

ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО ПО РЫБОЛОВСТВУ

Федеральное государственное образовательное учреждение высшего профессионального образования «Дальневосточный государственный технический рыбохозяйственный университет»

(ФГОУ ВПО «ДАЛЬРЫБВТУЗ»)

В.П. Щербатюк

Морское право

Морское право в вопросах и ответах

**Владивосток
2019**

УДК 347.79 (075.8)
ББК 67.404.2я 73
Щ 617

Утверждено редакционно-издательским Советом Дальневосточного государственного технического рыбохозяйственного университета.

Автор
В.П. Щербатюк

Рецензенты:
В.В. Ермаков – к.ю.н., доктор транспорта
А.П. Корецкий – к.д.п.

© Щербатюк В.П., 2019
© Дальневосточный государственный
технический рыбохозяйственный
университет, 2019

Морское право в вопросах и ответах

1. Понятие и источники морского рыболовного права

1.1 Понятие юрисдикции, ее виды и применение.

Юрисдикция - установленная законом или иным нормативным актом совокупность правомочий соответствующих государственных органов разрешать правовые споры и решать дела о правонарушениях, т.е. оценивать действия лица или иного субъекта права с точки зрения их правомерности, применять юридические санкции к правонарушителям.

Юрисдикция государства флага судна – совокупность правомочий государства флага судна, в соответствии с которыми оно само разрешает правовые споры и решает дела о правонарушениях, т.е. оценивает действия лица или иного субъекта права на борту судна с точки зрения их правомерности и применением юридически санкций.

В соответствии с Конвенцией Об открытом море 1958 г. государство должно эффективно осуществлять юрисдикцию и контроль над судном, плавающим под его флагом. Конвенция ООН по морскому праву 1982 г. своей ст. 94 это требование подтвердила. Выполнение этого требования необходимо для обеспечения безопасности мореплавания, охраны человеческой жизни на море, защиты и сохранения морской среды, поддержания правопорядка в открытом море.

Принцип исключительной юрисдикции государства над судами, плавающими под его флагом в открытом море означает, что судно в открытом море может быть остановлено и осмотрено военным кораблем или специально уполномоченным на то судном другого государства лишь в исключительных случаях, т.е. если есть достаточные основания полагать что:

- а) судно занято пиратством;
- б) судно занято работоторговлей;
- в) судно занято несанкционированным вещанием;
- г) судно не имеет национальности;
- д) судно под чужим флагом или без флага;
- е) судно занято распространением наркотических или психотропных веществ.

Военный корабль может произвести проверку права судна на его флаг. С этой целью он может послать шлюпку под командой офицера к подозреваемому судну. Если подозрения подтвердятся, он может произвести дальнейший досмотр на борту этого судна со всей возможной предосторожностью.

При необоснованной остановке судна и его досмотре судовладельцу должны быть возмещены любые причиненные убытки или ущерб.

Кроме этого, к судну в открытом море может быть применена юрисдикция прибрежного государства, если это судно, будучи во внутренних морских водах, в территориальном море, в исключительной экономической зоне или в водах над континентальным шельфом нарушило законодательство прибрежного государства. При этом преследование должно осуществляться по "горячим" следам, непрерывно и может продолжаться до тех пор, пока преследуемое судно не зайдет в свои или чужие территориальные воды.

Юрисдикция порта – один из способов обеспечения выполнения международных норм и национального законодательства по защите своих интересов в различных сферах торгового мореплавания.

В зависимости от видов правонарушений к судну или его судовладельцу, а также к члену экипажа могут быть применены уголовная, административная или гражданско-правовая юрисдикции.

Административная юрисдикция, установленная законодательными актами деятельность органов государственного управления и должностных лиц по разрешению индивидуальных дел и применению соответствующих юридических санкций в административном порядке без обращения в суд.

Уголовная юрисдикция, установленная законодательными актами деятельность компетентных государственных органов по разрешению индивидуальных уголовных дел и применению по отношению к ним соответствующих санкций.

Гражданско-правовая юрисдикция, установленная международными и национальными актами деятельность компетентных государственных органов по разрешению имущественных требований и применению соответствующих санкций.

По пространственной сфере действия юрисдикция может быть как территориальной, т.е. осуществляемой в пределах государственной территории данного государства, так и экстерриториальной - за ее пределами.

1.2 Кодекс торгового мореплавания (КТМ-99).

Первый в истории России кодифицированный акт о торговом мореплавании – Кодекс торгового мореплавания Союза ССР был принят в 1929г., второй – Кодекс торгового мореплавания СССР – в 1968г. и третий – Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации был принят ГД РФ 31.03.1999г., одобрен СФ РФ 22.04.1999г., подписан Президентом РФ 30.04.1999г. и вступил в силу 01.05.1999г.

В КТМ -99 внесены изменения федеральными законами от 25.05.2001г. № 59-ФЗ, от 30.06.2003 г. № 86-ФЗ, от 02.11.2004 № 127-ФЗ, от 20.12.2005 г. № 168-ФЗ, от 04.12.2006 г. № 201-ФЗ, от 08.11.2007 г. № 261-ФЗ, от 06.12.2007 г. № 333-ФЗ, от 14.07.2008г., а также изменения, внесенные Постановлением Конституционного Суда РФ от 06.04.2004 г. № 7-П.

КТМ призван регламентировать правоотношения, возникающие из торгового мореплавания. В тоже время, эти отношения могут регулироваться другими федеральными законами, указами и постановлениями Правительства РФ.

Имущественные отношения, возникающие из торгового мореплавания регулируются КТМ в соответствии с Гражданским кодексом РФ.

К имущественным отношениям, не регулируемым КТМ или не полностью им регулируемым, применяются правила гражданского законодательства РФ.

Кодекс регулирует отношения, возникающие из торгового мореплавания, т.е. отношения связанные с использованием морских судов для разнообразных видов деятельности.

КТМ РФ регламентирует порядок регистрации морских судов, присвоения им названий, вопросы, относящиеся к экипажам судов и капитанам.

Отдельные главы посвящены деятельности морских портов, гос. морским лоцманам, затонувшему имуществу, планированию и организации морской перевозки грузов.

В гл. VIII “Договор морской перевозки грузов” получили отражение основные положения Международной конвенции по унификации некоторых правил, касающихся коносаментов.

Глава “Общая авария” соответствует Йорк-Антверпенским правилам об общей аварии (пересматривались четыре раза: в 1924 г., 1950 г., 1974 г. и 1994 г) .

Правила главы XVII “Возмещение убытков от столкновений судов” основаны на международной конвенции для объединения некоторых правил относительно столкновения судов, подписанной в Брюсселе 23.09.1910 г. (Конвенция о столкновении 1910 г.) .

КТМ содержит нормы о договорах морской перевозки пассажиров, фрахтования судна на время, фрахтования судна без экипажа, морской буксировки, страхования, об ответственности за ущерб в связи с морской перевозкой опасных и вредных веществ, об ограничении ответственности по морским требованиям. о морских протестах, о применимом праве.

КТМ допускает включение в договоры условий о применении иностранных законов и обычаев торгового мореплавания. Иностранный закон не может применяться в тех случаях, когда это противоречило бы основам государственного устройства РФ.

Согласно КТМ , связанные с торговым мореплаванием имущественные споры, в которых участвуют иностранные граждане или иностранные юридические лица, могут по соглашению сторон передан на рассмотрение иностранного суда, арбитража или национальных норм права.

Федеральным законом от 06.12.2007 г. № 333-ФЗ в КТМ внесены очередные поправки, в т.ч., например, поправка, касающаяся объединения морских торговых и морских рыбных портов в единый – морской

порт.

Если международным договором РФ установлены иные правила, чем те, которые предусмотрены КТМ РФ, применяются правила международного договора.

1.3 Торговое мореплавание по смыслу КТМ.

Под торговым мореплаванием, в соответствии со ст.2 КТМ РФ, понимается деятельность, связанная с использованием морских судов для:

- перевозки грузов, пассажиров и их багажа;
- рыболовства;
- разведки и разработки морских минеральных и других неживых ресурсов морского дна и его недр;
- лоцманской и ледокольной проводки;
- поисковых, спасательных и буксирных операций;
- подъема затонувшего в море имущества;
- гидротехнических, подводно-технических и других подобных работ;
- санитарного, карантинного и другого контроля;
- защиты и сохранения морской среды;
- проведения морских научных исследований;
- учебных, спортивных и культурных целей;
- иных целей.

Этот перечень не является исчерпывающим, и использование судов может осуществляться для любых целей, прямо в нем не предусмотренных.

Традиционным для торгового мореплавания является использование судов для перевозки грузов, пассажиров и их багажа. Поэтому эта и сопутствующие ей виды деятельности наиболее полно урегулированы непосредственно в КТМ.

Что касается такой деятельности как рыболовство, то это понятие не согласуется в полной мере с понятиями, приведенными в законах “Об исключительной экономической зоне” и “О континентальном шельфе”.

Независимо от того, для какой деятельности используются суда и какими законами или нормативными актами эта деятельность регламентируется, к судам применяются правила КТМ о судне, экипаже, регистрации судов, затонувшем имуществе, ограничении ответственности, возмещении убытков от столкновения судов, спасания и т.д.

1.4 Понятие правоотношений.

Правоотношение – это особая форма общественных отношений, урегулированная конкретной нормой права, или норма права – урегулированное нормами права общественное отношение, участники которого являются носителями субъективных прав и обязанностей.

Правоотношение является индивидуализированным отношением, т.е. отношением между отдельными физическими или юридическими лицами, связанными между собой правами и обязанностями, определяющими обеспеченную законом меру возможного и должного (необходимого) поведения. Мера поведения означает установление его границ (или определенных рамок).

Правоотношения возникают, изменяются или прекращаются в силу особых, определенных обстоятельств, при наступлении предусмотренных законом т.н. фактов юридических. Этими фактами могут быть договоры, административные акты, правонарушения, события и т.д.

Факты юридические подразделяются на события, т.е. факты, которые не зависят от воли человека и действия, которые как бы проходят через волю человека, зависят от его воли.

1.5 Что является основанием для возникновения правоотношений?

Основанием для возникновения правоотношений является наличие двух обязательных предпосылок: нормы права и юридического факта.

Норма права – установленное или санкционированное государством и обеспечиваемое его принудительной силой правило, регулирующее взаимоотношения отдельных лиц, органов и организаций.

Юридический факт – предусмотренные в законе обстоятельства, которые являются основанием для возникновения, изменения или прекращения конкретных правоотношений. Делятся на две группы: события и действия.

