

## **СРОЧНО В НОМЕР**

**УДК 347.1**

### **ОСОБЕННОСТИ ВЗЫМАНИЯ КАНАЛЬНОГО СБОРА В СВЯЗИ С ПРОХОЖДЕНИЕМ СУДОВ КЕРЧЬ-ЕНИКАЛЬСКИМ КАНАЛОМ**

*Грейдин О. И., Потопальский С. С.*

*Крымский филиал Российского государственного университета правосудия*

Статья посвящена анализу особенностей правового регулирования начисления и взимания канального портового сбора с судов, проходящих Керчь-Еникальским каналом. Определена правовая природа канального сбора как парафискального платежа, в основе которого лежит договор возмездного оказания услуг. Выявлены основания начисления и взимания канального сбора. Проведен анализ действующих нормативных правовых актов, регулирующих соответствующие правоотношения, с обоснованием необходимости устранения в них некоторых противоречий.

**Ключевые слова:** морские порты, портовые сборы, система портовых сборов, виды портовых сборов, канальный сбор.

Научные исследования в области установления и взимания портовых сборов в морских портах Российской Федерации немногочисленны и по большей части посвящаются решению экономических проблем в данной сфере, таких как развитие системы портовых сборов, повышение конкурентоспособности российских портов, вопросов ценообразования на транспорте (см., например, труды Ахполова И. К., Бабкина Е. В., Бодровцевой Н. Ю., Буяновой Л. Н., Ветренко Л. Д., Грязева Р. Н., Ефшюва А. Н., Забелина В. Г., Коровченко А. Е., Королевой Е. А., Краева В. И., Кузьминой О. А., Носова Б. А., Пантиной Т. А., Персианова В. А., Попова В. В., Соколова А. И. и др.)

В юридическом аспекте большинство исследователей рассматривает портовые сборы как категорию финансового права, фискального или парафискального платежа (см., например, труды Брызгалина А. В., Винницкого Д. В., Владимирского-Буданова М. Ф., Гаджиева Г. А., Горлова И. Я., Демина А. В., Еременко В. И., Иловайского С. И., Козырина А. Н., Кулишера И. М., Кучерова И. И., Лебедева В. А., Марьяхина Г. Л., Озерова И. Х., Орлова М. Ю., Петровой Г. В., Пепеляева С. Г., Рау К. Г., Ровинского Е. А., Тарасова И. Т., Химичевой Н. И., Янжула И. И.).

Проблемы портовых сборов как гражданско-правовой категории в той или иной степени рассматриваются такими российскими юристами как Андреев В. К., Абова Т. Е., Бодровцева Н. Ю., Брагинский М. И., Грейдин О. И., Иоффе О. С., Красавчиков О. А., Малеин Н. С., Садиков О. Н., Слесарев В. Л., Суханов Е. А., Романец Ю. В., Толстой В. С.

Описав в самых общих чертах систему портовых сборов в морских портах, расположенных на побережье Крымского полуострова, а точнее, выполнив обзор соответствующих источников правового регулирования, применявшихся на стыке пере-

хода из украинской в российскую юрисдикцию [1], нами не были раскрыты отдельные проблемы, связанные с исполнением обязанностей по взиманию конкретных портовых сборов. В этой связи особое внимание привлекают к себе особенности взимания канального сбора при прохождении судов Керчь-Еникальским каналом.

Канальный сбор, равно как и иные портовые сборы, является специфичным по своей правовой природе. С одной стороны, в основании возникновения обязанности по уплате портового сбора лежит оказываемая портом судовладельцу или грузовладельцу услуга, заключающаяся в предоставлении для пользования гидротехнических сооружений, территории, других технических средств, в предоставлении судам возможности свободного входа в порт, выхода из него и безопасного пребывания в нем и др. Такое содержание взаимных прав и обязанностей характеризует возникающее правоотношение как обязательство по возмездному оказанию услуг, в основе которого лежит договорная конструкция.

