**СОДЕРЖАНИЕ**

ВВЕДЕНИЕ

Часть 1 СУДОВЫЕ СБОРЫ В ПОРТАХ

* 1. Понятие и классификация портовых судовых сборов

1.2 Виды судовых сборов

1.3 Характеристика ставок судовых сборов

1.4 Правила применения и ставки портовых сборов в морских рыбных портах Российской Федерации

Часть 2 ПРОВОЗНЫЕ ПЛАТЫ

2.1 Понятие провозной платы

Часть 3 МОРСКОЕ ПРАВО

3.1 Понятие и сущность морского права

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННОЙ ЛИТЕРАТУРЫ

Приложение 1-3

**ВВЕДЕНИЕ**

Жизнь человека, развитие общества с древнейших времен были связаны с морем. Первоначально эти связи ограничивались добычей в прибрежных водах продуктов питания. С развитием науки, техники человеческая деятельность все дальше и дальше удалялась от берега и достигала все большей глубины. Развитие средств передвижения вело к тому, что на смену древнему изречению «моря разъединяют народы», пришло новое — «моря соединяют народы». Такое соединение создавало условия для установления и развития связей между государствами, вызывало необходимость разграничения интересов в различных пространствах и по отношению к разным видам деятельности, порождало их совместную деятельность по достижению общих целей.

Таким образом, появились необходимость в правовых нормах и возможность их создания. Эти правовые нормы должны были определять границы распространения суверенитета государств на морские пространства, с одной стороны, и регламентировать деятельность государств и иных субъектов международного права в различных частях морского пространства, с другой стороны.

Международное морское право можно определить как совокупность правовых норм, устанавливающих правовое положение морских пространств и регулирующих деятельность субъектов международного права по использованию и исследованию этих пространств. Международное морское право является отраслью международного права.

**Часть 1 СУДОВЫЕ СБОРЫ В ПОРТАХ**

**1.1 Понятие и классификация портовых судовых сборов**

Согласно Положению о портовых сборах, сборах за услуги в морских рыбных портах РФ от от 12 октября 1995 г. №161, разработанного Управлением мореплавания, портов и охраны труда Роскомрыболовства и ВНИИЭРХом - под портовыми сборами и сборами за услуги понимаются сборы, взимаемые Государственными морскими администрациями или службами капитанов морских рыбных портов.

Судовой портовый сбор - это платеж, взимаемый в портах с судов и грузов, исчисляемый по установленным и официально публикуемым тарифам. Он поступает на баланс самих портов, либо в бюджет государства или местного органа власти для покрытия затрат, направленных на строительство, реконструкцию и эксплуатацию портовых территорий, их благоустройство.

Данные сборы взимаются с судовладельцев (сборы судовые) и грузовладельцев для покрытия затрат на строительство, реконструкцию, эксплуатацию гидротехнических и навигационных сооружений Портов и подходных к ним путей, а также за выполнение работ и услуг (лоцманская проводка, швартовые операции, снабжение водой, грузовые операции, обслуживание агентствами и др.).

Перечень портового судового сбора определяется в каждой стране, а иногда и в отдельном порту.

Классификация:

По принадлежности портовые судовые сборы делятся на государственные и местные.

По условиям взимания портовые судовые сборы подразделяются на обязательные и необязательные. Под обязательными понимаются такие сборы, которые взимаются независимо от того, воспользовался клиент какими-либо услугами порта или нет. В большинстве портов мира начисление таких сборов происходит по твердым ставкам, установленным с основного размера судна, количества принятого или выгруженного груза, числа перевозимых пассажиров. Необязательные сборы взимаются только при оказании судну заказанных им конкретных услуг.

К основным сборам, взимаемым с судов в портах мира, могут быть отнесены: маячный, тоннажный, корабельный, навигационный, якорный, причальный, доковый, канальный, ледовый, речной, шлюзовый, таможенный, грузовой, сборы за регистрацию судна в порту приписки и за исключение судна из государственных регистрационных документов порта, сборы за нарушение правил плавания и стоянки, за проведение расследования аварийных случаев с судами.

Кроме перечисленных, в портах взимается целый ряд мелких, целевых сборов (санитарный, больничный, сбор за чистку причалов и др.).

К другим сборам, относящимся к экипажам судов, взимаемым в морских рыбных портах, относятся: сборы за оформление отлетов членов экипажей судов за границу и прилетов их из иностранных портов, сборы за дипломированно и освидетельствование лиц плавсостава, паспортизацию членов экипажей судов и прикомандированных лиц, сборы за нотариальные действия по оформлению документов юридических и физических лиц. Все расчеты по портовым судовым сборам производятся морским агентом. Перечень расходов, понесенных морским (судовым) агентом в порту обслуживаемого им судна, отражаете в дисбурсментском счете, направляемом судовладельцу.

**1.2 Виды судовых сборов**

Государственными администрациями (службами капитанов) морских рыбных портов Российской Федерации с российских и иностранных судов, посещающих эти порты, взимаются судовые портовые сборы и сборы за оказываемые услуги независимо от флага, ведомственной принадлежности и формы собственности на судно.

Тарифные ставки оплат сборов и услуг устанавливаются государственными администрациями (службами капитанов) морских рыбных портов и утверждаются Роскомрыболовством.

К судовым портовым сборам, взимаемым с судов (судовладельцев), относятся:

- корабельный, причальный, якорный, лоцманский и за пользование систем управления движением судов (СУДС), маячный и швартовый сборы, сборы за регистрацию судна в порту приписки и за исключение судна из государственных регистрационных документов порта, сборы за нарушение правил плавания и стоянки, за проведение расследования аварийных случаев с судами и канальный сбор.

К другим сборам, относящимся к экипажам судов, взимаемым в морских рыбных портах, относятся: сборы за оформление отлетов членов экипажей судов за границу и прилетов их из импортов, сборы за дипломирование и освидетельствование лиц плавсостава, паспортизацию членов экипажей судов и прикомандированных лиц, сборы за нотариальные действия по оформлению документов юридических и физических лиц.

К сборам за дополнительные услуги, оказываемые в портах, относятся: оплата обучения и освидетельствования на тренажерах: радиолокационном, радиосвязи, по спасательным средствам, по борьбе за живучесть, по использованию индивидуальных дыхательных аппаратов и легководолазного снаряжения, за прием льяльных вод, судового мусора, пищевых отходов и т.п.

Судовые портовые сборы, сборы за оформление отлетов и прилетов членов экипажей, за дипломирование и освидетельствование специалистов и нотариальные действия носят обязательный характер, оплачиваются всеми судовладельцами в бесспорном порядке, зависят от действий, осуществленных службами порта и судовладельцами. Сборы, взимаемые за услуги, предоставляемые портом по обучению и освидетельствованию, прием судовых отходов и прочего - относятся к договорным отношениям между администрацией или службой капитана порта и судовладельцем.