События – юридически значимые факты, возникающие независимо от воли человека (стихийные бедствия, истечение срока действия договора, естественная смерть человека и т.д.).

Действия – жизненные факты, которые являются волеизъявлением, т.е. результатом сознательной деятельности людей. Действия, в свою очередь, делятся на правомерные (соответствующие предписаниям правовых норм) и неправомерные (противоречащие закону, являющиеся правонарушениями) действия.

Среди правомерных действий определенное место занимает акт юридический: акты применения права, разного рода сделки и соглашения, а также заявления и жалобы.

В отличие от юридических актов, юридические поступки не направлены непосредственно на возникновение (изменение или прекращение) правоотношений, но тем не менее по закону влекут определенные правовые последствия. В юридических поступках имеет юридическое значение не намерения лица, совершающего действие приобрести какие-либо права или обязанности, а объективный результат такого действия.

Неправомерные действия подразделяются на гражданские и дисциплинарные правонарушения, административные и уголовные право-

нарушения. В некоторых ситуациях, предусмотренных законом бездействию может быть отнесено к неправомерным действиям.

Все виды неправомерных действий (бездействий) являются основанием для возникновения охранительного правоотношения, для привлечения виновных лиц к юридической ответственности.

1.6 Понятие юридического лица. Признаки юридического лица.

Юридическое лицо,- субъект гражданского права. Юридическим лицом признается организация, которая обладает обособленным имуществом, может от своего имени приобретать имущественные и личные неимущественные права, нести обязанности, быть ответчиком и ответчиком в суде, арбитраже или третейском суде.

Основные признаки юридического лица:

- обладание организационным единством, закрепленным в его уставе, определяющем его структуру и деятельность как самостоятельного целостного образования;

- наличие обособленного имущества (на праве собственности или на оперативного управления праве), являющегося необходимой основой деятельности юридического лица, как субъекта гражданского права;

- выступление в гражданском обороте от своего имени при совершении сделок и иных действий (включая правонарушения), порождающих гражданские права и обязанности, а также при их защите в суде или арбитраже;

- самостоятельная гражданско-правовая ответственность по своим обязательствам.

Юридические лица должны иметь самостоятельный баланс или смету.

В связи с участием в образовании имущества юридического лица его учредители (участники) могут иметь обязательственные права в отношении этого юридического лица либо вещные права на его имущество.

К юридическим лицам, в отношении которых их участники имеют обязательственные отношения, относятся хозяйственные товарищества и общества, производственные и потребительские кооперативы.

К юридическим лицам, на имущество которых их учредители имеют право собственности или иное вещное право, относятся государственные и муниципальные унитарные предприятия, в том числе дочерние предприятия, а также финансируемые собственником учреждения.

К юридическим лицам, в отношении которых их учредители (участники) не имеют имущественных прав, относятся общественные и религиозные организации (объединения), благотворительные и иные фонды, объединения юридических лиц (ассоциации и союзы).

1.7 Толкование норм права. Их виды.

Норма (от лат. norma – правило, точное предписание, образец) – первичный элемент морского права.

В широком смысле норма представляет собой сведения о должном поведении в тех или иных конкретных условиях. Выраженная в норме воля формируется с одной стороны под воздействием законов, объективно существующей реальности, с другой – под влиянием интересов и целей субъектов права.

Морское право составляют именно юридические нормы (legal norms), т.е. юридически обязательные правила поведения, несоблюдение которых влечет правовую ответственность.

В зависимости от характера регулирующего воздействия на общественные отношения правовые нормы делятся на императивные (повелительные) и диспозитивные (от лат. dispono – располагаю, устраиваю). И те и другие являются в определенной мере обязательными.

В императивной норме, обращенное к юридическим или физическим лицам предписание выражено в категорической форме, никакие отступления от содержащихся в такой норме требований недопустимы.

Диспозитивные нормы представляют участникам отношений возможность урегулировать вопрос самостоятельно и по собственному усмотрению выбрать наиболее предпочтительней для них вариант поведения. Если участники такой возможностью не воспользовались, вступает в действие правило, предусмотренное в норме. Диспозитивные нормы в большей мере, нежели императивные, способствуют проявлению инициативы и самостоятельности тех лиц, которым они адресованы.

В актах морского права встречаются нормы, которые отсылают к нормам, установленным в других нормативных актах, подлежащих исполнению. Такие нормы называются бланкетными.

В зависимости от действия в пространстве нормы морского права делятся на:

- нормы общего действия, действующие на всей территории и акватории, на которые распространяется компетенция органа, издавшего норму;
- нормы местного действия, действующие на определенной территории и акватории, указанной в норме.

По видам нормы права, в т.ч. и морского права подразделяются на:

- управомочивающие (определяют правомочия граждан и других субъектов права, т.е. предоставляют возможность действовать соответствующим образом);
- обязывающие (установленные в нормативном акте и обращенные к субъектам права необходимость совершать какие-либо положительные действия);
- запрещающие (обязывают воздержаться от определенных действий).

Норма права предусматривает определенное ее толкование. Под

толкованием закона, любой нормы права понимается деятельность органов государства, организаций, должностных лиц, отдельных граждан по установлению содержания норм права, раскрытию в них воли законодателя.

Осуществляется в процессе правотворчества, систематизации норм права, при реализации юридических норм субъектами права, в научной деятельности и преподавании юридических дисциплин.

Цель толкования нормы права – обеспечить правильное и единообразное применение толкуемой нормы, устранить неясности и возможные ошибки при ее реализации.

По приемам уяснения нормы права делятся на текстовое (грамматическое), систематическое и историко-политическое.

В процессе толкования смысл нормы объясняется в подавляющем большинстве случаев буквально, т.е. в точном соответствии с текстом нормативного акта (буквальное толкование), что служит необходимым условием укрепления законности. Однако в отдельных исключительных случаях может возникнуть некоторое несоответствие между действительным содержанием нормы и ее внешним оформлением. В таких случаях используется либо распространительное толкование, когда действительное содержание нормы понимается несколько шире, чем ее словесное выражение, либо ограничительное толкование, когда смысл нормы понимается несколько уже, чем это прямо выражено в формулировке нормы.

В зависимости от юридических последствий, к которым приводит разъяснение выделяются:

- официальное толкование (дается уполномоченными на то органами);

- неофициальное толкование (дается общественными организациями, учеными, научными учреждениями, практическими работниками и другими лицами в форме рекомендаций и советов).

Официальное толкование, в свою очередь, разделяется на:

- нормативное толкование, обязательное для всех лиц и органов, подведомственных органу, производящему толкование, и распространяется на все случаи, предусмотренные толкуемой нормой, обеспечивая тем самым единообразное и правильное проведение в жизнь её предписаний;

- казуальное толкование, такое официальное разъяснение смысла нормы, которое дается судебным или иным компетентным органом в связи и по поводу рассмотрения конкретного дела и формально обязательно лишь при его рассмотрении.

Важным видом неофициального толкования является доктринальное толкование, даваемое наукой права в статьях, монографиях, комментариях и т.д., практическими работниками, если оно не носит официального характера (лекции, выступления в печати и т.д.).

1.8 Источники морского рыболовного права.

Морское право (в частности Российское) – это совокупность установленных государством норм, регулирующих общественные отношения организаций и граждан, участвующих в торговом мореплавании и в осуществлении других видов использования Мирового океана. В него входит и рыболовное право.

Рыболовное право – это совокупность установленных Российским государством норм, регулирующих общественные отношения российских и иностранных организаций и граждан в процессе исследования, сохранения, воспроизводства, охраны и рациональной эксплуатации живых водных ресурсов.

Под источником права обычно понимают те конкретные юридические формы, в которых выражена государственная воля. Источниками права являются правовой обычай, нормативный акт государственного ордена, судебный прецедент, договор нормативного содержания, общие принципы права, идеи и доктрины, религиозные тексты. Правовыми формами волеизъявления государства являются законы, указы Президента РФ, постановления и распоряжения Правительства РФ, приказы, инструкции и нормативные решения федерального органа исполнительной власти в области рыболовства. Источником морского рыболовного права в материальном смысле является воля Российского государства, выражающего коренные интересы всего российского народа. В юридическом смысле источниками морского рыболовного права являются нормативно-правовые акты, устанавливаемые или санкционируемые государством и направленные на регулирование рыбохозяйственных отношений.

Источники морского рыболовного права могут быть:

- Одним из основных источников морского рыболовного права является Кодекс торгового мореплавания РФ 1999 г. КТМ являющиеся основополагающим законодательным актом, содержащим в систематизированном виде нормы российского права, регулирующие общественные отношения в области торгового мореплавания.

- Указы Президента РФ и постановления Правительства РФ. Так, в соответствии с Указом Президента РФ «О федеральных природных ресурсах» от 16.12.1993 г. водные биоресурсы отнесены к федеральным природным ресурсам. Указ Президента РФ от 29.08.1997 г. «О мерах по обеспечению охраны морских биологических ресурсов и государственного контроля в этой сфере» возложил на федеральную пограничную службу РФ решение задач по обеспечению охраны биологических ресурсов территориального моря, ИЭЗ и континентального шельфа РФ, а также по осуществлению государственного контроля в этой сфере. Правительство РФ своим постановлением от 26.09.1995 г. утвердило Положение о лицензировании промышленного рыболовства и рыбоводства.

- нормативные акты федерального органа исполнительной власти в области рыболовства, других министерств и ведомств. Отдельные

нормы морского рыболовного права могут быть включены в нормативные материалы Минтруда РФ, Минюста РФ и др.

- обычаи российских морских и рыбных портов.

- международные договоры, в которых участвует РФ. Согласно ст. 15 (4) Конституции РФ общепризнанные принципы и нормы международного права и международные договоры РФ являются составной частью её правовой системы. Если международным договором РФ установлены иные правила, чем предусмотренные законом, то применяются правила международного договора. Специфической формой международного договора как источника морского рыболовного права являются, например, резолюции (рекомендации) международных организаций как общих (ООН, ИМО, МОТ, ФАО), так и специальных (НАФО, НАСКО, МКК и др.).

- международный обычай, который в ст. 38 Статуса международного суда ООН определяется как доказательство всеобщей практики, признанной в качестве правовой нормы. В качестве источника могут выступать только те обычаи, которые не противоречат основам российского права.

2. Морское судно

2.1 Подставные (“удобные”) флаги.