С другой стороны, возникающая обязанность по уплате портового сбора обеспечивается императивными нормами, принятыми уполномоченными государственными органами, определяющими тарифы, порядок уплаты и иные обязательные условия. Данные нормы носят публично-правовой характер, что позволяет традиционно относить портовые сборы к парафискалитетам – «правовой неналоговой форме возложения обязанностей на физических лиц и организаций по участию в формировании финансовых ресурсов отдельных субъектов публичного или частного права в целях покрытия расходов, связанных с оказанием ими услуг в пользу плательщиков» [2, с. 86-92].

Выявляя правовую природу портовых сборов, Конституционный Суд Российской Федерации в своем определении от 17.01.2013 № 37-О «Об отказе в принятии к рассмотрению жалобы компании «Финнлайнс Дойчланд ГмБХ» на нарушение конституционных прав и свобод ст. 19 Федерального закона «О морских портах в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» [3] указал, что в силу ст. 19 Закона о морских портах оказание в морских портах услуг по использованию отдельных объектов инфраструктуры морского порта, а также по обеспечению безопасности мореплавания в морском порту и на подходах к нему осуществляется на платной основе (портовые сборы). При этом в отношении канального сбора Конституционный Суд Российской Федерации указывает, что он предназначен для содержания искусственных каналов, ведущих в порт (взимается только в тех портах, которые имеют искусственные подходы к каналу).

Обязанность по уплате канального сбора при проходе судна Керчь-Еникальским каналом является встречной по отношению к оказываемой портом услуге, которая среди прочих является частью предмета договора возмездного оказания услуг, заключаемого между портом (ГУП РК «Крымские морские порты»), с одной стороны, и судовым агентом, под агентированием которого находится соответствующее судно, с другой. В соответствии с п. 1 ст. 779 ГК РФ по договору возмездного оказания услуг исполнитель обязуется по заданию заказчика оказать услуги (совершить определенные действия или осуществить определенную деятельность), а заказчик обязуется оплатить эти услуги. При этом, отношения, вытекающие из Договора, как возникшие в связи с оказанием услуг в морских портах в Российской Федерации регулируются также Федеральным законом от 08.11.2007 №

261-ФЗ «О морских портах в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» (далее – Закон о морских портах) [4], Кодексом торгового мореплавания Российской Федерации, другими федеральными законами и иными нормативными правовыми актами Российской Федерации, а сам Договор является договором на оказание услуг в морском порту в понимании части 7 ст. 17 Закона о морских портах.

В соответствии с частью 1 ст. 17 Закона о морских портах в морском порту осуществляется оказание услуг по обслуживанию судов, осуществлению операций с грузами, в том числе по перевалке грузов, обслуживанию пассажиров, обеспечению безопасности мореплавания в морском порту и на подходах к нему, обеспечению готовности к проведению аварийно-спасательных работ, обеспечению транспортной безопасности акватории морского порта и иных услуг.

Согласно п. 1 ст. 781 ГК РФ заказчик обязан оплатить указанные услуги в сроки и в порядке, которые указаны в договоре возмездного оказания услуг.

Ст. 19 Закона о морских портах также закреплен принцип платности оказания в морских портах услуг по использованию отдельных объектов инфраструктуры морского порта, а также по обеспечению безопасности мореплавания в морском порту и на подходах к нему (портовые сборы). При этом Закон о морских портах содержит перечень портовых сборов, которые могут устанавливаться в морском порту и подлежат уплате администрации морского порта, хозяйствующему субъекту, осуществившему оказание соответствующих услуг в морском порту, к которым отнесен, в том числе канальный (ч. 2 ст. 19). В силу ч. 4 ст. 19 Закона о морских портах перечень портовых сборов, взимаемых непосредственно в каждом морском порту, устанавливается федеральным органом исполнительной власти в области транспорта.