Суда под российским флагом производят оплату в рублях.

Портовые сборы и сборы за услуги, предоставляемые иностранным судам, могут оплачиваться в инвалюте.

Валюта расчетов по сборам и платам за услуги с судов стран СНГ регулируется межгосударственными соглашениями.

Все сборы и платы за услуги судну и членам экипажа (100%) должны быть оплачены до выхода судна из порта. Капитан порта имеет право отказать судну в выдаче разрешения на выход из порта в случае неоплаты установленных сборов и плат.

Взимание сборов и плат производится, как правило, с условного объема судна, исчисляемого в куб. м и определяемого произведением трех величин, указанных в мерительном свидетельстве:

- наибольшей длины;

- наибольшей ширины;

- наибольшей высоты борта судна.

Взимание сборов и плат может производиться и с валовой вместимости судна, исчисляемой в брутто регистровых тоннах, указанной в мерительном свидетельстве судна. Выбор критериев (объем или вместимость) в каждом порту производится госадминистрацией или службой капитана порта и утверждается Роскомрыболовством одновременно с тарифными ставками сборов и плат за услуги. Вместимость судна менее 1000 бр. рег. тонн принимается за 1000 бр. рег. тонн, кроме судов, не выходящих за пределы портовых вод, плата с которых взимается за фактическую вместимость.

Применительно к транспортным судам, имеющим две и более палуб, а также перевозящих груз на верхней палубе, высота борта, используемая в расчетах, не должна быть менее полуширины судна.

Стоимость работ и услуг, оказываемых судам, стоящим на якоре (рейде), должна включать дополнительную оплату буксиров и других плавсредств порта по действующим в порту ставкам.

Ставки сборов, указанных выше повышаются:

- в рабочие (будние) дни:

с 17.00 до 24.00 и с 00.00 до 08.00 - на 25%;

- в выходные (суббота и воскресенье) и праздничные дни (официально установленные в Российской Федерации):

с 00.00 до 08.00 - на 100%; с 08.00 до 17.00 - 50%;

с 17.00 до 24.00 - на 100%.

Надбавки применяются только к той части стоимости сборов и услуг, которая соответствует фактической продолжительности работ во внеурочное время (овертайм).

В выставленных судовладельцам (судам) счетах указывается подробный расчет стоимости плат за работы и услуги с указанием ставок, применяемых надбавок (скидок) и затраченного фактического времени (рабочего и сверхурочного).

При производстве расчетов время округляется до 0,5 часа:

- время менее 30 мин. приравнивается к 0,5 часа, время более 30 мин. принимается за 1 час. Длина, ширина и высота борта судна округляются до 0,5 м, валовая вместимость - до одной бр. рег. т.

Тарифные ставки за сборы и услуги не включают налог на добавленную стоимость и иные налоги, предусмотренные законодательством.

Для дифференциации тарифных ставок за сборы и услуги в зависимости от назначения судна и его фактического использования вводится условная классификация судов по группам (таблица 1).

Суда рыбопромыслового флота, зарегистрированные в морских рыбных портах России и плавающие под Государственным флагом Российской Федерации, пользуются льготной скидкой по всем сборам и платам - 20% от установленного высшего предела тарифных ставок.

Таблица 1. Условная классификация судов

|  |  |
| --- | --- |
| Основное предназначение судна | Группа |
| Рыбопромысловые суда заграничного плавания  То же, ограниченного плавания  Транспортные суда заграничного плавания  То же, каботажного плавания  Служебные, учебные, учебно-производственные, научно-исследовательские, научно-поисковые суда заграничного плавания  То же, ограниченного плавания  Рыбопромысловые боты и лодки, другие суда прибрежного плавания  Суда технического флота для дноуглубительных работ  Спортивные суда, туристские и круизные яхты заграничного плавания  То же, каботажного плавания  Транзитные суда  Все суда, совершающие вынужденный заход в порт (для укрытия от шторма, пополнения запасов и для медицинских надобностей)  Военные корабли и суда | А  Б  В  Г  Д  Е  Ж  З  И  К  Л  М  Н |

Примечание:

1) Рыбопромысловые суда, используемые исключительно для перевозки грузов, считаются транспортными.

2) К транспортным судам относятся: грузовые, пассажирские суда, танкеры и водолеи, несамоходные грузовые суда (баржи, плашкоуты и лихтеры).

3) Учебно-производственные и научно-поисковые суда, осуществляющие промысел, считаются промысловыми (группы А и Б), а используемые для коммерческой перевозки грузов - транспортными судами (группы В и Г). Рыбопромысловые суда, выгружающие продукцию промысла, грузовыми судами не считаются.

4) К транзитным судам относятся суда, проходящие акваторию порта без швартовки к причалам, другим судам, бочкам и сваям, а также без постановки на якорь.

5) К военным кораблям и судам относятся: боевые корабли и вспомогательные суда, плавающие под военно-морскими флагами. Вспомогательные суда ВМФ, осуществляющие грузовые коммерческие перевозки и операции, относятся к транспортным (группы В и Г).

**1.3 Характеристика ставок судовых сборов**

**1. Корабельный сбор** - включает платы за:

- оформление прихода судна;

- оформление отхода судна;

- проведение досмотра судна.

Оформление отхода и проведение досмотра судна включают соответственно оформление и досмотр по пожарной части.

Аккордная ставка корабельного сбора определяется как произведение суммы тарифных ставок с единицы условного объема на общий условный объем судна либо произведение суммы ставок с 1 бр. рег. тонны на валовую вместимость судна. Тарифные ставки корабельного сбора применительно к судам групп Д, Е, З, И, и К, если они используются по прямому назначению, составляют 50% от ставок, установленных для судов групп А и Б.

Корабельный сбор с судов групп Л, М и Н не взимается.

**2. Причальный сбор** - взимается за стоянку судна у причала порта.

Аккордная ставка причального сбора определяется как произведение тарифной ставки порта (за один час на погонный м) на количество суток стоянки (с округлением до 12 час. - 0,5 сут.) и длину причальной линии, занятой судном (по максимальной длине судна из мерительного свидетельства или технического формуляра судна).

Причальный сбор может включать неучтенные расходы, связанные с гидротехническими работами у кордонов причалов порта.

Ставки причального сбора для судов, производящих грузовые (коммерческие) операции и находящихся в отстое, дифференцируются.

Судам, стоящим вторым и третьим корпусами, а также отвартованным кормой, предоставляется скидка (соответственно 25 и 50% от тарифной ставки).