Флаг определяет национальную принадлежность судна. Согласно ст. 91 Конвенции ООН по морскому праву суда имеют национальность того государства, под флагом которого они имеют право плавать. Между государством и судном должна быть реальная связь. Реальная связь между судном и государством, в котором оно зарегистрировано, означает, что такая регистрация имеет не просто формальный характер, а государство флага судна реально осуществляет свою юрисдикцию и контроль над данным судном.

Государство флага осуществляет свою юрисдикцию и контроль в технической, административной и социальной областях над судами, плавающими под флагом этого государства в зонах своей юрисдикции, в открытом море, морских пространствах и портах других государств.

Конвенция ООН Об условиях регистрации судов 1986 г. определяет критерии реальной связи судна и государства регистрации:

а) участие государства либо его физических или юридических лиц в собственности на судно;

б) обязанность государства регистрации устанавливать требования, согласно которым определенную часть экипажа будут составлять граждане этого государства;

в) государством регистрации обеспечивается должное управление судами. Согласно ст. 10 государство регистрации до включения судна в регистр обеспечивает, чтобы на его территории были созданы или имела свой главный офис соответствующая судоходная компания либо

находилось физическое или юридическое лицо, должным образом учрежденное или зарегистрированное в государстве флага и уполномоченное действовать от имени и в интересах судовладельца и отвечать по всем его обязательствам.

г) обеспечивается идентификация и подотчетность судовладельцев и операторов судов, что, в свою очередь, гарантируется соблюдением условий, касающихся самого регистра судов (ст. 11 Конвенции ООН 1986 г.).

Конвенция 1986 г. не решила всех проблем, касающихся регистрации судов и в настоящее время практика применения подставных флагов продолжает существовать.

Идея «взять напрокат» за символическую плату иностранный флаг возникла в США у владельцев компании «Мур-Мак-Кормик Лайнз», когда в стране в 1922 г. был введен «сухой» закон. Затем это новшество в морском международном праве стало широко применяться многими корпорациями США, а затем в Европе и так далее. В специальной литературе появились термины: «чужой», «дешевый», «вынужденный», «фальшивый», «неизбежный», «удобный», а также «флаг необходимости».

В настоящее время бескомпромиссную борьбу с подставными флагами ведет вот уже на протяжении 50 лет Международная федерация транспортников (МФТ), однако эти флаги получили распространение по всему миру. Около 30 государств и территорий, в основном слаборазвитых и небольших, имеющих и не имеющих выход к морю спекулируют так называемой открытой регистрацией. В их числе Антигуа и Барбуда, Антильские острова, Аруба, Багамские острова, Барбадос, Белиз, Бермудские острова, Вануату, Гибралтар, Гондурас, Грузия, Камбоджа, Канарские острова, Каймановы острова, Кипр, Либерия, Ливан, Мальта, Маврикий, Маршалловы острова, Монголия, Мьянма, Острова Кука, Панама, Сент-Винсент и Гренадины, Тувалу, Шри-Ланка.

Для регистрации судна и получения флага в странах открытой регистрации не требуется иметь гражданство этой страны или постоянно проживания в ней. Главное условие – до предела упрощенная система уплаты взносов в зависимости от тоннажа судна и гарантии «налогового рая». Эти «привилегии» позволили недобросовестным судовладельцам «спрятать» под «удобный флаг» более половины тоннажа мирового торгового флота. Среди стран, активно использующих флаги других государств, Россия, США, Япония, Греция, Швеция, Дания и др.

Российские судовладельцы чаще всего регистрируют свои суда под флагами Либерии, Белиза, Камбоджи, Панамы, Мальты, Багамских островов, Сент-Винсент и Гренадин.

Удобство использования судовладельцами «подставных флагов» позволяет уклониться от высокого налогообложения прибылей в своих государствах, снизить судовые эксплуатационные расходы, значительно уменьшить размеры выплат заработной платы экипажам морских судов. Так, если на судне под американским, английским, шведским, норвежским и другими флагами развитых государств среднемесячный

заработок профессионального матроса составляет 2500-3000 долларов США, то зарплата моряков Таиланда под “удобным флагом” в пределах 250-350 , украинских- 400-500, филиппинских -550-900. Труд российских моряков в ДВ регионе на судах “дешевого” флага оценивается от 250 до 400 долларов США, капитана – до 1500. В других регионах эта плата за труд может быть незначительно больше. Причем, зачастую месячная заработная плата в контракте не оговаривается, а “гарантируется” устно. Так, например, гражданин РФ Булатов, нанимаясь на работу на должность капитана через круинговую компанию “Roma”, находящуюся во Владивостоке, размер заработной платы в контракте не согласовал, согласившись в устной форме на 2000 долларов США. Капитана с частью экипажа передали оператору, также находящемуся во Владивостоке. В индивидуальном контракте было предусмотрено, что все спорные вопросы по контракту должны решаться по законам Панамы, т.е. месту нахождения судовладельца и, кроме того, судно плавало под флагом Сент-Винсент и Гренадины. В дальнейшем, в рейсе, капитан получил черепно-мозговую травму, однако в процессе разбирательства несчастного случая представитель судовладельца и государство флага, и оператор оказались в стороне. Национальный же суд РФ не нашел достаточных оснований для защиты имущественных и моральных интересов гражданина своей страны.

Используя подставные флаги, судовладельцы сокращают количество членов экипажей, снижают требования в части условий труда и быта моряков, не осуществляют затраты на повышение их квалификации. Значительные сокращения расходов, погоня за сверхприбылями приводят, в конечном счете, к серьезным последствиям с человеческими жертвами.

Портовые власти некоторых развитых морских государств практикуют ограничения заходов в свои порты судов под “удобными” флагами, особенно старой постройки, из-за опасений затопления судна, разлива нефти, в целях предупреждения иных возможных аварийных случаев с судном или происшествий с экипажем. Известно много случаев, когда члены экипажей были оставлены на берегу без средств к существованию, без пищи, без возможности вернуться на Родину. По данным МФТ в последние годы более ¼ случаев оставления моряков на берегу приходится на суда под “удобными” флагами.

За последние 10 лет более 75% российского морского флота оказалось под чужим флагом, что может повлечь за собой в последствии утерю статуса морской державы.

2.2 Функции консулов РФ в содействии торговому Мореплаванию.

Консульскими учреждениями РФ являются:

- а) консульские отделы дипломатических представительств;
- б) генеральные консульства;
- в) консульства;

- г) вице-консульства;
- д) консульские агентства.

Консульским должностным лицом может быть только гражданин РФ.

Основными задачами консульских учреждений в соответствии с Положением о консульском учреждении РФ, утв. Указом Президента РФ от 05.11.98 г. являются:

а) защита в государстве пребывания прав и интересов РФ, ее граждан и юридических лиц;

б) содействие развитию торговых, экономических, культурных и научных связей между РФ и страной пребывания;

в) выяснение всеми законными путями условий и событий в торговой, экономической, культурной и научной жизни государства пребывания, информирования о них МИД РФ, дипломатические представительства РФ в государстве пребывания и внесение в установленном порядке предложений по развитию РФ с государством пребывания;

г) осуществление паспортно-визового обслуживания в соответствии с законодательством РФ;

д) осуществление в пределах своей компетенции нотариальных действий и легализации документов;

е) осуществление соответствующих функций в отношении находящихся в пределах консульского округа на территории государства пребывания морских и речных судов под Государственным флагом РФ, военных кораблей и вспомогательных судов РФ, воздушных судов, зарегистрированных или учтенных в РФ;

ж) оказание помощи судам и кораблям РФ, а также их экипажам с соблюдением законодательства государства пребывания.

Консул следит, чтобы при стоянке судов в иностранном портах, территориальном море государства пребывания в пределах его консульского округа судам и членам экипажей РФ предоставлялись в полном объеме права и иммунитеты в соответствии с законодательством страны пребывания и международными договорами, участниками которых является РФ и страна пребывания.

Консул оказывает капитану практическую помощь в вопросах коммерческого и правового характера, оказывает всемерное содействие в проведении культурно-воспитательной работы среди экипажа, отмечает в судовой роли изменения, происшедшие во время плавания и пребывания его в порту.

Консул способствует заходу судна в порт, пребыванию в порту и выходу из него, выясняет обстоятельства происшествий на судне и берегу, опрашивает капитана и членов экипажа судна, содействует разрешению трудовых споров, решает вопросы, касающиеся репатриации членов экипажа, а также отправления почты и грузов на судах РФ.

Консул принимает от капитана заявление о морском протесте и оформляет по его просьбе морской протест.

В случае болезни члена экипажа или возникновении несчастного

случая консул принимает меры в помещение больного или пострадавшего в лечебное учреждение страны пребывания и, в дальнейшем, следит за ходом лечения. После окончания лечения принимает соответствующие меры по отправке члена экипажа в РФ.

В случае смерти члена экипажа принимает меры к погребению тела со всеми почестями, а также с учетом традиций, обычаев и законодательства страны пребывания по этому вопросу или отправке тела умершего в РФ. Документы и личное имущество умершего отправляются в РФ.

Если член экипажа был задержан, лишен свободы или арестован, то консул следит за соблюдением законов страны пребывания и договоров, заключенных РФ с этим государством. Консул посещает граждан РФ, находящихся в местах заключения, и следит за тем, чтобы они содержались в условиях, отвечающих требованиям гигиены и санитарии, и не подвергались жестокому и унижающему человеческое достоинство обращению.

В отдельных портах мира, где по политическим или экономическим соображениям могут отсутствовать консульские учреждения, помощь морякам могут оказать почетные консулы, которыми по согласованию с МИД РФ могут быть как граждане РФ, так и граждане иностранного государства, не состоящие на государственной службе РФ.

При заходе судна в порт, капитан знакомится через консула с особенностями национального законодательства, традициями и обычаями порта, страны пребывания, что позволит капитану и членам экипажа должным образом, без потери времени выполнить основную задачу по обработке судна в порту, а также культурно-оздоровительную программу экипажа.

2.3 Судовые документы. Их правовое значение.

Правовой статус морского судна, его основное назначение, техническое состояние и другие элементы, имеющие важное правовое значение, удостоверяются судовыми документами, предусмотренными как национальным законодательством государства флага судна, так и рядом международно-правовых нормативных актов.

По содержанию судовые документы можно объединить в следующие группы:

- а) документы на право использования судна по назначению;
- б) документы, определяющие техническое состояние судна и его пригодность к эксплуатации;
- в) документы, определяющие организацию и условия деятельности судна.

