используемые в целях обеспечения работы в морском порту (портовый флот), а также маломерные суда, регистрируемые в Российском международном реестре судов, регулирование государственной регистрации которых остается в КТМ.

Представляется, что в дальнейшем КТМ будет расширен нормами, детализирующими обязательные требования, как это предусматривается недавним законодательством об обязательных требованиях. Так, обязательные требования могут быть установлены только законом. Ни Правительство РФ, ни тем более Минтранс России не имеют права устанавливать обязательные требования, за исключением случаев, установленных законом, и в пределах, установленных законом.

Еще одно направление развития КТМ — цифровизация. Первая реальная попытка цифровизации в КТМ предпринята в Федеральном законе от 10 июля 2023 г. № 294-ФЗ (об автономном судоходстве), которым введена возможность использования цифровых перевозочных документов, включая коносамент. Следующим шагом должна стать цифровизация иных документов, так или иначе упоминаемых КТМ.

Было бы правильно, по мнению автора, все-таки исключить дублирование международных норм в КТМ, что позволило бы в полной мере воспользоваться механизмами ст. 15 Конституции РФ и законодательства о международных договорах в части надлежущей имплементации в России международных норм в области торгового мореплавания. Такому подходу препятствует в том числе слабая научная изученность вопроса имплементации международных норм морского права в национальную систему права и приверженность некоторых специалистов в области морского права методологии времен СССР о неременном введении международных норм национальными правовыми актами [5].

Еще одна проблема КТМ, над которой следовало бы поработать, — это определенная бессистемность субъектного состава правоотношений, регулируемых КТМ. Прежде всего это относится к терминам «судовладелец», «перевозчик», «собственник», «владелец судна», «фрахтователь», «доверительный управляющий» и т.п. И дело не столько в дефинициях этих терминов, сколько в разграничении и соотношении прав и обязанностей соответствующих субъектов в регулируемых КТМ правоотношениях.

Заключение

Кодекс торгового мореплавания является системообразующим элементом российской отрасли морского права и играет определяющую роль в регулировании общественных отношений в области морского транспорта и иной деятельности, связанной с использованием судов в

морских пространствах. Тот факт, что на протяжении почти 100 лет КТМ в меняющихся политических и экономических условиях сохраняет свою структуру, основные положения и правовые концепции, свидетельствует об устойчивости отраслевого регулирования и востребованности этого законодательного акта.

Литература

1. Винокуров, В. А. Кодекс торгового мореплавания Союза ССР 1929 года и Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации 1999 года: Сравнительный историкоправовой анализ в области обеспечения безопасности мореплавания / В. А. Винокуров, Р. С. Сташков // Право и государство: теория и практика. — 2024. — № 3 (231). — С. 8—11.
2. Ключев, В. В. Развитие законодательства в области автономного судоходства в Российской Федерации / В. В. Ключев // Транспортное право и безопасность. — 2023. — № 4 (48). — С. 74—89.
3. Ключев, В. В. Участие Российской Федерации в разработке международных правовых инструментов в области автономного судоходства / В. В. Ключев, С. Д. Айзинов, Ю. С. Меленас, А. С. Пинский, В. Г. Сенченко, Н. Н. Харченко, А. В. Чернышов // Транспортное право и безопасность. — 2024. — № 1С.
4. Ключев, В. В. Сравнительный анализ российского законодательства об автономном судоходстве и проекта международного Кодекса безопасности морских автономных надводных судов / В. В. Ключев, Н. Н. Харченко // Современная наука: актуальные проблемы теории и практики. Серия: Экономика и право. — 2023. — № 11. — С. 138—146.
5. Процевский, В. А. Проблемы имплементации норм международного морского права в законодательство России / В. А. Процевский, Е. В. Горлов // Международное и отечественное право : Сборник научных статей по итогам VI Севастопольского юридического форума. — Тюмень : ТюмГУ-Press 2023.

References

1. Vinokurov, V. A. Kodeks trgovogo moreplavaniya Soyuza SSR 1929 goda i Kodeks trgovogo moreplavaniya Rossiyskoy Federatsii 1999 goda: Sravnitel'nyy istorikopravovoy analiz v oblasti obespecheniya bezopasnosti moreplavaniya [Merchant Shipping Code of the USSR of 1929 and the Merchant Shipping Code of the Russian Federation of 1999: Comparative historical and legal analysis in the field of ensuring the safety of navigation] / V. A. Vinokurov, R. S. Stashkov // Pravo i gosudarstvo: teoriya i praktika. — 2024. — № 3 (231). — S. 8—11.
2. Klyuyev, V. V. Razvitiye zakonodatel'stva v oblasti avtonomnogo sudokhodstva v Rossiyskoy Federatsii [Development of legislation in the field of autonomous shipping in the Russian Federation] / V. V. Klyuyev // Transportnoye pravo i bezopasnost'. — 2023. — № 4 (48). — S. 74—89.
3. Klyuyev, V. V. Uchastiye Rossiyskoy Federatsii v razrabotke mezhdunarodnykh pravovykh instrumentov v oblasti avtonomnogo sudokhodstva [Participation of the Russian Federation in the development of international legal instruments in the field of autonomous shipping] / V. V. Klyuyev, S. D. Ayzinov, YU. S. Melenas, A. S. Pinskiy, V. G. Senchenko, N. N. Kharchenko, A. V. Chernyshov // Transportnoye pravo i bezopasnost'. — 2024. — № 1S.
4. Klyuyev, V. V. Sravnitel'nyy analiz rossiyskogo zakonodatel'stvo ob avtonomnom sudokhodstve i proyekta mezhdunarodnogo Kodeksa bezopasnosti morskikh avtonomnykh nadvodnykh sudov [Comparative analysis of Russian legislation on

autonomous shipping and the draft international Code of Safety for Marine Autonomous Surface Vessels] / V. V. Klyuyev, N. N. Kharchenko // *Sovremennaya nauka: aktual'nyye problemy teorii i praktiki. Seriya: Ekonomika i pravo.* – 2023. – № 11. – S. 138–146.

5. Protsevskiy, V. A. Problemy implementatsii norm mezhdunarodnogo morskogo prava v zakonodatel'stvo Rossii [Problems of implementation of international maritime law into Russian legislation] / V. A. Protsevskiy, Ye. V. Gorlov // *Mezhdunarodnoye i otechestvennoye pravo : Sbornik nauchnykh statey po itogam VI Sevastopol'skogo yuridicheskogo foruma.* – Tyumen' : TyumGU-Press 2023.