От оплаты причального сбора освобождаются суда, относящиеся к группам З, Л, М, Н.

**3. Якорный сбор** - взимается за стоянку судна на внутреннем рейде порта (на якоре или бочке).

Аккордная ставка якорного сбора определяется как произведение тарифной ставки порта (в один час на куб. м) на условный объем судна или его валовую вместимость и количество суток стоянки (с округлением до 0,5 сут.).

Якорный сбор не взимается с судов, относящихся к группам З, Л, М, Н.

4. **Лоцманский сбор** и сбор за использование СУДС - взимается как единая плата за проводку судна лоцманом и оператором СУДС со всех судов, посещающих морские рыбные порты России.

Аккордная ставка лоцманского сбора и сбора за использование СУДС определяется как произведение тарифной ставки порта на условный объем судна или его валовую вместимость при проводке:

- по акватории порта (внутрипортовая проводка);

- по каналам, фарватерам и рекомендованным путям (морская проводка).

В первом случае аккордная ставка взимается отдельно за каждую лоцманскую услугу и услугу за использование СУДС. Во втором случае -дополнительная плата включает тарифную ставку порта, умноженную на количество пройденных миль и условный объем судна или его валовую вместимость.

Дополнительно к лоцманскому сбору взимается плата за плавсредства, используемые для доставки лоцмана на подходящее судно или снятие лоцмана с судна, покидающего порт, а также за лоцманскую проводку методом лидирования судна лоцманским ботом или другим плавсредством.

К лоцманскому сбору относится и дополнительно взыскивается плата за отказ от услуг лоцмана, заказанного судном, и за задержку лоцмана на судне:

- первая плата включает 100% лоцманского сбора, причитающегося за проводку, для которой был вызван лоцман;

- вторая - специальную тарифную ставку за 1 час задержки лоцмана по различным причинам, не имеющим характера форсмажорных обстоятельств, помноженную на число часов задержки.

Лоцманский сбор не взимается с судов, относящихся к группам З, М и Н, если они при заходе в порт не занимаются грузовыми коммерческими операциями.

**5. Маячный сбор** - взимается со всех судов, посещающих морской рыбный порт, на балансе которого имеются средства собственного навигационного оборудования (маяки, огни и знаки) и плавучие предостерегательные знаки (буи, баканы и вехи). Аккордная ставка маячного сбора определяется произведением тарифной ставки порта на условный объем судна или его валовую вместимость. Маячным сбором не облагаются суда групп М и Н.

**6. Швартовый сбор** - взимается как разовая плата за швартовые операции при подходе к причалу, при отходе от него, а также за перешвартовку (перетяжку вдоль причала). Кроме того, дополнительно взимается плата за использование буксиров при швартовых операциях.

Ставки плат за швартовые операции самоходного и несамоходного судна (судна без хода) дифференцируются:

- аккордная ставка за одну швартовую операцию определяется как произведение тарифной ставки порта на условный объем судна или его валовую вместимость;

- аккордная ставка плат за работу буксиров определяется тарифной ставкой порта (за одну операцию), умноженной на условный объем судна или его валовую вместимость и количество использованных буксиров.

Сборы за регистрацию судна в порту приписки и исключение судна из Судового реестра (Судовой книги) взимаются в случаях приписки судна к порту и исключения судна из государственных регистрационных документов. Аккордная ставка данного сбора включает:

- плату за внесение судна в Государственный судовой реестр (Судовую книгу) плюс тоннажный сбор (для транспортных судов);

- плату за выдачу Свидетельства на право плавания под Государственным флагом Российской Федерации;2

- плату за выдачу Свидетельства на право собственности на судно.3

- плату за исключение судна из Государственного судового реестра (Судовой книги) плюс тоннажный сбор;

- тарифные ставки за внесение (за исключение) судна в Государственный судовой реестр (и из него) и отдельно - в Судовую книгу (и из нее) устанавливаются едиными для всех судов, а тоннажный сбор определяется произведением тарифной ставки порта на условный объем судна или его валовую вместимость;

- плату за выдачу международного свидетельства о минимальном составе экипажа, обеспечивающего безопасность;

- плату за выдачу свидетельства о гражданской ответственности за разлив нефти;

- дополнительно, при взимании перечисленных выше сборов, учитывается стоимость бланков указанных документов;

- при перерегистрации судна тарифные ставки порта снижаются на 20%.

Сборы за нарушение правил плавания и стоянки и за проведение расследования аварийных случаев с судами включают:

- сборы за нарушение Общих правил плавания и стоянки в территориальных и внутренних водах Российской Федерации и Обязательного постановления по данному морскому рыбному (торговому) порту;

- сборы за проведение ведомственного (межведомственного - при участии в происшествии судна другого ведомства) расследования аварийных случаев с судами, классифицируемых по тяжести соответственно на:

а) аварийные происшествия;

б) аварии;

в) кораблекрушения;

- сборы за нарушение Правил представляют собой штрафы, налагаемые в административном порядке на судно, нарушившее Правила, по тарифным ставкам порта, установленным дифференцировано, за каждое нарушение.

- сборы за проведение расследования взимаются с судна (судовладельца) по тарифным ставкам порта, дифференцированным по степени тяжести, как единая разовая плата. Если срок расследования превышает 10 суток и не определен форсмажорными обстоятельствами, за каждые последующие сутки взимается дополнительная плата, составляющая 10% от единой разовой в сутки;

- дополнительно к штрафу, наложенному на судно, взимается плата за составление Акта о задержании судна по отдельно установленному тарифу.

Канальный сбор включает плату за пользование каналом при входе в порт и выходе из него. Определяется произведением тарифной ставки порта на условный объем судна или его валовую вместимость.

**7. Портовые сборы, применяемые к экипажам судов.**

К сборам, применяемым к экипажам судов, относятся:

- сборы за оформление отлетов экипажей судов за границу и прилетов их из иностранных портов, которые включают оформление судовых ролей и перепрописку паспортов членов экипажей. Аккордная ставка за эти действия определяется произведением тарифной ставки порта платой за одного члена экипажа на количество членов экипажа, вылетающих за границу (прилетающих из импорта).