Согласно ст. 15КТМ РФ морское судно должно иметь следующие документы:

- Свидетельство о праве плавания под Государственным флагом РФ;

- Свидетельство о праве собственности на судно;
- Свидетельство о годности к плаванию;
- Пассажирское свидетельство (для пассажирского судна);
- Мерительное свидетельство;
- Свидетельство о грузовой марке;
- Свидетельство о предотвращении загрязнения нефтью;
- Свидетельство о предотвращении загрязнения сточными водами;
- Свидетельство о предотвращении загрязнения мусором;
- Лицензия судовой радиостанции и радиожурнал;
- Судовая роль;
- Судовой журнал;
- Машинный журнал;
- Санитарный журнал;
- Журнал операций со сточными водами;
- Журнал операций с мусором;
- Журнал нефтяных операций для судов, не являющихся нефтяными танкерами;
- Журнал нефтяных операций для нефтяных танкеров;
- Судовое санитарное свидетельство.

Суда, осуществляющие заграничное плавание должны иметь также документы, предусмотренные международными конвенциями и договорами с участием РФ.

Свидетельство о праве плавания под Государственным флагом РФ, Судовой билет и Свидетельство о праве собственности на судно выдаются органом, осуществляющим регистрацию судна.

Свидетельство о годности к плаванию выдается органом, осуществляющим технический надзор и классификацию судов.

Мерительное свидетельство, Пассажирское свидетельство, Свидетельство о грузовой марке, Свидетельство о предотвращении загрязнения нефтью, Свидетельство о предотвращении загрязнении сточными водами и Свидетельство о предотвращении загрязнения мусором также выдаются органом, осуществляющим технический надзор и классификацию судов.

Лицензия судовой радиостанции выдается Государственным Комитетом РФ по телекоммуникациям в соответствии с ФЗ "О связи" от 20.01.95.

Судовое санитарное свидетельство о праве плавания выдается органами санитарно-эпидемиологического надзора на водном транспорте РФ.

2.4 Репатриация членов экипажа.

Репатриация – право на перемещение в страну гражданства постоянного пребывания или происхождения лиц, оказавшихся в силу различных обстоятельств на территории другого государства.

В 1926г.Международной организацией труда (МОТ) была принята Конвенция № 23 "О репатриации моряков". Со временем эта конвенция

устарела, и в 1987 г. была принята новая, пересмотренная Конвенция о репатриации моряков № 166,

Основные положения новой Конвенции были отражены в КТМ-99 РФ в ст. 58. Право на репатриацию у члена экипажа возникает по следующим основаниям:

- истечение за пределами РФ срока действия трудового договора, заключенного на определенный срок или на определенный рейс;
- расторжение трудового договора по инициативе судовладельца или члена экипажа судна по истечении срока, указанного в уведомлении, сделанном в соответствии с трудовым договором;
- в случае кораблекрушения;
- в случае заболевания или травмы;
- в случае невозможности выполнения судовладельцем своих обязанностей в отношении экипажа судна, предусмотренных законом или иными правовыми актами РФ либо трудовыми договорами, вследствие банкротства, продажи судна или изменения государства регистрации судна;
- в случае направления судна без согласия членов экипажа в зону военных действий или зону эпидемиологической опасности;
- в случае истечения определенного коллективным договором предельного срока работы члена экипажа судна на борту.

Репатриация по желанию члена экипажа судна осуществляется в государство, в котором он проживает, в порт, в котором он был принят на работу на судно или который был указан в коллективном договоре, либо в любой другой пункт, указанный при найме члена экипажа судна.

Организация репатриации, оперативность возлагаются на судовладельца. Репатриация осуществляется воздушным транспортом.

Расходы на репатриацию несет судовладелец, которые включают в себя:

- плату за проезд к месту репатриации;
- питание и проживание с момента покидания членом экипажа судна и до момента, когда член экипажа прибывает к месту репатриации;
- лечение члена экипажа, если есть необходимость, до тех пор, пока член экипажа судна по состоянию здоровья не будет годен для переезда к месту репатриации;
- провоз 30 кг багажа до места репатриации;
- заработную плату и пособия с момента, когда член экипажа покидает судно, и до момента, когда он прибывает к месту репатриации, если это предусмотрено коллективным договором.

В случае, если причины, вызвавшие репатриацию возникли по вине члена экипажа в процессе выполнения им своих трудовых обязанностей, судовладелец имеет право на возмещение всех расходов на репатриацию.

2.5 Субстандартное судно. Его правовые и технические особенности.

Субстандартное судно – это судно, которое по своему техническому состоянию, оснащённости, составу и квалификации экипажа не в полной мере соответствует нормам международных конвенций. Такие суда представляют реальную угрозу для безопасного мореплавания.

В настоящее время около десятой части всех судов мира можно отнести к субстандартным. В определенной мере это связано с существованием оффшорных зон в более 30 стран (Мальта, Белиз, Камбоджа, Кипр и др.), где зарегистрировано около четверти мирового тоннажа.

К судам, плавающим под флагами этих государств значительных требований в вопросах соблюдения международных норм в области безопасности мореплавания не предъявляется.

Безопасность на море можно рассмотреть с т.з. трех составляющих:

- конструктивная безопасность, под которой понимается требование, чтобы конструкция судна отвечала всем необходимым международным и национальным нормам права;

- безопасность оборудования, которая подразумевает, что механизмы, устройства и приборы, а также их расположение на судне отвечают национальным и международным требованиям;

- безопасность, обусловленная деятельностью судового экипажа по техническому использованию и обслуживанию судна и всех его технических средств.

Это обеспечивается в первую очередь принятыми в разное время международными конвенциями и резолюциями:

- Международная конвенция по охране человеческой жизни на море 1974г.(СОЛАС-74) с поправками к ней;

- Международная конвенция по предотвращению загрязнения с судов 1973г., измененная Протоколом 1978г. к этой конвенции (МАРПОЛ-73/78);

- Конвенция о Международных правилах предупреждения столкновений судов в море 1972г. (МППСС-72);

- Конвенция о грузовой марке 1966г., измененная Протоколом 1988г. к ней (КГМ-66/88), пересмотренная в 2003г.

- Международная конвенция о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты 1978г., с поправками 1995г. (ПДМНВ-78/95);

- Международная конвенция о подготовке и дипломировании персонала рыболовных судов 1995г. (ПДНВ-Р);

- Процедура контроля судов государством порта. Резолюция А.787(19) ИМО с поправками;

- Конвенция МОТ-147 о торговом мореплавании (минимальные стандарты).

Государства, будучи заинтересованными в обеспечении безопасности мореплавания и сохранении человеческих жизней практикуют заключение между собой соглашений и договоров. К таким мерам мож-

но, например, отнести Парижский и Токийские меморандумы, принятые соответственно в 1982 и 1999 годах. Аналогичные меморандумы действуют в Южной Америке, Карибском бассейне, Черном и Средиземном морях.

Несмотря на то, что эти меморандумы не имеют юридической силы, они позволяют государствам их подписавшим осуществлять взаимные посещения должностными лицами судов, заходящих в их порты, проверять соответствия судов международным конвенциям и соглашениям.

Если обнаруженные инспекторами портового контроля несоответствия признаются ими опасными для судна или окружающей среды, то судно может быть задержано в порту до устранения выявленных несоответствий с одновременным уведомлением государства флага.

В настоящее время большая часть мирового флота в вопросах контроля безопасности мореплавания и охраны окружающей среды находится под пристальным вниманием государства порта – Port state control (PSC). При этом все внимание портовых властей уделяется проверке судов на соответствие требованиям международных конвенций, резолюций и кодексов ИМО.

Наиболее активными и принципиальными при проверках PSC в азиатско-тихоокеанскому регионе по Токийскому меморандуму являются администрации портов Японии, Австралии, Южной Кореи и Китая.

Процедура контроля в портах осуществляется в полном соответствии с рекомендациями Меморандумов и Процедурой контроля судов государством порта, резолюция ИМО А.787(19).

2.6 Основные обязанности командного состава морского судна.

На командный состав морского судна возлагается руководство членами экипажа, подчиненными по службе и принимать личное участие в деятельности судна в полном соответствии с поставленными перед экипажем задачами.

Капитан, командный состав судна обязаны правильно организовать труд и отдых своих подчиненных:

- создать условия для рационального труда и отдыха;
- обеспечить надлежащую и осознанную дисциплину;
- безукоризненно соблюдать международные и национальные нормы права, регламентирующие вопросы труда и техники безопасности, обеспечения безопасности мореплавания;
- внимательно относиться к нуждам и запросам подчиненных;
- создавать условия, обеспечивающие активные участия членов экипажа в решении производственных задач на судне;
- стремиться к улучшению условий труда и быта членов экипажа;
- не допускать ущемления социальных интересов, оказывая необходимые консультации и помощь правового характера.

Командный состав обязан обеспечивать подготовку подчиненных и готовить технические средства своего заведования к выходу судна в рейс, своевременно принимать меры по устранению выявленных недостатков.

Каждое лицо командного состава обязано обеспечить безопасность мореплавания, подготовку подчиненных и готовность средств своего заведования к борьбе за живучесть судна.

Командный состав обеспечивает исправное состояние, грамотную техническую эксплуатацию и надежную работу всех технических средств по соответствующим заведованиям.

Каждое лицо командного состава обязано руководить подчиненными и организовывать их труд, проводить необходимые инструктажи, обеспечивать выполнение правил технической эксплуатации, техники безопасности и санитарных правил.

Лица командного состава осуществляют контроль за несением вахт и за судовыми работами, за состоянием жилых и служебных помещений по заведованиям.

Особая роль в обеспечении выполнения основных производственных задач, сохранении живучести судна и жизнеспособности экипажа в любых условиях принадлежит капитану судна.

Капитан является единоначальником и руководителем всего экипажа судна, доверенным лицом судовладельца и грузовладельца.

На капитана возлагается:

- управление судном, в том числе судовождение;
- принятие всех мер, необходимых для обеспечения безопасности плавания и охраны окружающей среды;
- поддержание порядка на судне, предотвращение нанесения какого-либо вреда судну и находящимся на нем людям и грузу.

В обязанности капитана входит поддержание престижа и достоинства РФ и защиту ее интересов в пределах своей компетенции.

Права и обязанности капитана регламентируются КТМ РФ, Уставами службы на судах морского транспорта и промыслового флота, а также рядом международных и национальных нормативно-правовых актов.

2.7 Дознание на морском судне.

В результате различных морских происшествий нередко возникают разнообразные требования к судовладельцам и их страховщикам по возмещению убытков, понесенных какими-либо лицами в результате таких происшествий. В этих случаях в целях защиты интересов судовладельца в будущем споре с оппонентами важнейшую роль играют действия капитана и экипажа судна по сбору и закреплению доказательств, имеющих отношение к морскому происшествию.