Постановлением Правительства Российской Федерации от 23.04.2008 № 293 «О государственном регулировании цен (тарифов, сборов) на услуги субъектов естественных монополий в транспортных терминалах, портах, аэропортах и услуги по использованию инфраструктуры внутренних водных путей» утвержден Перечень услуг субъектов естественных монополий в морских портах, цены (тарифы, сборы) на которые регулируются государством, в который включены, в том числе, услуги по обеспечению прохода судов по подходным каналам (пункт 2) [5].

Так, п. 2 приказа Минтранса России от 31.10.2012 № 387 «Об утверждении перечня портовых сборов, взимаемых в морских портах Российской Федерации» [6] установлено, что ГУП РК «Крымские морские порты» в морских портах Керчь, Феодосия, Евпатория, Ялта взимаются канальный, навигационный, маячный сборы. В Перечень портовых сборов, взимаемых в морских портах Российской Федерации данным приказом включены по Керчи корабельный, канальный, лоцманский, маячный, навигационный, экологический, транспортной безопасности акватории морского порта сборы (п. 26.1). В силу ст. 424 ГК РФ исполнение договора оплачивается по цене, установленной соглашением сторон. В предусмотренных законом случаях применяются цены (тарифы, расценки, ставки и т.п.), устанавливаемые или регулируемые уполномоченными на то государственными органами и (или) органами местного самоуправления.

Нормы, регламентирующие порядок определения ставок канального сбора при прохождении судов Керчь-Еникальским каналом, содержатся в ч. 2 ст. 18, ч. 5 ст. 19 Закона о морских портах, пункте 5 постановления Правительства Российской Федерации

Федерации от 26.12.2014 № 1546 «Об особенностях применения законодательства Российской Федерации о государственном регулировании цен (тарифов, сборов, платы) в сфере железнодорожных перевозок, услуг в морских портах и аэропортах на территориях Республики Крым и г. Севастополя» [7], приказом ГУП РК «Крымские морские порты» от 31.12.2014 № 316 «О введении в действие ставок портовых сборов и правил применения портовых сборов, взимаемых ГУП РК «Крымские морские порты» в морских портах Керчь, Феодосия, Евпатория, Ялта», приказе ФАС России от 10.03.2016 № 222/16 «Об утверждении ставок портовых сборов за услуги, оказываемые ГУП РК «Крымские морские порты» в морском порту Керчь» [8], вступившим в силу с 17.04.2016, Правилах применения ставок портовых сборов в морских портах Российской Федерации утвержденных приказом ФАС России от 10.03.2016 № 223/16 [9] (далее – Правила). Так, п. 1.1 Правил установлено, что ставки портовых сборов применяются для расчетов за услуги, оказываемые субъектами естественных монополий, по использованию отдельных объектов инфраструктуры морского порта, обеспечению безопасности мореплавания в морских портах Российской Федерации и на подходах к ним.

Портовые сборы уплачивают российские и иностранные судовладельцы или уполномоченные ими лица за заход судна в порт, выход судна из порта, а также проход судном акватории порта транзитом (п. 1.2). В силу пункта 1.3 Правил, портовые сборы в морских портах Российской Федерации устанавливаются для российских судов, осуществляющих плавание под государственным флагом Российской Федерации (далее – российские суда), и судов, осуществляющих плавание под флагами иностранных государств (далее – иностранные суда).

Вопросы канального сбора регулируются разделом II Правил, согласно которому канальный сбор взимается за прохождение судна по каналу при заходе в порт и выходе из порта, проходе акватории порта транзитом (пункт 2.1).

Из вышеуказанных норм следует, что начисление канального сбора осуществляется в двух случаях: 1) в связи с фактом прохождения судна по каналу (при заходе в порт и выходе из него); 2) при прохождении акватории порта транзитом.