Сборы за дипломирование и освидетельствования лиц плавсостава включают платы за оформление следующих документов:

- дипломов и квалификационных свидетельств на лиц командного состава и контрольных талонов к ним;

- квалификационных свидетельств квалифицированного матроса, специалиста по спасательным средствам и других младших специалистов;

- льготного разрешения на выход в море;

- подтверждений к дипломам и квалификационным свидетельствам

международного образца;

- дубликатов утраченных документов;

- справки капитана порта взамен утраченного диплома;

- замена или переоформление контрольного талона;

- по каждому из видов документов устанавливаются отдельные тарифные ставки: на первичные документы, выдаваемые выпускникам морских учебных заведений, ставки снижаются на 25%, ставки за оформление и выдачу утраченных документов (потерянных, пришедших в негодность не при форсмажорных обстоятельствах) повышаются на 50%. К оплате за выдачу документов добавляется фактическая нарицательная стоимость их бланков, а также оплата услуг квалификационных комиссий по аттестации командного состава на высший диплом или квалификационное свидетельство.

Сборы за паспортизацию членов экипажей судов и прикомандированных лиц включают:

- оформление и выдачу паспорта моряка и прописку на судно;

- перепрописку на другое судно;

- продление срока паспорта моряка;

- обмен паспорта моряка на гражданский и обратные действия;

- оформление и выдачу паспорта моряка взамен утраченного;

- оформление выдача визы.

За каждую из операций, перечисленных выше устанавливаются отдельные тарифные ставки. Ставки за оформление и выдачу паспорта моряка при его утрате, за исключением последствий форсмажорных обстоятельств, повышаются на 50%.

Сборы за нотариальные действия по оформлению документов юридических и физических лиц включают:

- составление и оформление Реестра судовых журналов, аккордная ставка за которые определяется произведением тарифной ставки порта на условный объем судна;

- заверение судовых журналов, копий судовых документов и выдача справок на судно. За каждую операцию устанавливается отдельная ставка;

- заверение копий и выдача справок членам экипажей и другим лицам о стаже плавания, выписок из судовых ролей и пр., производимые по отдельно установленным ставкам;

- оформление документов, связанных с налоговым законодательством.

**8. Сборы за дополнительные услуги, предоставляемые в порту.**

По соглашению сторон: государственной администрацией (службой капитана) морского рыбного порта судну и членам экипажей судов (судовладельцам) предоставляются следующие дополнительные услуги:

- обучение на радиолокационном тренажере с выдачей сертификата международного образца;

- обучение на тренажере радиосвязи и выдача сертификата оператора радиотелефонной связи международного образца;

- обучение по использованию индивидуальных и коллективных спасательных средств, средств борьбы за живучесть судна, индивидуальных дыхательных аппаратов и легководолазного снаряжения с выдачей соответствующих квалификационных свидетельств;

- вводный инструктаж и прием техминимума по пожарной безопасности судна;

- согласование карпо-плана на погрузку опасных грузов на судно или с судна на другие транспортные средства;

- приемка льяльных вод, судового мусора и пищевых отходов и пр. (экологический сбор).

Оплата перечисленных услуг производится по отдельно установленным (и дифференцированным по видам обучения) тарифным ставкам.

Морские рыбные порты за отдельные платы могут предоставлять судам и судовладельцам другие услуги, в том числе и относящиеся к морскому агентскому обслуживанию (обеспечение судна навигационными картами и пособиями, ремонт и настройка судового оборудования, обеспечение автотранспортом, почтово-телеграфной и телефонной связью, охраной и пр.).

**1.4 Правила применения и ставки портовых сборов в морских рыбных портах Российской Федерации**

Дополнительно к положениям, изложенным выше, устанавливается:

- оплата судовых портовых сборов (п. 2) и сборов за оформление отлетов за границу и прилетов из инпортов экипажей судов производится посредством выставления капитану судна дисбурментского счета, с подробным перечислением и тарификацией всех фактически оказанных услуг и требованием обязательной оплаты до отхода судна (отлета экипажа);

- оплата других услуг, предоставляемых судам (судовладельцам), производится по соглашениям сторон в соответствии с установленными тарифными ставками порта, как правило, с предоплатой 100% стоимости услуг;

- оплата услуг, предоставляемых членам экипажей судов и прикомандированным лицам по дипломированию и освидетельствованию, по паспортизации и нотариальным действиям, производится в индивидуальном порядке физическими лицами по установленным тарифным ставкам наличными, с внесением финансовых средств в кассу государственной администрации или службы капитана морского рыбного порта.

Осуществление платежей за портовые сборы и услуги с судов, как правило, производится безналичным перечислением финансовых средств судовладельца (в инвалюте - обязательно) на текущий счет государственной администрации или службы капитана порта, с предъявлением и предоставлением платежного поручения. Расчеты производятся в соответствии с финансовыми нормативными актами Российской Федерации.

Ставки портовых сборов с судов в морских рыбных портах Российской Федерации установлены Федеральной службой по тарифам по представлению федеральными государственными учреждениями - Государственными администрациями морских рыбных портов (далее - Госадминистрации) для судов, обслуживающих рыбопромысловый комплекс и используемых для промысла водных биологических ресурсов, приемотранспортных судов, вспомогательных судов и судов специального назначения.

Портовые сборы в морских рыбных портах взимаются Госадминистрациями в соответствии с постановлением Правительства Российской Федерации от 06 мая 1994 года № 487 «Об учреждении государственных администраций морских рыбных портов» (Собрание законодательства Российской Федерации, 1994, N 3, ст. 238) с российских и иностранных судов, указанных в Таблице Приложения 2, заходящих в морской рыбный порт для обслуживания, независимо от их организационно-правовой формы собственности, назначения и ведомственной принадлежности.

Тарифные ставки за портовые сборы и услуги определяются исходя из среднегодовой с учетом инфляции себестоимости и объема предоставляемых судам услуг, минимального штатного расписания сотрудников, обеспечивающих качественное обслуживание судов и экипажей, с учетом собственных затрат и платежей, включая налоги и установленную рентабельность, с учетом районного коэффициента и местных условий.

Применение портовых сборов осуществляется в соответствии с действующим законодательством Российской Федерации.

Взимание портовых сборов производится, как правило, с условного объема судна, исчисляемого в кубических метрах и определяемого произведением трех величин, указанных в судовых документах: наибольшей длины, наибольшей ширины и наибольшей высоты борта судна. Условный объем судна менее 1000 кубических метров принимается за 1000 кубических метров. Применительно к транспортным судам, имеющим две и более палуб, а также перевозящих груз на верхней палубе, высота борта, используемая в расчетах, не должна быть менее полуширины судна.

Взимание портовых сборов может производиться и с валовой вместимости судна, исчисляемой в брутто регистровых тоннах, указанной в мерительном свидетельстве судна. Выбор критериев (объем или вместимость) в каждом порту производится Госадминистрацией и утверждается Федеральной службой по тарифам одновременно со ставками портовых сборов. Вместимость судна менее 1000 брутто регистровых тонн принимается за 1000 брутто регистровых тонн, кроме судов, не выходящих за пределы портовых вод, плата с которых взимается за фактическую вместимость.