В случае совершения правонарушения в открытом море на морском судне именно на капитана возложены обязанности по проведению дознания. Однако капитан или замещающее его лицо не могут осу-

ществлять функции органов дознания, если они являются потерпевшими от преступления или свидетелями этого правонарушения, родственниками подозреваемого или потерпевшего, гражданского истца или ответчика, прямо или косвенно заинтересованные в исходе дела.

Лицо, осуществляющее дознание, вправе производить допросы членов судового экипажа, пассажиров и других, находящихся на борту судна лиц (исключая лиц, имеющих иммунитет неприкосновенности); производить осмотр судовых помещений, механизмов и устройств; производить осмотр необходимых документов и получать их подлинники или копии; производить на судне, а также в районе плавания судна другие необходимые следственные действия.

В процессе выполнения функций органа дознания подлежат установлению следующие обстоятельства:

- действительно ли совершено преступление и какое именно;
- когда совершено преступление;
- место на судне, где совершено преступление;
- обстоятельства, при которых совершено преступление;
- кто совершил преступление и данные о нем;
- мотивы совершения преступления;
- причины и условия совершения преступления;
- последствия преступления;
- другие обстоятельства, имеющие отношение для дела.

Лицо, осуществляющее функции органов дознания обязано вести протоколы допроса подозреваемого, осмотра документов и вещественных доказательств, личного досмотра, опроса свидетелей, очной ставки, осмотра места происшествия, предъявления предмета для опознания и т.д.

Капитан вправе применить к лицу, подозреваемому в совершении преступления, одну из мер для предупреждения попытки скрыться с судна:

- запрет увольнения на берег на срок производства дознания;
- изолировать от экипажа с содержанием лица в отдельном помещении.

Согласно ст. 69 КТМ РФ капитан вправе задержать и поместить в отдельное помещение лицо, подозреваемое в совершении преступления, за которое может быть назначено судом наказание виде лишения свободы, при наличии одного из оснований:

- когда это лицо застигнуто при совершении преступления или непосредственно после его совершения;
- когда очевидцы, в том числе и потерпевшие, прямо укажут на данное лицо как на совершившее преступление;
- когда на подозреваемом или на его одежде, при нем или в его каюте будут обнаружены явные следы преступления.

В случае необходимости капитан судна должен направить такое лицо вместе с материалами дознания в РФ на другом судне, плавающим под флагом России.

Материалы дознания передаются капитаном судна прокурору в первом порту РФ по пути следования судна или пересылаются с капитаном попутного российского судна, в ближайший российский порт.

Получив материалы дознания, прокурор направляет их по принадлежности.

2.8 О таможенном контроле в отечественных и зарубежных портах.

Законодательство РФ о таможенном деле состоит из Конституции РФ 1993 г., Таможенного кодекса РФ от 28 мая 2003 г. № 61-ФЗ, Закона РФ «О таможенном тарифе» с изменениями, Постановление Правительства РФ «О федеральной таможенной службе» от 24 августа 2004 г. № 429, иных актов законодательства РФ.

В соответствии с ТГ РФ общее руководство таможенным делом в РФ осуществляет Президент РФ и Правительство РФ. Центральным органом в таможенной системе является Государственный таможенный комитет РФ. Согласно Таможенному кодексу таможенные органы являются правоохранительными.

Таможенному досмотру подлежат все товары, перемещаемые через государственную границу. От таможенного досмотра освобождается личный багаж Президента РФ и следующих с ним членов семьи. Личный багаж депутатов Федерального Собрания РФ и членов Правительства освобождается от таможенного досмотра, если указанные лица пересекают границу в связи с исполнением своих служебных обязанностей. Освобождаются от таможенного досмотра иностранные военные корабли, суда, боевые и военно-транспортные воздушные суда и военная техника, следующие своим ходом.

За несоблюдение таможенного контроля предусмотрена ответственность – административная и уголовная. Наиболее распространёнными видами преступлений в таможенной области являются:

1. Контрабанда. – Ею признаётся перемещение через таможенную границу РФ помимо или с сокрытием от таможенного контроля, либо с обманым использованием документов или средств таможенной идентификации (пломбы, печати и т.д.), либо сопряжённое с недекларированием или недостоверным декларированием наркотиков, психотропных веществ, оружия, стратегически важных сырьевых товаров и др.

2. Уклонение от уплаты таможенных платежей. Умышленное уклонение от уплаты таможенных платежей в крупных и особо крупных размерах физическим лицом, должностным лицом либо лицом, осуществляющим предпринимательскую деятельность без образования юридического лица, признаётся преступлением и наказывается в соответствии с уголовным законодательством РФ.

3. Умышленное заявление таможенным органом РФ ложных сведений с целью сокрытия полученных в результате осуществления внешнеэкономической деятельности доходов в валютных ценностях или занижения их размера, несоблюдение установленных требований

об обязательном ввозе или переводе в РФ полученных таким путём валютных ценностей, совершение платежей в иностранной валюте по фиктивным внешнеэкономическим сделкам, связанным с перемещением товаров через таможенную границу РФ, признаётся преступлением и наказывается в соответствии с уголовным законодательством РФ.

Иностранцы несут ответственность за нарушение таможенных правил на общих основаниях с российскими гражданами.

За совершение нарушений правил таможенного контроля налагаются следующие виды взысканий: 1) предупреждение; 2) штраф; 3) отзыв лицензий или квалификационного аттестата, выданных таможенным органом РФ на осуществление определённой деятельности; 4) конфискация товаров и транспортных средств; 5) взыскание стоимости товаров и транспортных средств; 6) конфискация транспортных средств, на которых перевозились товары, являющиеся непосредственными объектами нарушения таможенных правил.

В зарубежных портах таможенный контроль действует на основе своего национального законодательства, соответственно иностранные лица несут ответственность за нарушения таможенного контроля на общих основаниях. Ст. 188 УК РФ в зависимости от вида контрабанды, её тяжести, могущих быть последствий и т.д. предусматривает санкции от 3 до 12 лет лишения свободы.

2.9 Регистрация судов и прав на них.

Судно подлежит регистрации в одном из реестров судов РФ; государственном судовом реестре; судовой книге; бербоут-чартерном реестре. Государственная регистрация судна и прав на него является единственным юридическим доказательством существования зарегистрированного права на судно, которое может быть оспорено только в судебном порядке.

Государственная регистрация судов, прав на такие суда и сделок с ним является юридическим актом признания и подтверждения государством:

а) права плавания под Государственным флагом РФ в соответствии с КТМ РФ, а также возникновения ограничения (обременения), перехода или прекращения прав на судно в соответствии с ГК РФ, КТМ РФ и иными законами в отношении судов, находящихся в собственности: - граждан РФ и юридических лиц, зарегистрированных в соответствии с законодательством РФ; - Российской Федерации и субъектов РФ; - муниципальных образований;

б) всех указанных в п. «а» прав, за исключением права плавания под Государственным флагом РФ, в отношении строящихся судов;

в) права временного плавания под Государственным флагом РФ в соответствии с КТМ РФ в отношении иностранных судов, зафрахтованных по бербоут-чартеру.

Государственная регистрация судна и прав на него осуществляет-

ся в ближайшем морском торговом или рыбном порту от места юридического адреса собственника судна или фрахтователя иностранного судна, зафрахтованного по бербоут-чартеру. Регистрация права собственности на строящееся судно осуществляется в морском торговом или рыбном порту, расположенном вблизи судостроительной организации.

Государственной регистрации подлежат суда, право собственности и другие вещные права на судно и сделки с ними. Наряду с государственной регистрацией вещных прав на судно подлежат государственной регистрации обременения прав на него.

Регистрация в Государственном судовом реестре (судовой книге) подлежат следующие права на судно: а) право собственности; б) право хозяйственного ведения; в) право оперативного управления.

Регистрации в Государственном судовом реестре (судовой книге) подлежат следующие ограничения (обременения) прав на судно: а) морской залог; б) ипотека; в) доверительное управление; г) арест судна, в том числе для обеспечения морского требования; д) аренда судна (тайм-чартер, бербоут-чартер); е) иные, не запрещённые действующим законодательством ограничения (обременения).

Регистрация судов осуществляется капитаном морского торгового или рыбного порта. К компетенции капитана порта относятся: а) проверка действительности поданных заявителем документов и наличия соответствующих прав у подготовившего документ лица или органа власти; б) проверка наличия ранее зарегистрированных заявленных прав и документов о снятии с регистрации; в) государственная регистрация прав и ограничений (обременений) на судно; г) выдача документов, подтверждающих государственную регистрацию прав на судно; д) выдача информации о зарегистрированных правах.

Судно может быть зарегистрировано только в одном из реестров судов. Не подлежат регистрации в Государственном судовом реестре шлюпки и иные плавучие средства, которые являются принадлежностями судна.

Государственный судовый реестр (судовая книга) состоит из отдельных разделов, содержащих записи о каждом судне.

Государственная регистрация проводится не позднее чем в месячный срок со дня подачи заявления и документов, необходимых для государственной регистрации. Перед регистрацией судно должно быть освидетельствовано в порту, к которому оно будет приписано.

2.10 Экипаж морского судна. Его комплектование.

Каждое судно должно иметь экипажи на борту, члены которого имеют надлежащую квалификацию и состав которого по численности достаточен для обеспечения безопасности плавания судна; защиты морской среды; выполнения требований и соблюдения рабочего времени на борту судна; недопущения перегрузки членов экипажа судна

работой.

Экипажем судна является состав находящихся на его борту лиц, выполняющих обязанности по эксплуатации судна, обеспечению безопасности мореплавания, а также иные административно-хозяйственные и технические задачи, включённые в судовую роль. Морское судно должно иметь хотя бы минимальный экипаж, в противном случае оно может быть признано немореходным.

В соответствии со ст. 94 Конвенции ООН по морскому праву 1982 г. каждое государство в отношении судов, плавающих под его флагом, принимает необходимые меры для обеспечения безопасности в море, в частности в том, что касается комплектования, условий труда и обучения экипажей судов с учётом соответствующих международных актов.