Специфика начисления и взимания канального сбора за прохождение судов Керчь-Еникальским каналом зависит от ряда юридических и фактических обстоятельств. П.п. 54-56 приказа Министерства транспорта Российской Федерации от 21.10.2015 г. № 313 «Об утверждении обязательных постановлений в морском порту Керчь» [10] (утратили силу с 20.04.2018 года на основании Приказа Минтранса России от 16.03.2018 г. № 99) была закреплена возможность воспользоваться районным забровочного плавания при допустимой осадке судна, что создавало нормативную неопределенность при применении канального сбора при прохождении транзитом акватории морского порта Керчь. Данный способ плавания применялся для мелкотоннажных судов, – за границей (другими словами – за бровкой) основного Керчь-Еникальского канала, при этом для судов, которые следуют за каналом, под обслуживанием СУДС «Керчь» использовался район забровочного плавания (допустимая осадка 3,50 м), а для судов под обслуживанием СУДС «Кавказ» – фарватеры №50, 52 (допустимая осадка 3,60 м).

Так, согласно п. 55 Обязательных постановлений судно, следующее по району забровочного плавания, может временно использовать Еникальское колено КЕК в случае расхождения с судами в районе забровочного плавания, но входить в КЕК

может только после разрешения СУДС «Керчь» и следовать рекомендациям СУДС «Керчь», соблюдая соответствующую сторону движения на КЕК.

Суда, следующие по КЕК, имеют преимущество по отношению к судам, следующим забровочным плаванием. Согласно п. 60 там же судно, следующее по району забровочного плавания, при необходимости захода в КЕК, при подходе к бую № 36 при следовании в сторону Азовского моря или к бую № 38 при следовании в сторону Черного моря для захода в КЕК, должно рассчитывать скорость движения таким образом, чтобы войти в КЕК, не создавая помех судам, следующим по КЕК в обоих направлениях и под наиболее острым углом. Приказом ФАС России от 10.03.2016 № 222/16 установлены ставки канального сбора для судов, проходящих Керчь-Еникальский канал транзитом, ставки канального сбора для судов, заходящих или временно (частично) использующих канал, не установлены.

Обязательными постановлениями прямо делается различие между прохождением канала, в связи с которым возникает обязанность по оплате канального сбора, и заходом и/или временным использованием канала судами, следующими забровочным плаванием. В частности, при временном использовании (заходе) судна, следующим забровочным плаванием, в Керчь-Еникальский канал на него налагаются ограничения по сравнению с судами, следующими каналом транзитом или заходящим в порт Керчь, которые имеют преимущество в движении.

Таким образом, при движении судов забровочным плаванием, временное использование такими судами Керчь-Еникальского канала не свидетельствует об оказании ГУП РК «Крымские морские порты» услуг судовым агентам и судовладельцам, которые являются основанием для начисления канального сбора.

Однако нормативная неопределенность заключается в том, что ГУП РК «Крымские морские порты» проводило в полном объеме начисление канального сбора за суда, проходившие забровочным плаванием Керчь-Еникальский канал, что повлекло за собой множество судебных процессов (см. дела №№ А83-9285/2017, А83-11302/2018, А83-18094/2018, А83-1451/2019, А83-7232/2017, А83-11300/2018, А83-7449/2019, А83-7448/2019, А83-17568/2018, А83-15905/2018 и др.)

Так, отменяя решения нижестоящих судов и отправляя дело на новое рассмотрение постановлением Арбитражного суда Центрального округа от 23.01.2019 в деле № А83-9285/2017, судом был сделан вывод, что следовать со стороны Черного моря от буя № 1 к бую № 26 и от буя № 42 к Варзовскому бую в сторону Азовского моря судно может только по КЕК, аналогично, при следовании со стороны Азовского моря от Варзовского буя к бую №42 и от буя №26 к бую № 1 в сторону Черного моря можно только по КЕК, то есть в случае прохода судов в районе забровочного плавания, суда при прохождении подходным путем морского порта Керчь используют КЕК более чем на 2/3 протяженности канала.