Условный объем барже-буксирных составов, караванов и прочих составных плавучих объектов для исчисления всех видов портовых сборов, кроме экологического сбора, определяется как сумма объемов отдельных элементов.

Для расчета всех видов портовых сборов условный объем судов Ро - Ро, Ло - Ро, Ро - Флоу, ОБО и контейнеровозов умножается на коэффициент 0,7. Для расчета всех видов сборов условный объем танкеров с двойным дном, двойными бортами или танками изолированного балласта умножаются на коэффициент 0,85.

Настоящие ставки портовых сборов установлены в рублях, являются базовыми, индексируются при необходимости в установленном порядке.

Тип судна и его специализация определяются судовыми документами.

От оплаты всех видов сборов освобождаются учебные, учебно-производственные, учебно-тренажерные суда, если они не производят в порту грузовые и пассажирские операции коммерческого характера.

Госадминистрации могут предоставлять скидки со ставок портовых сборов судам, обслуживающим рыбопромысловый комплекс и используемых для промысла водных биологических ресурсов, приемотранспортным судам, вспомогательным судам и судам специального назначения в размере не более 20%.

Скидки со ставок портовых сборов применяются по отношению к базовой ставке (таблицы 1 - 8 Приложения 3). При предоставлении судну нескольких скидок применятся только наибольшая из них.

Портовые сборы должны быть оплачены судном до выхода из порта. В соответствии со статьей 80 Кодекса торгового мореплавания Российской Федерации (Собрание законодательства Российской Федерации, 1999, N 18, ст. 2207; 2001, N 22, ст. 2125; 2003, N 27 (ч. I), ст. 2700; 2004, N 45, ст. 4377; 2005, N 52 (1 ч.), ст. 5581) капитан морского рыбного порта имеет право отказать судну в выдаче разрешения на выход из порта в случае неуплаты установленных портовых сборов.

Портовые сборы в морских рыбных портах взимаются Госадминистрациями в соответствии с постановлением Правительства Российской Федерации от 06 мая 1994 года N 487 "Об учреждении государственных администраций морских рыбных портов" (Собрание законодательства Российской Федерации, 1994, N 3, ст. 238) с российских и иностранных судов, указанных в Таблице Приложения 2, заходящих в морской рыбный порт для обслуживания, независимо от их организационно-правовой формы собственности, назначения и ведомственной принадлежности.

Взимание портовых сборов производится, как правило, с условного объема судна, исчисляемого в кубических метрах и определяемого произведением трех величин, указанных в судовых документах: наибольшей длины, наибольшей ширины и наибольшей высоты борта судна. Условный объем судна менее 1000 кубических метров принимается за 1000 кубических метров. Применительно к транспортным судам, имеющим две и более палуб, а также перевозящих груз на верхней палубе, высота борта, используемая в расчетах, не должна быть менее полуширины судна.

Взимание портовых сборов может производиться и с валовой вместимости судна, исчисляемой в брутто регистровых тоннах, указанной в мерительном свидетельстве судна. Выбор критериев (объем или вместимость) в каждом порту производится Госадминистрацией и утверждается Федеральной службой по тарифам одновременно со ставками портовых сборов. Вместимость судна менее 1000 брутто регистровых тонн принимается за 1000 брутто регистровых тонн, кроме судов, не выходящих за пределы портовых вод, плата с которых взимается за фактическую вместимость.

Условный объем барже-буксирных составов, караванов и прочих составных плавучих объектов для исчисления всех видов портовых сборов, кроме экологического сбора, определяется как сумма объемов отдельных элементов.

Для расчета всех видов портовых сборов условный объем судов Ро - Ро, Ло - Ро, Ро - Флоу, ОБО и контейнеровозов умножается на коэффициент 0,7. Для расчета всех видов сборов условный объем танкеров с двойным дном, двойными бортами или танками изолированного балласта умножаются на коэффициент 0,85.

Настоящие ставки портовых сборов установлены в рублях, являются базовыми, индексируются при необходимости в установленном порядке.

Тип судна и его специализация определяются судовыми документами.

От оплаты всех видов сборов освобождаются учебные, учебно-производственные, учебно-тренажерные суда, если они не производят в порту грузовые и пассажирские операции коммерческого характера.

Госадминистрации могут предоставлять скидки со ставок портовых сборов судам, обслуживающим рыбопромысловый комплекс и используемых для промысла водных биологических ресурсов, приемотранспортным судам, вспомогательным судам и судам специального назначения в размере не более 20%.

Скидки со ставок портовых сборов применяются по отношению к базовой ставке (таблицы 1 - 8 Приложения 3). При предоставлении судну нескольких скидок применятся только наибольшая из них.

Портовые сборы должны быть оплачены судном до выхода из порта. В соответствии со статьей 80 Кодекса торгового мореплавания Российской Федерации (Собрание законодательства Российской Федерации, 1999, N 18, ст. 2207; 2001, N 22, ст. 2125; 2003, N 27 (ч. I), ст. 2700; 2004, N 45, ст. 4377; 2005, N 52 (1 ч.), ст. 5581) капитан морского рыбного порта имеет право отказать судну в выдаче разрешения на выход из порта в случае неуплаты установленных портовых сборов.

Ставки:

1. Корабельный сбор

Ставки корабельного сбора указаны в Таблице 1 Приложения 3.

Корабельный сбор не включает в себя плату за досмотр по пожарной части. С судов групп «А», «Б», «В», «Г», и «З» сбор взимается за один кубический метр условного объема судна отдельно за каждый вход в порт и выход из порта.

От оплаты корабельного сбора освобождаются суда групп «Д», «Е», и «Ж», если они не производят в порту операций коммерческого характера.

С судов групп «А» и «Б» при погрузке и выгрузке в нескольких морских портах России в течение одного рейса корабельный сбор взимается в первом порту захода полностью (100%), в последующих портах - со скидкой 50%.

С судов группы «Г», пассажирских судов в заграничном плавании и паромов, работающих на линиях заграничного плавания, открытых в установленном порядке, корабельный сбор взимается в каждом порту захода при первом входе в порт или выходе из порта один раз в течение календарного года. С паромов в межпортовом сообщении, не работающих на линиях, открытых в установленном порядке, сбор взимается при каждом входе и выходе из порта.

2. Маячный сбор

Ставки маячного сбора указаны в Таблице 2 Приложения 3.

С судов групп «А», «Б», «В», «Е», и «З» маячный сбор взимается за 1 куб. метр условного объема судна при каждом входе в порт либо проходе его транзитом.