В состав экипажа судна входят капитан судна, другие лица командного состава судна и судовая команда. К командному составу, кроме капитана, относятся помощники капитана судна (старший, второй, третий и четвёртый), механики (старший, 2-ой, 3-ий и 4-ый), электромеханики (старший и 2-ой), радиоспециалисты (обычно – начальник радиации и 2-ой радист) и врачи. В зависимости от назначения и особенностей судна, его размеров, района плавания и других факторов численность командного состава может варьироваться в широких пределах, но не должна быть ниже указанного в судовом свидетельстве о минимальном составе экипажа, обеспечивающем безопасность судна. Судовая команда состоит из лиц, не относящихся к командному составу судна. Обычно лиц судовой команды называют рядовым составом. Возглавляет её боцман. В состав команды, как правило, входят матросы, мотористы, обслуживающий персонал и др. лица.

К занятию должностей членов экипажа судна допускаются лица, имеющие дипломы и квалификационные свидетельства, установленные положением о дипломировании членов экипажей судов, утверждённым Правительством РФ.

Согласно ст. 56 КТМ РФ в состав экипажа судна, плавающего под Государственным флагом РФ, кроме граждан России, могут входить иностранные граждане и лица без гражданства, которые, однако, не вправе занимать должности капитана судна, старшего помощника капитана судна, старшего механика и радиоспециалиста.

Все члены экипажа назначаются на судно и перемещаются по должности только с согласия капитана. Труд экипажа организуется капитаном в соответствии с действующим трудовым законодательством, КТМ РФ и Уставом службы.

Судовладелец обязан обеспечить членам экипажа судна безопасные условия труда, охрану их здоровья, наличие спасательных средств; бесперебойное снабжение продовольствием и водой, наличие надлежащих помещений (кают, столовых, санитарных узлов, медпунктов и помещений для отдыха), культурно-бытовое обслуживание. Судовладелец обязан также страховать заработную плату и другие причитающиеся членам экипажа судна суммы, в том числе расходы на репатри-

ацию, а также жизнь и здоровье членов экипажа судна при исполнении ими трудовых обязанностей.

К службе на судне допускаются лица, признанные годными для этого по состоянию здоровья. С этой целью при приёме на работу лиц судового экипажа они подвергаются медицинскому освидетельствованию.

2.11 Порядок дипломирования и выдачи квалификационных свидетельств.

Дипломированию членов экипажа судна посвящена ст. 54 КТМ РФ:

1. К занятию должностей членов экипажа судна, за исключением членов экипажа судна, используемого для рыболовства, допускаются лица, имеющие дипломы и квалификационные свидетельства, установленные положением о дипломировании членов экипажей судов, утверждённым Правительством РФ.

К занятию должностей членов экипажа судна, используемого для рыболовства, допускаются лица, имеющие дипломы и квалификационные свидетельства, установленные утверждённым Правительством РФ положением о дипломировании членов экипажей судов, используемых для промысла водных биологических ресурсов.

2. Дипломы и квалификационные свидетельства членам экипажей судов, указанных в п. 1 ст. 54, выдаются соответственно капитанами при соответствии членов экипажей судов требованиям к стажу работы на судне, , возрасту, состоянию здоровья, профессиональной подготовке, установленным положениями, указанными в пункте 1 ст. 54, и по результатам проверки знаний квалификационными комиссиями.

3. Дипломы капитанов судов, дипломы лиц командного состава судов, указанных в абзаце 1 пункта 1 ст. 54, дипломы и квалификационные свидетельства членов экипажей судов, используемых для рыболовства, считаются действительными при наличии подтверждений соответственно капитанов морских портов, удостоверяющих выдачу таких дипломов и квалификационных свидетельств в соответствии с установленными требованиями.

4. Дипломы и квалификационные свидетельства могут быть изъяты или аннулированы либо их действие может быть приостановлено соответственно федеральным органом исполнительной власти в области транспорта и федеральным органом исполнительной власти в области рыболовства в случаях прямой угрозы жизни людей, сохранности имущества на море или причинения ущерба морской среде вследствие некомпетентности, действий или бездействия членов экипажей судов при исполнении ими обязанностей в соответствии с их дипломами и квалификационными свидетельствами, а также в целях предотвращения обмана.

5. Подтверждения, предусмотренные пунктом 3 ст. 54, теряют силу по истечении срока действия подтверждённых диплома, квалификаци-

онного свидетельства, их изъятии или аннулировании либо приостановлении их действия в соответствии с п. 4 ст. 54.

Система дипломирования членов экипажей судов (за исключением членов экипажей судов, используемых для промысла водных биологических ресурсов) основана на Конвенции ПДМНВ-78/95.

2.12 Основные требования Конвенции ПДМНВ-95 (Международная конвенция о подготовке и дипломировании моряков и несения вахты).

В соответствии с положениями Конвенции СОЛАС-74 судно должно быть укомплектовано экипажем в надлежащем качестве и должной квалификации. Однако из-за различных требований к квалификации моряков и уровня их подготовки, существующих в отдельных государствах, в этой части не обеспечивалась надлежащая безопасность мореплавания. Для ликвидации этого пробела в рамках ИМО была разработана и Э.О.Э. 1978 г. принята Международная конвенция о подготовке и дипломировании моряков и несения вахты. Конвенция вступила в силу 28.04.1984 г. В 1995 г. к Конвенции 1978 г. были приняты поправки, существенным образом изменившие её содержание. Таким образом, её сегодняшнее официальное название – Международная конвенция о подготовке и дипломировании моряков и несения вахты 1978 г., изменённая Конференцией 1995 г. (ПАМНВ 78/95). Конвенция ПДМНВ 78/95 включает непосредственно саму Конвенцию, три документа (Attachments), содержащие в свою очередь резолюции и приложения, являющиеся неотъемлемой частью Конвенции.

В соответствии со ст. 3 Конвенции её действие распространяется на моряков, работающих на морских судах, исключая: а) военные корабли, военно-вспомогательные суда или иные суда, принадлежащие государству либо эксплуатируемые им и используемые исключительно для правительственной некоммерческой службы; б) рыболовные суда; в) прогулочные яхты, не занимающиеся коммерческими перевозками; г) деревянные суда примитивной конструкции.

Суть требований Конвенции ПДМНВ 78/95 сводится к тому, что ни один моряк (капитан, лицо командного состава, лицо рядового состава) не вправе работать на судах, государством флага которых является участник Конвенции, если он не отвечает положениям в отношении возраста, состояния здоровья и квалификации. Требования к комплектности моряков в соответствии с Конвенцией ПДМНВ сгруппированы по следующим 7-ми направлениям: 1. Судовождение; 2. Обработка и размещение груза; 3. Управление операциями судна и забота о людях на судне; 4. Судовые механические установки; 5. Электрооборудование, электронная аппаратура и системы управления; 6. Техническое обслуживание и ремонт; 7. Радиосвязь.

При этом предусмотрены следующие уровни ответственности: Уровень управления (Management level); Уровень эксплуатации (Opera-

tional level); Вспомогательный уровень (Support level).

Уровень управления означает ответственность, связанную с работой в качестве капитана, старшего помощника капитана, старшего механика или второго механика на морском судне. Уровень эксплуатации означает уровень ответственности, связанной с работой в должности вахтенного помощника капитана или вахтенного механика, либо механика судов с периодически безвахтенно обслуживаемыми машинными помещениями, либо радиоператора. Контролирует данную область ответственности лицо, работающее на уровне управления.

Вспомогательный уровень означает уровень ответственности за выполнение поставленных на морском судне задач под контролем лица, работающего на уровне эксплуатации или управления.

В соответствии с требованиями Конвенции ПДМНВ 78/95 судам выдаётся Свидетельство о минимальном составе экипажа, обеспечивающем безопасность, в котором указывается число членов экипажа (капитан, помощники и т.д.), и подтверждается, что квалификация и указанное число экипажа обеспечивают безопасность судна, людей, груза и окружающей среды. В свидетельстве также указывается, что в связи с характером эксплуатации судна численность экипажа может быть сокращена.

2.13 Морской залог на судно в соответствии с применимым правом.

Морскому залого на судно посвящена Глава XXII КТМ РФ.

Согласно п. 1 ст. 367 КТМ РФ морским залогом на судно обеспечиваются требования к судовладельцу в отношении:

- заработной платы и других сумм, причитающихся капитану судна и другим членам экипажа судна за их работу на борту судна, в том числе расходов на репатриацию и уплачиваемых от имени капитана судна и других членов экипажа судна взносов по социальному страхованию;
- возмещения вреда, причинённого жизни или здоровью гражданина на судне или на воде в прямой связи с эксплуатацией судна;
- вознаграждения за спасение судна;
- уплаты портовых и канальных сборов, сборов на других судоходных путях и боцманских сборов;
- возмещения реального ущерба, причинённого при эксплуатации судна в результате утраты или повреждения иного имущества, чем перевозимые на судне грузы, контейнеры и вещи пассажиров.

Морским залогом на судно не обеспечиваются требования, если такие требования возникают в результате: - причинения ущерба от загрязнения с судов нефтью в значении правил, установленных главой XVIII КТМ РФ, или ущерба в связи с морской перевозкой опасных и вредных веществ в значении правил, установленных главой XIX КТМ РФ; - воздействия радиоактивных свойств ядерного топлива или радиоактивных продуктов и отходов либо воздействия радиоактивных

свойств в сочетании с токсичными, взрывными или другими опасными свойствами ядерного топлива или радиоактивных продуктов и отходов.

Согласно ст. 368 требования, обеспеченные морским залогом на судно в соответствии с пунктом 1 ст. 367 КТМ, подлежат преимущественному удовлетворению перед требованиями, вытекающими из обязательств, обеспеченных зарегистрированной ипотекой судна. Никакие требования не подлежат преимущественному удовлетворению перед указанными требованиями, обеспеченными морским залогом на судно, за исключением требований, предусмотренных пунктом 3 ст. 386 КТМ.

Требования, обеспеченные морским залогом на судно в соответствии с п.1 ст. 367 КТМ, удовлетворяются по очереди, как они следуют в указанном пункте.

Требования вознаграждения за спасение судна удовлетворяются перед всеми другими обеспеченными морским залогом на судно требованиями, возникшими раньше, чем были осуществлены спасательные операции, дающие право морского залога на судно.

Требования, обеспеченные морским залогом на судно в соответствии с подпунктами 1, 2, 4 и 5 пункта 1 ст. 367 КТМ, удовлетворяются в пределах каждой очереди пропорционально размеру требований.

Требования вознаграждения за спасение судна, обеспеченные морским залогом на судно в соответствии с подпунктом 3 пункта 1 статьи 367 КТМ, подлежат удовлетворению в пределах очереди в порядке, обратном времени возникновения таких требований. Требование считается возникшим в момент окончания спасательной операции (ст. 369 КТМ).

Согласно ст. 370 за исключением принудительной продажи судна, морской залог на судно продолжает обременять судно независимо от перехода права собственности на судно, изменения его регистрации или смены флага судна.