Данный вывод суда, впервые установленный именно в суде кассационной инстанции, не был обоснован достаточными доказательствами, содержащими специальные знания в области географии либо судовождения, однако повлек за собой важные юридические последствия в части формирования соответствующей судебной практики, поскольку десятки дел, находящихся в производстве Арбитражного суда Республики Крым, были приостановлены до момента его вынесения.

Разрешение указанной категории споров также усложнилась строительством Крымского моста. Приказом Минтранса России от 29.12.2015 № 386 «Об установ-

лении запретных для плавания районов в зоне строительства транспортного перехода через Керченский пролив» [11] в целях обеспечения безопасности строительства транспортного перехода через Керченский пролив были установлены запретные для плавания районы в зоне строительства транспортного перехода через Керченский пролив, за исключением кораблей и судов Военно-Морского Флота, федеральных органов безопасности а также судов, участвующих в технологическом процессе строительства объекта «Транспортный переход через керченский пролив», в том числе в акватории Керченского пролива от Таманского полуострова вдоль косы Тузла и острова Тузла (включая их площади) до правой бровки Керчь-Еникальского канала и в акватории Керченского пролива от Керченского полуострова (полуостров Крым) до левой бровки Керчь-Еникальского канала с указанием точек с координатами.

При выборе способа забровочного плавания, и следования от пары буёв №№1-2 до границы запретного района около пары буев №№ 21-22, а также от границы запретного района около пары буёв №№23-24 до буя Варзовский, судно вынужденно следует Керчь-Еникальским каналом на протяжении 500,5 метров, что при протяженности канала 35050,0 метров составляет 1,4% общей протяженности Керчь-Еникальского канала.

Признав на основании Приказа Минтранса России от 16.03.2018 г. № 99 утратившими силу пункты 54-56 приказа Министерства транспорта Российской Федерации от 21.10.2015 г. №313 «Об утверждении обязательных постановлений в морском порту Керчь», исключив забровочное плавание как способ прохождения судов Керчь-Еникальским каналом, уполномоченный орган исполнительной власти, с одной стороны, ликвидировал описанную выше нормативную неопределенность, с другой стороны, создал условия для взимания платы за услугу, которая фактически не оказывается исполнителем. Район забровочного плавания использовался в советский период, во время действия юрисдикции Украины, о чем свидетельствуют морские навигационные карты того периода.

#### Список литературы

1. Грейдин О. И. Формирование системы портовых сборов в морских портах, расположенных на побережье полуострова Крым (обзор источников правового регулирования) / О. И. Грейдин // Ученые записки Крымского федерального университета имени В. И. Вернадского. Юридические науки. – 2019. – Т. 5 (71). № 3. – С. 394-402.
2. Кучеров И. И. Теория налогов и сборов (Правовые аспекты) : монография / И. И. Кучеров. – М. : ЮрИнфоР. 2009. – 473 с.
3. Об отказе в принятии к рассмотрению жалобы компании «ФИННЛАЙНС ДОЙЧЛАНД ГМБХ» на нарушение конституционных прав и свобод статьей 19 Федерального Закона «О морских портах в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации [Электронный ресурс] : Определение Конституционного Суда Российской Федерации от 17.01.2013г. № 37-О. URL: <http://legalacts.ru/doc/opredelenie-konstitutsionnogo-suda-rf-ot-17012013-n-37-o-ob/> (дата обращения 01.10.2019). – Текст электронный.
4. О морских портах в Российской Федерации : Федеральный закон Российской Федерации от 08.11.2007г. № 261-ФЗ // Собрание законодательства РФ. – 12.11.2007. – № 46. – Ст. 5557.
5. О государственном регулировании и контроле цен (тарифов, сборов) на услуги субъектов естественных монополий в транспортных терминалах, портах, аэропортах и услуги по использованию инфраструктуры внутренних водных путей : Постановление Правительства Российской Федерации от 23 апреля 2008 года N 293 // Собрание законодательства РФ. – 28.04.2008. – № 17. – Ст. 1887.
6. Об утверждении Перечня портовых сборов, взимаемых в морских портах Российской Федерации : приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 31 октября 2012 года N 387 // Рос-

сийская газета. – 21.12.2012 г. – № 295.