От оплаты маячного сбора освобождаются суда, заходящие в морской рыбный порт вынужденно, для аварийного ремонта, и суда группы "Г". Суда групп «Д» и «Ж» от оплаты маячного сбора освобождаются, если они не производят в порту грузовых и пассажирских операций коммерческого характера.

3. Канальный сбор

Ставки канального сбора указаны в Таблице 3 Приложения 3.

С судов групп «А», «Б», и «З» канальный сбор взимается за 1 куб. метр условного объема судна при каждом прохождении канала в один конец.

В случае выхода судна на рейд по не зависящим от него причинам с последующим возвращением канальный сбор повторно не взимается.

С судов группы «Г», пассажирских судов в заграничном плавании и паромов, работающих на линиях заграничного плавания, открытых в установленном порядке, сбор взимается в каждом порту захода при первом входе в порт и выходе из порта один раз в течение календарного года. С паромов в межпортовом заграничном сообщении, не работающих на линиях, открытых в установленном порядке, сбор взимается при каждом входе и выходе из порта.

4. Причальный сбор

Ставки причального сбора указаны в Таблице 4 Приложения 3.

Причальный сбор взимается с судов, стоящих у причала за один погонный метр причальной линии, занятой судном за каждый час стоянки судна при производстве грузовых операций и отстой судна у причала в остальных случаях.

При производстве расчетов стоянка судна менее 30 мин. приравнивается к 0,5 часа, более 30 мин. - принимается за один час.

Причальный сбор за простой судна у причала после окончания грузовых операций взимается, начиная с момента окончания выгрузки/погрузки и крепления груза. Неполный час простоя считается за полный.

Причальный сбор может включать неучтенные расходы, связанные с гидротехническими работами у кордонов причалов порта.

С судов, стоящих лагом к другому судну, ошвартованному у причала, либо ошвартованных у причала носом или кормой, взимается 50% причального сбора.

Суда группы «Е» (кроме судов, заходящих для оформления таможенных и пограничных формальностей) от оплаты причального сбора освобождаются. Суда групп «Д» и «Ж» и суда, заходящие в порт вынужденно, от причального сбора освобождаются, если не производят в порту грузовых и пассажирских операций коммерческого характера и не находятся в отстое.

5. Якорный сбор

Ставки якорного сбора указаны в Таблице 5 Приложения 3.

Якорный сбор взимается за 1 куб. метр условного объема судна с судов всех групп за каждый час стоянки на якоре на внутреннем и внешнем рейде порта свыше 12 часов. Плата за первые 12 часов стоянки на якоре не взимается. Неполный час стоянки на якоре считается за полный.

6. Экологический сбор

Ставки экологического сбора указаны в Таблице 6 Приложения 3.

Грузовым судам, работающим на линиях заграничного плавания, открытых в установленном порядке, предоставляется скидка 20%.

Экологический сбор взимается за 1 куб. метр условного объема судна с судов групп «А» (кроме несамоходных), «Б» (кроме несамоходных), "В" (кроме пассажирских), «Г» (кроме пассажирских) и «З» за 1 куб. метр объема судна и самоходной части составного объекта за прием без каких-либо ограничений всех видов предъявляемых отходов (за исключением балластных вод) за все время стоянки судна в порту. Ставки сбора включают оплату всех операций, связанных с приемом судовых отходов (подача и уборка плавсредств, предоставление контейнеров и других емкостей для сбора мусора, шланговка, отшланговка и др.).

Судам, оснащенным природоохранительным оборудованием для полной утилизации всех видов судовых отходов и загрязнений и имеющим свидетельства о предотвращении загрязнения моря нефтью, сточными водами и мусором (экологически чистым), с экологического сбора предоставляется скидка в размере 50%.

Пассажирские и несамоходные суда от оплаты экологического сбора освобождаются. Суда групп «Д», «Е» и «Ж» от оплаты сбора освобождаются, если не производят в порту грузовых и пассажирских операций коммерческого характера. Прием портом отходов с судов, освобожденных от оплаты экологического сбора, производится по заявкам капитана судна по тарифам, утвержденным портом в установленном порядке.

В портах, не располагающих техническими средствами для приема всех видов судовых отходов, экологический сбор не взимается. В этих портах прием отходов, включая балластные воды, осуществляется по тарифам, утвержденным организацией, осуществляющей эксплуатацию причалов в установленном порядке.

7. Лоцманский сбор

Ставки лоцманского сбора указаны в Таблице 7 Приложения 3.

Лоцманский сбор взимается за 1 куб. метр условного объема судна при внепортовой и внутрипортовой лоцманской проводки судна.

При внутрипортовой проводке лоцманский сбор взимается за каждую операцию. При внепортовой проводке лоцманский сбор взимается за каждую милю проводки по фарватеру или каналу. Неполная миля проводки считается за полную. Судно с условным объемом менее 5000 кубических метров считается равным 5000 кубических метров.

Лоцманский сбор не включает в себя плату за транспортные средства, используемые для доставки и снятия лоцмана с судна. Суда группы «Д» (кроме спортивных судов и частных яхт) от оплаты лоцманского сбора освобождаются, если не производят в порту грузовых и пассажирских операций коммерческого характера.

Грузовым судам, работающим на линиях заграничного плавания, открытых в установленном порядке, и пассажирским судам в каботажном плавании предоставляется скидка в размере 20%.

При лоцманской проводке иностранных и российских спортивных судов и частных яхт в загранплавании лоцманский сбор взимается за судно:

- длиной до 5000 кубических метров - 554 руб.;

- длиной до 5000 кубических метров, следующего в составе группы судов,- 328 руб.;

- длиной более 5000 кубических метров - 1058 руб.

Лоцманская проводка при вводе/выводе судна из дока, судов с неработающим главным двигателем, неисправным винто-рулевым комплексом, специальных плавучих объектов (буровых установок, модулей, доков, гостиниц и т.п.) оплачивается по ставкам Таблицы 7 Приложения 3, увеличенным на 50%.

Лоцманская проводка при девиационных работах оплачивается по ставкам внутрипортовой проводки независимо от района производства этих работ.

При одновременной проводке нескольких судов лоцманский сбор взимается с каждого из них по полной ставке.

Основанием для взимания лоцманского сбора является лоцманская квитанция, выписанная лоцманом и заверенная капитаном судна, или радиотелеграфное подтверждение судна.

При отказе от услуг лоцмана, вызванного на судно, оплачивается 100% лоцманского сбора, причитающегося за проводку, для которой был вызван лоцман.

8. Навигационный сбор

Ставки навигационного сбора указаны в Таблице 8 Приложения 3.

Навигационный сбор взимается за 1 куб. метр условного объема судна в портах, оборудованных береговыми радиолокационными системами управления движения судов, при каждом входе в порт, выходе из порта, проходе его транзитом.