Согласно ст. 371 КТМ морской залог на судно прекращается по истечении одного года со дня возникновения обеспеченных морским залогом на судно требований, предусмотренных п. 1 ст. 367 КТМ, если только до истечения указанного срока судно не стало предметом ареста, ведущего к принудительной продаже судна. Срок, установленный выше, исчисляется: 1) по требованиям, обеспеченным морским залогом на судно в соответствии с подпунктом 1 п. 1 ст. 367 – с момента увольнения с судна члена экипажа, имеющего такое требование; 2) в соответствии с подпунктами 205 п. 1 ст. 367 – с момента возникновения такого требования. Указанный срок приостанавливается на период, на который арест судна не допускается в силу закона.

2.14 Арест судна. Основания для ареста.

Аресту судна посвящена глава XXIII КТМ РФ «Арест судна».

Арестом судна является любое задержание или ограничение в передвижении судна по время нахождения его в пределах РФ. (Ст. 388).

Основаниями для ареста судна служат постановления суда, арбитражного суда или или уполномоченного законом налагать арест третейского суда по морским делам для обеспечения морского требования, как оно определено в статье 389 КТМ РФ, за исключением задержания судна, осуществляемого для приведения в исполнение решения суда, арбитражного суда или третейского суда, вступившего в законную силу.

Судно может быть арестовано только по морскому требованию. Судно может быть арестовано даже тогда, когда оно готово отплыть. Судно может быть арестовано для получения обеспечения независимо от того, что в соответствии с юрисдикционной оговоркой или арбитражной оговоркой, предусмотренными соответствующим договором или иным образом, морское требование, по которому на судно наложен арест, подлежит рассмотрению в суде или арбитраже другого государства. Существуют три категории прав государственных властей, на которые не распространяются правила главы XXII: а) права капитана морского порта, предусмотренные в ст. 80 КТМ РФ; б) права морской администрации порта, предусмотренные в ст. 81 КТМ РФ; в) права иных государственных органов на арест судна и груза, предусмотренные законодательством РФ.

Согласно ст. 389 КТМ РФ морским требованием является любое требование в связи с:

- причинением ущерба при эксплуатации судна; причинением вреда жизни или здоровью гражданина на суше либо на воде в прямой связи с эксплуатацией судна;
- осуществлением спасательной операции или любым договором о спасании;
- расходами на принятие любым лицом мер по предотвращению или уменьшению ущерба, в том числе ущерба окружающей среде, если такое требование возникает из международного договора РФ, закона или любого соглашения, а также ущербом, который причинён или может быть причинён такими мерами;
- расходами на подъём, удаление или уничтожение затонувшего судна или его груза;
- любым договором использования судна;
- любым договором морской перевозки груза или договором морской перевозки пассажира на судне;
- утратой или повреждением груза, в том числе багажа, перевозимого на судне;
- общей аварией;
- лоцманской проводкой;
- буксировкой; предоставлением продуктов питания, материалов, топлива, запасов, оборудования, в том числе контейнеров, для эксплуатации судна или содержания его;
- постройкой, ремонтом, модернизацией или переоборудованием судна;

- портовым и канальным сборами, сборами на других судоходных путях; заработной платой и другими суммами, причитающимися капитану судна и другим членам экипажа судна за их работу на борту судна, в том числе расходами на репатриацию и уплачиваемыми от имени капитана судна и других членов экипажа судна взносами по социальному страхованию;
- дисбурсментскими расходами, произведёнными в отношении судна;
- страховой премией, включающей в себя также взносы по взаимному страхованию и уплачиваемой собственником судна или его фрахтователем по бербоут-чартеру либо от их имени;
- комиссионным, брокерским или агентским вознаграждением, уплачиваемым собственником судна или его фрахтователем по бербоут-чартеру либо от их имени;
- любым спором о праве собственности на судно или владения им; любым спором между двумя или несколькими собственниками судна относительно использования судна и распределения прибыли;
- зарегистрированной ипотекой судна или зарегистрированным обременением судна того же характера;
- любым спором, возникающим из договора купли-продажи судна.

2.15 Понятие «Мореходное состояние» по смыслу КТМ-99.

Основные положения о мореходном состоянии судна сформулированы в ст. 124 КТМ РФ.

1. Перевозчик обязан заблаговременно, до начала рейса, привести судно в мореходное состояние:

- обеспечить техническую годность судна к плаванию,
- надлежащим образом снарядить судно,
- укомплектовать его экипажем и снабдить всем необходимым,
- привести трюмы и другие помещения судна, в которых перевозится груз, в состояние, обеспечивающее надлежащие приём, перевозку и сохранность груза.

2. Перевозчик не несёт ответственность за немореходное состояние судна, если докажет, что немореходное состояние судна было вызвано недостатками, которые не могли быть обнаружены при проявлении им должной заботливости (скрытыми недостатками).

3. Соглашение сторон, противоречащее пункту 1, ничтожно, если перевозка груза осуществляется на основании коносамента или коносамент выдаётся в соответствии с чаппером и регулирует отношения между перевозчиком и не являющимся фрахтователем держателем коносамента.

Одним из элементов мореходности судна является его техническая годность. Согласно ст. 23 КТМ судно может быть допущено к плаванию лишь после того, как будет установлено, что оно удовлетворяет требованиям безопасности мореплавания и соответствующим органом

технического надзора ему будет выдано свидетельство о годности к плаванию. В свою очередь, техническая годность к плаванию включает несколько элементов. Это требования к корпусу судна, к герметичности люковых закрытий, двигателям, генераторам и вспомогательному оборудованию, системе вентиляции, трубопроводов и т.д.

Судно должно быть оборудовано соответствующими навигационными приборами и средствами связи, которые должны находиться в рабочем состоянии. Основные требования к техническому состоянию (конструкции и оборудованию) судна определяются СОЛАС 74/78, Торремолиносской международной конвенцией по безопасности рыболовных судов 1977 г. и Торремолиносским протоколом 1993 г., МАРПОЛ 73/78.

Судно должно быть надлежащим образом снаряжено и снабжено всем необходимым: иметь надлежащее количество бункера и воды, материально-технического снабжения (запасные части и пр.), запасы продовольствия для экипажа.

Согласно ст. 53 КТМ каждое судно должно иметь на борту экипаж надлежащей квалификации и достаточной численности для обеспечения безопасности мореплавания и сохранения морской среды, удовлетворяющий требованиям его квалификации и состоянию здоровья.

В настоящее время требования к квалификации экипажа торговых судов содержатся в Конвенции ПДНВ-78/95, а к квалификации персонала рыболовных судов – в Конвенции ПДПРС-95.

Грузовые помещения судна должны быть в состоянии, обеспечивающем надлежащий приём, перевозку и сохранность груза. Годность судовых грузовых помещений следует понимать в том смысле, что они могут обеспечить перевозку груза, предусмотренного договором. В понятие мореходности входит забота перевозчика о правильной укладке и погрузке. Нарушения требований к погрузке и укладке могут привести к перегрузке судна сверх установленных норм, потере остойчивости, ущербу как данному грузу, так и другому грузу, перевозимому на судне. Для того, чтобы не допускать загрузки судна свыше определённых пределов, обеспечивающих безопасное плавание, на международном уровне были установлены соответствующие стандарты, содержащиеся в международной конвенции о грузовой марке 1966 г. Перевозчик обязан привести судно в мореходной состоянии «заблаговременно, до начала рейса».

2.16 При каких нарушениях судоводитель может быть лишён диплома?

Согласно п. 4 ст. 54 КТМ РФ судоводитель может быть лишён диплома в случае прямой угрозы жизни людей, сохранности имущества на море или причинения ущерба морской среде вследствие некомпетентности, действий или бездействия членов экипажей судов при исполнении ими обязанностей.

Ответственность несёт прежде всего руководитель коллектива - капитан судна.

2.17 Подчинённость членов экипажа по условиям бербоут-чартера и тайм-чартера.

Бербоут-чартер (Bare boat charter – фрахтование голого судна) предполагает фрахтование судна без экипажа, т.е. фрахтователь сам осуществляет комплектование экипажа судна. Фрахтователь вправе укомплектовать экипаж судна лицами, ранее не являвшимися членами экипажа данного судна, или в соответствии с условиями бербоут-чартера лицами, ранее являвшимися членами экипажа данного судна, при соблюдении правил, установленных ст. 56 КТМ РФ. Независимо от способа комплектования экипажа судна капитан судна и другие члены экипажа судна подчиняются фрахтователю во всех отношениях.

В тайм-чартере капитан судна и другие члены экипажа судна подчиняются распоряжениям судовладельца, относящимся к управлению судном, в том числе к судовождению, внутреннему распорядку на судне и составу экипажа судна. Для капитана судна и других членов экипажа судна обязательны распоряжения фрахтователя, касающиеся коммерческой эксплуатации судна.

2.18 Защита прав и интересов отечественного флота РФ в иностранных портах.

Защита прав и интересов отечественного флота РФ в иностранных портах возлагается на консула и консульские представительства. Консул РФ обязан принимать меры к тому, чтобы российские моряки пользовались в полном объёме всеми правами, предоставленными им законодательством государства пребывания и международными договорами, участниками которых являются Россия и государство пребывания, а также международными обычаями. Консул также обязан принимать меры для восстановления нарушенных прав юридических лиц и граждан России.

Консул выполняет поручения российских судов в отношении граждан России, если это не запрещается законом государства пребывания. Консул обязан следить за тем, чтобы в отношении гражданина России, заключённого под стражу (арестованного) или задержанного по подозрению в совершении преступления, или подвергнутого мерам, ограничивающим свободу гражданина России, или отбывающего наказание в виде лишения свободы, а равно подвергаемого иным мерам судебного или административного воздействия, соблюдались законы государства пребывания и договоры, заключённые Россией с этим государством.

По получении сведений о рождении или смерти на морском судне России консул в соответствии с действующим законодательством РФ регистрирует акт о рождении или смерти.

При приходе судна в иностранный порт капитан обязан сообщить об этом российскому консулу. Консул вправе требовать явки капитана в консульское учреждение и предъявления доклада об обстоятельствах плавания судна.

В случае приобретения судна за границей консул выдаёт временное свидетельство на право плавания под Государственным флагом России.

Консул имеет право получать, составлять или заверять любую декларацию или другой документ в отношении судов РФ. Консул имеет право отправлять граждан России, почту и грузы на российских судах, направляющихся в порты России.

