

ПРОБЛЕМИ ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ ВІДНОСИН НА МОРСЬКОМУ ТРАНСПОРТІ

К ВОПРОСУ О ГРАЖДАНСКО-ПРАВОВОМ ПОЛОЖЕНИИ МОРСКОГО ТОРГОВОГО ПОРТА

Червоний Ю. С. – к.ю.н., доцент Одесского университета;

Перекрест Г. А. – старший преподаватель Одесского университета

**Опубликована: Проблемы правоведения:
Сборник научных трудов. – 1976. – Вып. 34. –
С. 79-85.**

В связи с дальнейшим совершенствованием управления народным хозяйством, созданием промышленных и производственных объединений значительный интерес вызывает проблема правового положения предприятий, входящих в состав этих объединений. Одним из вопросов, относящихся к данной проблеме, является вопрос о гражданско-правовом положении морского торгового порта.

Согласно Типовому положению о морском торговом порте, утвержденному Министром морского флота 5 апреля 1955 г., «морской торговый порт является хозяйственной организацией, имеющей самостоятельный баланс и действующей на основании настоящего Положения на началах хозяйственного расчета» (ст. 3).

Как хозяйственная организация, морской торговый порт выполняет хозяйственные функции, связанные в первую очередь с организацией морских перевозок.¹

В качестве государственного производственного предприятия морской торговый порт, с одной стороны, является, объектом права государственной собственности², а с другой – субъектом различного рода правоотношений.

Морской торговый порт выступает как субъект административных правоотношений с вышестоящими и нижестоящими организациями. Он подчинен морскому пароходству³ и одновременно

руководит подчиненными ему предприятиями и организациями (ст. 7 Типового положения о морском торговом порте). Морской торговый порт является субъектом земельного права. Из земель промышленности, транспорта, курортов, заповедников и иного несельскохозяйственного назначения ему отводится определенный земельный участок, а также акватория, по отношению к которым он осуществляет непосредственное государственное земле- и водопользование.

Выступая и в качестве субъекта финансовых правоотношений, порт обязан вносить в бюджет плату за основные производственные фонды и нормируемые оборотные средства и свободные остатки прибыли⁴. Обладая трудовой правосубъектностью, он является также субъектом трудовых правоотношений.

Наконец, морской торговый порт – это субъект гражданского права, то есть, ему присущи права юридического лица. Правда, в Типовом положении о морском торговом порте, утвержденном Министром морского флота 5 апреля 1955 г., в отличие от Положения 1953 г. и Уставов морского торгового порта 1938 г. и 1947 г., прямо не указано, что порт является юридическим лицом, однако вопрос о юридической личности морского торгового порта в литературе не вызывал сомнения⁵. Морской торговый порт, как правильно отмечали в литературе, обладает всеми признаками юриди-

¹ Ст. 62 КТМ, ст. 10 Типового положения о морском торговом порте, утвержденного Министром морского флота 5 апреля 1955 г.

² См.: Корнеев С. М. Право государственной социалистической собственности в СССР. М., 1964, с. 159–164; А. В. Карасс. Право государственной собственности. М., 1954, с. 58–69.

³ Понятие морского торгового порта имеет юридическое значение и в качестве определенной части территории (суши и

воды — акватории порта), на которую распространяется суверенитет советского государства (см. А. Д. Кейлин. Советское морское право, 1954, с. 104–105; ст. ст. 67–69 КТМ).

⁴ Ст. ст. 40, 41, 49 Методических указаний по переводу предприятий основной (эксплуатационной) деятельности морского транспорта на новую систему планирования и экономического стимулирования, утвержденных Министром морского флота 30 декабря 1967 г.

⁵ См. например: А. К. Жудро. Правовое регулирование деятельности морских торговых портов СССР. М., 1957, с. 11–26.

в непосредственном подчинении начальников морских пароходств¹. Поэтому порты, как отмечает В. А. Мусин, обслуживают суда, как правило, по поручению агентств, выступая по отношению к судовладельцам (пароходствам) в качестве субагентов, либо непосредственных исполнителей определенных работ². При отсутствии в порту агентств по отношению к судовладельцам в качестве агента выступает порт³.

Одной из функций порта, как было сказано, является погрузка и разгрузка судов (ст. 62 КТМ). Порт выполняет погрузочно-разгрузочные работы по поручению не перевозчика (пароходства), а клиентуры – грузоотправителя или грузополучателя, так как погрузка багажа на борт судна и его разгрузка составляют, как правило, обязанности фрахтователя⁴. Фактически же в большинстве случаев эти работы выполняют порты. Ст. 34 Общих правил морской перевозки грузов, пассажиров и багажа устанавливает: «Погрузка грузов на суда и выгрузка из судов в портах и портовых пунктах ММФ, открытых в соответствии со ст. 6 настоящих Общих правил для производства грузовых операций их силами и средствами, осуществляется портами (портовыми пунктами) за счет грузоотправителей или грузополучателей».