От оплаты навигационного сбора освобождаются суда служебные и гидрографические, суда, заходящие в порт вынужденно и для аварийного ремонта, а также группы «Д», если не производят в порту грузовых и пассажирских операций коммерческого характера.

Итак, портовые сборы - целевые. С одной стороны, их уровень не должен быть чрезмерным, иначе падает конкурентоспособность порта, а с другой - достаточными, чтобы покрыть те расходы, для которых эти сборы собственно и взимаются.

**Часть 2. ПРОВОЗНЫЕ ПЛАТЫ**

**2.1 Понятие провозной платы**

Порядок установления тарифов на перевозки грузов, пассажиров и их багажа, буксировку судов и иных плавучих объектов, погрузку и выгрузку грузов, другие услуги внутреннего водного транспорта, а также правила применения таких тарифов устанавливаются Правительством Российской Федерации.

Провозная плата (плата за перевозки грузов, пассажиров и их багажа) устанавливается перевозчиками. Плата за буксировку судов и иных плавучих объектов устанавливается буксировщиками.

Плата за перевозки пассажиров и их багажа по транзитным, пригородным и местным маршрутам перевозок пассажиров устанавливается перевозчиками по согласованию с субъектами Российской Федерации и (или) органами местного самоуправления, в случаях предоставления ими дотаций на осуществление перевозок пассажиров и их багажа по указанным маршрутам за счет средств соответствующих бюджетов.

**Часть 3 МОРСКОЕ ПРАВО**

**3.1 Понятие и сущность морского права**

Морское право — это очень старая ветвь права, которая с самого начала обрела смешанный характер, поскольку соединила в себе и частные, и общественные интересы. Возможно, эта ветвь права содержит больше всего наложений, соприкосновений и даже взаимопроникновений норм публичного права и частного права. Типичными примерами в этом смысле являются правовой режим мореплавания, организация экипажей судов, статус капитанов судов. Среди норм, в которых доминирует роль публичного права, выделяются нормы, определяющие статус моря, регламентирующие работу портов и управление судами, устанавливающие порядок морской записи и морскую дисциплину. В качестве же норм частно-правового характера, можно привести нормы, касающиеся морского кредита, операций по транспортировке и продаже ответственности судовладельца, порядка морского страхования и т.д. Кроме того, морское право включает значительную часть международно-правовых норм, устанавливающих юридический режим моря и его производных.

Международное морское право, будучи одной из древнейших отраслей международного права, до второй половины XX столетия оставалось в основном обычно-правовым. На развитие норм международно-правового обычая значительное влияние оказали так называемые кодексы. Наиболее ранний из известных кодексов, Родосский кодекс, датируется 111—11 вв. до н.э. Положения другого кодекса, Соnsо1а1е del Маге (XIV в.), в качестве действующих норм международного права рассматривались Англией в ее протестах против Декларации Екатерины II о вооруженном нейтралитете 1780 года.

Кстати, принципы, содержащиеся в указанной Декларации, были закреплены в Парижской декларации о морской войне 1856 года, что является одним из примеров вклада России в прогрессивное развитие международного морского права.

Деятельность Лиги Наций в кодификации международного права вообще и международного морского права в частности была безуспешной. Успешной в этом деле стала работа ООН. Ею проведены три международные конференции по морскому праву.

На Первой конференции ООН по морскому праву, которая состоялась в Женеве в 1958 году, были приняты следующие четыре конвенции: Конвенция об открытом море, Конвенция о территориальном море и прилежащей зоне, Конвенция о континентальном шельфе и Конвенция о рыболовстве и охране живых ресурсов открытого моря.

Первые две конвенции в основном закрепили в договорном порядке действующие обычно-правовые нормы с определенной долей уточнения и конкретизации. Третья и четвертая конвенции содержат главным образом новые нормы, которые являются в значительной мере прогрессивным развитием международного морского права. К тому времени по многим вопросам в сфере отношений, регулируемых последними двумя конвенциями, еще не сложились нормы международно-правового обычая, а сложившиеся — не получили еще широкого признания.

На Первой конференции не удалось решить все спорные вопросы, и потому в 1960 году состоялась Вторая конференция ООН по морскому праву. Конференция рассматривала два вопроса. Одним из них был вопрос о ширине территориального моря, а второй — об установлении рыболовных зон. Однако исходные позиции участников Конференции были настолько далекими друг от друга, что сблизить их в процессе обсуждения на Конференции не удалось.

Принятие четырех конвенций по морскому праву в 1958 году было значительным достижением в кодификации и прогрессивном развитии международного морского права. Но нерешенность вопросов о ширине территориальных вод, установлении рыболовных зон, а также то, что некоторые нормы Конвенции о континентальном шельфе и Конвенции о рыболовстве не выдержали испытания практикой и временем, равно как и появление новых проблем требовали продолжения работы по кодификации и прогрессивному развитию международного морского права.

Эту работу выполнила Третья конференция ООН по морскому праву, которая проходила с 1973 по 1982 год. В работе Конференции приняли участие представители 164 государств и значительное число наблюдателей. Состоялось 11 сессий, и в конечном счете была принята Конвенция ООН по морскому праву 1982 года. Конвенция вступила в силу в 1994 году. Россия является участницей Конвенции с 1997 года.

Конвенция 1982 года — уникальный международно-правовой документ. Прежде всего обращают на себя внимание ее количественные характеристики: она содержит 320 статей и 9 приложений. Далее, этот документ включает значительное число самых различных вопросов, касающихся правового режима пространств и деятельности государств в Мировом океане.

Помимо установленного конвенциями 1958 года правового режима открытого моря, территориальных вод и прилежащих зон, континентального шельфа, Конвенция 1982 года вводит правовые режимы таких пространств, как исключительная экономическая зона, международный район морского дна, архипелажные воды. Конвенция 1982 года устанавливает правовой режим островов, закрытых и полузакрытых морей, а также проливов, используемых для международного судоходства. Отдельные главы посвящены вопросам защиты и сохранения морской среды, морским научным исследованиям, разработке и передаче морской технологии, урегулированию споров. Особо регулируется право выхода к морю государств, такового выхода не имеющих.

Коротко говоря. Конвенция ООН по морскому праву 1982 года является, с одной стороны, документом, кодифицирующим международное морское право, и, с другой стороны, документом, прогрессивно развивающим его.

**ЗАКЛЮЧЕНИЕ**

Практически во всех портах мира средства от судовых портовых сборов государством не изымаются, а остаются на балансе портов для использования по своему прямому назначению.