7. Об особенностях применения законодательства Российской Федерации о государственном регулировании цен (тарифов, сборов, платы) в сфере железнодорожных перевозок, услуг в морских портах и аэропортах на территориях Республики Крым и г. Севастополя : постановление Правительства Российской Федерации от 26.12.2014 № 1546 // Собрание законодательства Российской Федерации. – 12.01.2015 г. – N 2. – Ст. 476.

8. Об утверждении ставок портовых сборов за услуги, оказываемые государственным унитарным предприятием Республики Крым «Крымские морские порты» в морском порту Керчь: Приказ Федеральной антимонопольной службы от 10 марта 2016 года N 222/16. URL: <https://crimeaports.ru/assets/images/13-08-2018/ej1oy7-prikaz-fas-222-ustanovlenie-stavok-portovyh-sborov-v-portu-kerch.pdf> (дата обращения 01.10.2019). – Текст электронный.

9. Об утверждении правил применения ставок портовых сборов в морских портах Российской Федерации: приказ Федеральной антимонопольной службы от 10 марта 2016 года N 223/16. URL: [http://rulaws.ru/acts/Prikaz-FAS-Rossii-ot-10.03.2016-N-223\\_16/](http://rulaws.ru/acts/Prikaz-FAS-Rossii-ot-10.03.2016-N-223_16/) (дата обращения 01.10.2019). – Текст электронный.

10. Об утверждении обязательных постановлений в морском порту Керчь : приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 21.10.2015 г. № 313. URL: <https://base.garant.ru/71234378/> (дата обращения 01.10.2019). – Текст электронный.

11. Об установлении запретных для плавания районов в зоне строительства транспортного перехода через Керченский пролив : приказ Минтранса России от 29.12.2015 № 386. // Собрание законодательства Российской Федерации. – 12.01.2015 г. – N 2. – ст. 476.

**Greydin O.I., Potopalsky S.S. Features of charging the canal fee in connection with the passage of vessels Kerch-Yenikalsky canal / O. I. Greydin, S. S. Potopalsky // Scientific notes of V. I. Vernadsky crimean federal university. Juridical science. – 2019. – Т. 4 (72). № 4. – P. 475–482.**

The article is focused on the analysis the features of legal regulation of accrual and collection the harbor fees from vessels passing the Kerch-Yenikalsky canal. The legal nature of the fairway dues as a parafiscal payment which based on the contract of paid service is identified. The basis of the accrual and collection the harbor fee is determined. Existing legal acts which regulated such legal relationship explaining the need for reconciling the differences in them was analyzed.

**Keywords:** seaports, port charges, the system of port charges, kinds of port charges, canal port charge.

#### Spisok literatury`

1. Grejdin O. I. Formirovanie sistemy` portovy`x sborov v morskix portax, raspolozheny`x na poberezh`e poluostrova Kry`m (obzor istochnikov pravovogo regulirovaniya) / O. I. Grejdin // Ucheny`e zapiski Kry`mskogo federal`nogo universiteta imeni V.I. Vernadskogo. Yuridicheskie nauki.

2. Kucherov I. I. Teoriya nalogov i sborov (Pravovy`e aspekty`) : monografiya / I. I. Kucherov. – M. : YurInfoR. 2009. – 473 s.