Погрузка грузов на суда и выгрузка их из судов в портах и портовых пунктах ММФ, не открытых для производства грузовых операций их силами и средствами, а также в портах и портовых пунктах других министерств и ведомств производится силами, средствами и за счет грузоотправителей или грузополучателей⁵.

Выполнение портами погрузочно-разгрузочных работ, как правильно отмечает В. А. Му-

син, не означает их переложения на пароходство, которому порт подчинен. «В случаях, когда погрузочно-разгрузочные операции входят в обязанности грузовладельцев, порт, осуществляя погрузку и выгрузку, действует по поручению грузовладельцев»⁶.

Для возникновения в данном случае правоотношений основанием служит договор между портом и клиентурой⁷. При этом на практике такие договоры в случае, если клиентура не является постоянной, не подлежат специальному оформлению. Предъявляя груз к перевозке, грузоотправитель тем самым выражает свое желание, чтобы погрузка и выгрузка данного груза была совершена портом. Порт же, как это следует из ст. 34 Общих правил перевозки, не имеет права отказаться от заключения договора.

Осуществляя по поручению фрахтователя погрузку и выгрузку судов, порт приобретает самостоятельные обязанности по отношению к третьим лицам. Он несет имущественную ответственность непосредственно перед пароходством за невыполнение норм обработки советских судов (демередж) и имеет право на получение непосредственно с пароходства премий (диспач) за перевыполнение норм обработки судов (п. 6.5. Положения о взаимоотношениях и взаимной ответственности пароходств и портов). Согласно этому же пункту Положения о взаимоотношениях и взаимной ответственности пароходств и портов взаиморасчеты по премиям (диспачу) и штрафам (демереджу) производятся непосредственно между пароходством и портом. Если же при погрузке или выгрузке, производимой портом, произойдет задержка судна по вине клиентуры, то порт обязан обеспечить пароходству уплату штрафов клиентурой (примечание 1 к п. 6.5. Положения о взаимоотношениях и взаимной ответственности пароходств и портов). Следовательно, осуществляя погрузку и разгрузку судов, порт вступает в гражданские правоотношения от своего имени, но за счет грузоотправителей или грузополучателей (ст. 34 Общих правил морской перевозки), то есть он выступает как комиссионер клиента. Таким образом, производя погрузочно-разгрузочные работы, порт вступает в гражданские правоотношения в качестве самостоятельного субъекта права как с пароходством, так и с клиентурой.

Несколько иное правовое положение морского торгового порта при совершении операций

¹ Положение о главном морском агентстве «Инфлот» утверждено приказом ММФ от 17 мая 1956 г.

² Комментарий к Кодексу торгового мореплавания Союза ССР. М., 1973, с. 73.

³ См.: А. К. Жудро. Правовое регулирование деятельности морских торговых портов СССР, с. 57–63; П. Д. Самойлович. Договор морской перевозки по советскому праву. М., 1952, с. 91–93; А. Л. Маковский. Правовое регулирование морских перевозок грузов. М., 1961, с. 81–82, 150.

⁴ См.: А. Д. Кейлин. Советское морское право, с. 187, 189; П. Д. Самойлович. Договор морской перевозки по советскому праву, гл. 9. Противоположное мнение высказывает А. Л. Маковский (А. Л. Маковский. Правовое регулирование деятельности морских торговых портов СССР, с. 174). Свое мнение А. Л. Маковский обосновывает так: если считать, что в данном случае порт выполняет обязанности грузовладельца, то нельзя объяснить непосредственную ответственность порта перед пароходством за простой судов. Представляется, что эту ответственность можно объяснить, если признать, что, осуществляя погрузочно-разгрузочные работы, порт действует от своего имени, но за счет грузовладельца, то есть выступает в качестве комиссионера последнего (ст. 395 ГК УССР).

⁵ Общие правила перевозки, утверждены Зам. министра морского флота СССР 15 октября 1970 г. (Сборник ММФ. Вып. 57, 1970).

⁶ Комментарий к Кодексу торгового мореплавания Союза СССР, с. 73.

⁷ В. А. Мусин считает, что основанием возникновения правоотношений в данном случае может быть как договор, так и транспортные правила (Комментарий к Кодексу торгового мореплавания, с. 73).