Безусловно, вопросы ценообразования портовых сборов очень сложны, и одинаково рассматривая назначения портовых сборов, власти и экономисты различных стран, как и у нас, расходятся в вопросах их величины. И поэтому требуется глубокий системный подход к решению этих проблем.

Сложившаяся ситуация в портах Российской Федерации беспокоит все судоходные компании, так как различные сборы в любой судоходной компании составляют 25-30% расходной части. Это чуть ниже расходов на топливо и несколько выше расходов на зарплату со всеми сопутствующими начислениями.

Несмотря на то, что проводится политика, направленная на снижение налогового бремени, одной из причин кризисного положения российских судоходных компаний является все еще высокая доля налогов (включая сборы и пошлины) в стоимости транспортных услуг, особенно по сравнению с компаниями зарубежными, с которыми конкурирует флот России на мировом фрахтовом рынке. Это не позволяет отечественным судовладельцам получать необходимую прибыль для воспроизводства основных фондов, в результате чего наш флот пополняется и восстанавливается очень медленно, уменьшая тем самым и налоговые поступления в бюджет страны.

Еще раз хотел бы отметить, что для эффективного функционирования международных транспортных коридоров и портов как составной координирующей части этой единой сквозной системы необходимы тарифные ставки, в которых должна быть отражена повышенная полезность стоимости для грузоотправителя. Безусловно, необходимо вносить соответствующие изменения и предложения в законодательные акты по льготному режиму налогообложения для морских портов Российской Федерации. И соответственно эти меры должны дать определенные послабления тарифных ставок портовых сборов для судовладельцев.

**СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННОЙ ЛИТЕРАТУРЫ**

1. Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации. Официальное издание./ -М.: Библиотека «Российской газеты». 2009. - С.101.
2. КОДЕКС ВНУТРЕННЕГО ВОДНОГО ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ОТ 07.03.2001 N 24-ФЗ (ПРИНЯТ ГД ФС РФ 07.02.2001).
3. Положением о Федеральной службе по тарифам, утвержденным постановлением Правительства Российской Федерации от 30 июня 2004 года N 332
4. Приказ О ВВЕДЕНИИ В ДЕЙСТВИЕ ПОЛОЖЕНИЯ О ПОРТОВЫХ СБОРАХ, СБОРАХ ЗА УСЛУГИ В МОРСКИХ РЫБНЫХ ПОРТАХ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ.// КОМИТЕТ РФ ПО РЫБОЛОВСТВУ.// 12 октября 1995 г. № 161.
5. Мировой океан и международное право.// Отв. ред. А.П. Мовчан, А. Янков. Правовой режим морских научных исследований и передача технологий./ - М.: «Юнити». 2007. – 352 с.
6. Молодцов С.В. Международное морское право./ -М.: «Право». 2007.– 348 с.
7. Обзоры законодательства: Краткий обзор Российской газеты от 11.07.2006 года.// http://www.suprema.ru/news/review/?&id=433
8. Современное международное морское право.// Отв. ред. М.И. Лазарев. Режим вод и дна мирового океана./ -М.: «Право». 2006. – 296 с.
9. Современное международное морское право / Отв. ред. М.И. Лазарев. Сотрудничество социалистических стран. Экономическая зона. Международные морские организации. Разрешение споров. Проблема ограничения морских вооружений./ -М.: «Наука». 2008. – 275 с.

**Приложение 1**

**Глоссарий**

Судоходство — деятельность, связанная с использованием на внутренних водных путях судов для перевозок грузов, пассажиров и их багажа, почтовых отправлений, буксировки судов и иных плавучих объектов, проведения поисков, разведки и добычи полезных ископаемых, строительных, путевых, гидротехнических, подводно-технических и других подобных работ, лоцманской и ледокольной проводки, спасательных операций, осуществления мероприятий по охране водных объектов, защите их от загрязнения и засорения, подъема затонувшего имущества, санитарного и другого контроля, проведения научных исследований, учебных, спортивных, культурных и иных целей.

Судно — самоходное или несамоходное плавучее сооружение, используемое в целях судоходства, в том числе судно смешанного (река — море) плавания, паром, дноуглубительный и дноочистительный снаряды, плавучий кран и другие технические сооружения подобного рода.

Самоходное транспортное судно — самоходное судно, осуществляющее перевозки грузов, пассажиров и их багажа, почтовых отправлений, буксировку судов и иных плавучих объектов.

Судно смешанного (река — море) плавания — судно, которое по своим техническим характеристикам пригодно и в установленном порядке допущено к эксплуатации в целях судоходства по морским и внутренним водным путям.

Судовождение — деятельность, связанная с управлением судами, осуществляющими плавание по внутренним водным путям.

Судовладелец (далее также — владелец судна) — юридическое или физическое лицо, эксплуатирующее судно от своего имени, независимо от того, является ли оно собственником судна или использует его на ином законном основании.

**Приложение 2**

В соответствии с Положением о Федеральной службе по тарифам, утвержденным постановлением Правительства Российской Федерации от 30 июня 2004 года N 332 (Собрание законодательства Российской Федерации, 2004, N 29, ст. 3049; 2006, N 3, ст. 301), на основании обращений Государственных администраций морских рыбных портов и решения Правления Федеральной службы по тарифам от 23 мая 2006 года N р-26-т/1 приказываю:

1. Утвердить ставки портовых сборов, взимаемых Государственными администрациями морских рыбных портов в морских рыбных портах Российской Федерации для судов, обслуживающих рыбопромысловый комплекс и используемых для промысла водных биологических ресурсов, приемотранспортных судов, вспомогательных судов и судов специального назначения в размерах, согласно приложению 1 к настоящему приказу.

2. Установить ставки портовых сборов в морских рыбных портах Российской Федерации, имеющих смежную акваторию с морскими торговыми портами, для судов, используемых в целях торгового мореплавания, в размере ставок сборов, действующих в морских торговых портах, находящихся на смежной акватории (за исключением лоцманского сбора в порту Петропавловск-Камчатский и в порту Холмск (внепортовая проводка).

3. Администрациям морских торговых портов и Государственным администрациям морских рыбных портов исключить двойное взимание сборов с судов в портах со смежной акваторией.

4. Установить ставки портовых сборов в морских рыбных портах Российской Федерации, не имеющих смежную акваторию с морскими торговыми портами, для судов, используемых в целях торгового мореплавания, в размере ставок сборов, действующих в близлежащих морских торговых портах (Хасанский морской коммерческий порт - порт Посьет, Невельский морской рыбный порт - порт Холмск).

5. Утвердить Правила применения портовых сборов в морских рыбных портах Российской Федерации согласно приложению 2 к настоящему приказу.

6. Установить, что настоящий приказ вступает в силу с 25 июля 2006 года.