3. Ob otkaze v prinyatii k rassmotreniyu zhaloby` kompanii «FINNLAJNS DOJChLAND GMBX» na narushenie konstitucionny`x prav i svobod stat`ej 19 Federal`nogo Zakona «O morskix portax v Rossijskoj Federacii i o vnesenii izmenenij v otdel`ny`e zakonodatel`ny`e akty` Rossijskoj Federacii [E`lektronny`j resurs] : Opredelenie Konstitucionnogo Suda Rossijskoj Federacii ot 17.01.2013g. № 37-O. URL: <http://legalacts.ru/doc/opredelenie-konstitutsionnogo-suda-rf-ot-17012013-n-37-o-ob/> (data obrashheniya 01.10.2019). – Tekst e`lektronny`j.

4. O morskix portax v Rossijskoj Federacii : Federal`ny`j zakon Rossijskoj Federacii ot 08.11.2007g. № 261-FZ // Sbranie zakonodatel`stva RF. – 12.11.2007. – № 46. – St. 5557.

5. O gosudarstvennom regulirovanii i kontrole cen (tarifov, sborov) na uslugi sub`ektov estestvenny`x monopolij v transportny`x terminalax, portax, ae`roportax i uslugi po ispol`zovaniyu infrastruktury` vnutrennix vodny`x putej : Postanovlenie Pravitel`stva Rossijskoj Federacii ot 23 aprelya 2008 goda N 293 // Sbranie zakonodatel`stva RF. – 28.04.2008. – № 17. – St. 1887.

6. Ob utverzhenii Perechnya portovy`x sborov, vziataemy`x v morskix portax Rossijskoj Federacii : prikaz Ministerstva transporta Rossijskoj Federacii ot 31 oktyabrya 2012 goda N 387 // Rossijskaya gazeta. – 21.12.2012 g. – № 295.

7. Ob osobennostyax primeneniya zakonodatel`stva Rossijskoj Federacii o gosudarstvennom regulirovanii cen (tarifov, sborov, platy`) v sfere zheleznodorozhny`x perevozok, uslug v morskix portax i ae`roportax

na territoriyax Respubliki Kry`m i g. Sevastopolya : postanovlenie Pravitel'stva Rossijskoj Federacii ot 26.12.2014 № 1546 // Sobranie zakonodatel'stva Rossijskoj Federacii. – 12.01.2015 g. – N 2. – St. 476.

8. Ob utverzhdenii stavok portovy`x sborov za uslugi, okazy`vaemy`e gosudarstvenny`m unitarny`m predpriyatiem Respubliki Kry`m «Kry`mskie morskije porty`» v morskome portu Kerch` : Prikaz Federal'noj antimonopol'noj sluzhby` ot 10 marta 2016 goda N 222/16. URL: <https://crimeaports.ru/assets/images/13-08-2018/ejloy7-prikaz-fas-222-ustanovlenie-stavok-portovyh-sborov-v-portu-kerch.pdf> (data obrashheniya 01.10.2019). – Tekst e`lektronny`j.

9. Ob utverzhdenii pravil primeneniya stavok portovy`x sborov v morskix portax Rossijskoj Federacii: prikaz Federal'noj antimonopol'noj sluzhby` ot 10 marta 2016 goda N 223/16. URL: [http://rulaws.ru/acts/Prikaz-FAS-Rossii-ot-10.03.2016-N-223\\_16/](http://rulaws.ru/acts/Prikaz-FAS-Rossii-ot-10.03.2016-N-223_16/) (data obrashheniya 01.10.2019). – Tekst e`lektronny`j.

10. Ob utverzhdenii obyazatel'ny`x postanovlenij v morskome portu Kerch` : prikaz Ministerstva transporta Rossijskoj Federacii ot 21.10.2015 g. № 313. URL: <https://base.garant.ru/71234378/> (data obrashheniya 01.10.2019). – Tekst e`lektronny`j.

11. Ob ustanovlenii zapretny`x dlya plavaniya rajonov v zone stroitel'stva transportnogo perexoda che-rez Kerchenskij proliv : prikaz Mintransa Rossii ot 29.12.2015 № 386. // Sobranie zakonodatel'stva Rossijskoj Federacii. –12.01.2015 g. – N 2. – st. 476.