с внешнеторговыми грузами. Обязанности портов по транспортно-экспедиторской обработке внешнеторговых грузов возникают на основании локального договора между морским торговым портом и внешнеторговым объединением на транспортно-экспедиторскую обработку экспортных и импортных грузов, который заключается с целью исполнения Генерального соглашения между ММФ, МВТ и Государственным Комитетом Совета Министров СССР по внешнеэкономическим связям («О порядке перевалки и транспортно-экспедиторской обработки экспортных и импортных грузов в портах ММФ»). В случае, если локальный договор не заключается, обязанность порта по транспортно-экспедиторской обработке внешнеторговых грузов основывается на соответствующем административном акте, которому предшествует заключение указанного Генерального соглашения. Осуществляя на основании названного локального договора либо соответствующего административного акта транспортно-экспедиторскую обработку внешнеторговых грузов, порт вступает в гражданские правоотношения в качестве экспедитора определенного внешнеторгового объединения, действуя от его имени и за его счет.

Рассматривая вопрос о будущем гражданско-правовом положении морского торгового порта, следует также отметить, что функции парохозяйства и морского торгового порта как государственных производственных предприятий, хотя и тесно связаны между собой, но различны. Если основной функцией парохозяйства как производственного предприятия является осуществление морских

перевозок грузов и пассажиров, то основной функцией морского торгового порта как производственного предприятия является осуществление погрузки и разгрузки судов и транспортно-экспедиторских операций с грузами (ст. 62 КТМ).

Таким образом, учитывая, что морской торговый порт и парохозяйство как государственные производственные предприятия, хотя и связаны между собой, но выполняют разные функции, что для выполнения возложенных на порт как на государственное производственное предприятие функций он должен вступать в гражданские правоотношения как с парохозяйством, так и с клиентурой в качестве самостоятельного субъекта права, что порт действует на основе полного хозяйственного расчета, необходимо в связи с изменением системы управления морским транспортом сохранить за морским торговым портом права юридического лица. Такой вывод соответствует ст. 4 Постановления ЦК КПСС и Совета Министров СССР от 2 марта 1973 г. «О некоторых мероприятиях по дальнейшему совершенствованию управления промышленностью»²³ и ст. 6 Положения о производственном объединении (комбинате)²⁴, которые предусматривают, что в необходимых случаях по решению соответственно министерства (ведомства) СССР или Совета Министров союзной республики производственному объединению (комбинату) могут быть подчинены отдельные самостоятельные предприятия и организации, пользующиеся правами, предусмотренными Положением о социалистическом государственном производственном предприятии.

Анотація

Автором досліджуються правовідносини, що виникають між морським торговельним портом і пароплаванням. Встановлено, що цивільно-правові відносини між портом і пароплаванням виникають у зв'язку з виконанням портом функцій, передбачених Положенням про взаємовідносини та взаємну відповідальність пароплавання і портів. З метою забезпечення можливості виконання морським торговельним портом покладених на нього як на державне виробниче підприємство функцій, в тому числі вступ у цивільні правовідносини як з пароплаванням, так і з клієнтурою, пропонується зберегти за морським торговельним портом права юридичної особи.

Ключові слова: морський торговий порт, пароплавання, державне виробниче підприємство, цивільні правовідносини, юридична особа.

Аннотация

Автором исследуются правоотношения, возникающие между морским торговым портом и пароплаванием. Установлено, что гражданско-правовые отношения между портом и пароплаванием возникают в связи с выполнением портом функций, предусмотренных Положением о взаимоотношениях и взаимной ответственности пароплавателей и портов. С целью обеспечения возможности выполнения морским торговым портом возложенных на него как на государственное производственное предприятие функций, в том числе вступление в гражданские правоотношения как с пароплаванием, так и с клиентурой, предлагается сохранить за морским торговым портом права юридического лица.

Ключевые слова: морской торговый порт, пароплавание, государственное производственное предприятие, гражданские правоотношения, юридическое лицо.

Summary

In connection with entering the country into the scale period of building of communist society, a legal regulation of relations connected with maritime transport, a clear definition of the legal status of enterprises participating in the organization and implementation of maritime transport are very important. One such enterprise is a sea port. The author has studied the legal relationship arising between the commercial sea port and the shipping company. It is established that the civil legal relations between the port and shipping company arises from the implementation of port functions under the Statute of the relationship and mutual responsibilities of shipping companies and ports. In order to ensure the possibility of the commercial sea port, conferred on him as a public industrial enterprise functions, including civil legal relationship with both shipping company and customers, it is proposed to retain the rights of legal person for commercial sea port.

Keywords: sea port, maritime transport, public industrial enterprise, civil relationship, a legal person.