Консул выдаёт капитану судна свидетельство, если в этом возникает необходимость, в котором указываются время прибытия и отходы судна, день явки капитана в консульское учреждение, порт назначения, число пассажиров, а также количество, сорт и место назначения груза.

Если по имеющимся у консула сведениям заход судна в какой-либо порт представляется небезопасным, нежелательным или невозможным, консул обязан предупредить об этом капитана отходящего судна.

В случае крайней необходимости консул вправе задержать готовое к выходу в море судно или потребовать его отхода ранее намеченного капитаном срока, даже до окончания погрузочно-разгрузочных операций. Об этом делается соответствующая отметка в судовом журнале с указанием причин задержания или требования немедленного ухода судна.

В случае кораблекрушения или аварии судна консул обязан принимать все зависящие от него меры к спасению пассажиров, экипажа, судна и груза.

Капитан вправе обратиться к консулу по поводу регистрации членов экипажа.

В случае болезни кого-либо из членов экипажа судна в период плавания или нахождения в иностранном порту консул обязан оказывать всяческое содействие, требуемое капитаном судна, с тем, чтобы поместить больного члена экипажа в лечебное учреждение государства пребывания.

2.19 Международно-правовые нормы о статусе морских судов.

Понятие судна является одним из основополагающих в морском праве. От того, квалифицируется ли тот или иной плавучий объект как морское судно, во многом зависит его правовой статус и соответственно те правовые последствия, которые возникают в процессе мореплавания.

Любое судно должно соответствовать совокупности ряда качеств: быть искусственным сооружением, законченным по композиции; быть пригодным для выполнения на нём или с его помощью заданных функ-

ций; обладать мореходными качествами и минимальным навигационным оборудованием, иметь или быть способным иметь экипаж или команду.

Следует отметить, что в большинстве международных морских конвенций отсутствует понятие судна. В иных же оно хотя и приводится, но имеет универсального характера, а подчинено исключительно целям и задачам той или иной конвенции. В соответствии со ст. 1 Международной конвенции о спасании 1989 г. судно означает любое судно или плавучее средство либо любое другое сооружение, способное осуществлять плавание. Согласно Международной конвенции о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью 1969 г. понятие «судно» включает любое морское судно и плавучее средство любого типа, фактически перевозящее нефть наливом в качестве груза (ст. 1). Если в морских конвенциях, регулирующих имущественные отношения, понятие «судно» имеет, как правило, ограниченные рамки, то в конвенциях технического характера это понятие может быть значительно шире. Согласно Правилу 3 международных правил предупреждения столкновений судов в море 1972 г. (МППСС-72) слово «судно» означает все виды плавучих средств, включая неводоизмещающие суда и гидросамолёты, используемые или могущие быть использованными в качестве средств передвижения по воде. Международная конвенция МАР-ПОЛ-73/78 определяет судно, как эксплуатируемое в морской среде судно любого типа и включает подобные суда, плавучие средства, а также стационарные или плавучие платформы (ст. 2). Под понятие «морские суда» по смыслу Женевской конвенции о международном режиме морских портов 1923 г. подпадают все суда, принадлежащие по праву собственности государству или частным лицам или управляемые ими, за исключением военных кораблей или судов, служащих для выполнения полицейских и административных функций, либо рыболовных судов.

Квалификация плавучего сооружения как судна не может быть исчерпана только изложенными выше соображениями.

Необходимо учитывать совокупность юридических признаков, которые присущи только судну. К ним следует отнести флаг и национальность, идентификацию и регистрацию.

Несмотря на то, что в международном морском праве существует универсальное понятие судна, имеется ряд признаков юридического характера, присущих только судну. Среди них – флаг, национальность, идентификация и регистрация, подтверждаемые судовыми документами. В этой связи, судно можно определить как плавучее, имеющее название, укомплектованное экипажем и обеспеченное судовыми документами в соответствии с нормами национального и международного морского права.

2.20 Порядок заключения трудовых договоров на море.

Согласно ст. 57 КТМ РФ порядок приёма на работу членов экипажа судна, их права и обязанности, условия труда и оплаты труда, а также порядок и основания их увольнения определяются законодательством РФ о труде, КТМ РФ, уставами службы на судах и уставами о дисциплине, генеральными и отраслевыми тарифными соглашениями, коллективными договорами и трудовыми договорами.

Никто из членов экипажа судна не может быть принят на работу на судно без согласия капитана судна.

Устав службы на судах, за исключением судов рыбопромыслового флота, утверждается федеральным органом исполнительной власти в области транспорта, устав службы на судах рыбопромыслового флота - федеральным органом исполнительной власти в области рыболовства, уставы о дисциплине – Правительством РФ.

Согласно ст. 328 Трудового Кодекса РФ 2001 г. работники, принимаемые на работу, непосредственно связанную с движением транспортных средств, должны пройти профессиональный отбор и профессиональную подготовку, в порядке, установленном федеральным органом исполнительной власти в области транспорта (в ред. ФЗ от 22.08.2004 г. № 122-ФЗ).

Приём работников на работу, непосредственно связанную с движением транспортных средств, производится после обязательного предварительного медицинского осмотра в порядке, установленном федеральным органом исполнительной власти в области здравоохранения и федеральным органом исполнительной власти в области морского транспорта.

2.21 Ответственность капитана за неоказание помощи терпящим бедствие.

Согласно ст. 62 КТМ РФ капитан судна обязан, если он может это сделать без серьезной опасности для своего судна и находящихся на нём людей, оказать помощь любому лицу, терпящему бедствие на море. За нарушение этой обязанности капитан судна несёт уголовную ответственность в соответствии с уголовным законодательством РФ.

Согласно ст. 270 УК РФ неоказание капитаном судна помощи людям, терпящим бедствие на море или на ином водном пути, если эта помощь могла быть оказана без серьезной опасности для своего судна, экипажа и пассажиров, - наказывается штрафом в размере от 200 до 500 минимальных размеров оплаты труда или в размере заработной платы или иного дохода осуждённого за период от 2 до 5 месяцев, либо ограничением свободы на срок до 3 лет, либо лишением свободы на срок до 2 лет с лишением права занимать определённые должности или заниматься определённой деятельностью на срок до 3-х лет или без такового.

Преступление имеет место в случае, если установлено, что:

а) на море или ином водном пути (реке, озере) люди терпят бедствие;

б) данное обстоятельство известно капитану судна (терпящие бедствие обнаружены визуально; получены сигналы бедствия либо иные сведения, с достоверностью свидетельствующие об этом);

в) капитан судна имеет реальную возможность (с учётом ситуации, местонахождения, метеоусловий, технических характеристик судна и т.д.) оказать помощь;

г) оказание помощи не подвергает серьёзной опасности судно, его экипаж и пассажиров;

д) несмотря на наличие указанных обстоятельств помощь людям, терпящим бедствие, не оказывается.

2.22 Основные обязанности командного состава морского судна.

На командный состав судна возлагается руководство подчинёнными и личное участие в деятельности судна.

Командный состав судна обязан правильно организовать труд своих подчинённых: создать условия для роста производительности труда; обеспечить трудовую и производственную дисциплину; неуклонно соблюдать законодательство о труде; правила охраны труда и техники безопасности; внимательно относиться к нуждам и запросам подчинённых; создать условия, обеспечивающие участие членов экипажа в решении производственных задач на судне; улучшать условия их труда и быта.

Обязанности командного состава предусмотрены в Уставе службы на судах рыбопромыслового флота (для рыбного флота) и в Уставе службы на судах Мин.Транспорта (для торгового флота).

Каждое лицо командного состава обязано обеспечить безопасность мореплавания, подготовку подчинённых и готовность средств своего заведования к борьбе за живучесть судна.

Командный состав обеспечивает исправное состояние, правильную техническую эксплуатацию и надёжную работу технических средств своего заведования. Он планирует проведение ремонтов, контролирует сроки и качество их выполнения.

Каждое лицо командного состава руководит подчинёнными и организовывает их труд, проводит необходимые инструктажи, обеспечивает выполнение правил технической эксплуатации, техники безопасности, пожарной безопасности и санитарных правил.

Лица командного состава осуществляют контроль за несением вахт и судовыми работами, за состоянием жилых и служебных помещений своего заведования.

Командный состав обязан обеспечивать подготовку подчинённых и готовить технические средства своего заведования к выходу судна в рейс, докладывать о состоянии готовности своему начальнику.

Согласно Положению о званиях лиц командного состава морских

судов, утверждённому Постановлением Совета Министров СССР 25.08.1983 г., к занятию должностей капитанов, помощников капитанов, судовых механиков, электромехаников и радиоспециалистов Морских судов допускаются граждане, которым присвоены звания лиц командного состава, выданы подтверждения дипломы (квалификационных свидетельств) и которые признаны годными по состоянию здоровья.

Единоначальником и руководителем всего экипажа судна является капитан. Капитан – это лицо судовладельца, на которое возложена ответственность за выполнение производственных задач судна, сохранность судна, груза, и жизнь находящихся на нём людей.

На капитана возлагаются управление судном, в том числе судовождение, принятие всех мер, необходимых для обеспечения безопасности плавания, поддержания порядка на судне, предотвращения нанесения всякого вреда судну и находящимся на нём людям и грузу, охраны морской среды, руководство технической эксплуатации судна; обеспечение выполнения рейсовых заданий. Капитан обязан обеспечивать поддержание престижа и достоинства РФ и защиту её интересов.

2.23 Ответственность членов экипажа морского судна.

Каждый член экипажа несёт ответственность в пределах обязанностей, возложенных на него общим и специальным законодательством.

Административная ответственность состоит в применении установленных законом мер административного пресечения и наказания. Административным правонарушением является контрабанда. За контрабанду виновное лицо может быть подвергнуто наказанию в административном или уголовном порядке. Постановление о взыскании стоимости предметов контрабанды не выносится, если со дня обнаружения контрабанды прошло более 3-х лет. Члены экипажа могут быть подвергнуты административному наказанию за нарушение правил внутреннего трудового распорядка, норм трудового законодательства, приказов и инструкций Федеральных органов РФ.

Уголовная ответственность наступает при наличии признаков совершения уголовно наказуемого деяния. За разглашение сведений, составляющих государственную тайну, член экипажа может быть наказан арестом на срок от 4 до 6 месяцев либо лишением свободы на срок до 4 лет с лишением права занимать определённые должности или заниматься определённой деятельностью на срок до 3 лет и без такового. То же деяние, повлекшее тяжкие последствия, наказывается лишением свободы на срок от 3 до 7 лет с лишением права занимать определённые должности или заниматься определённой деятельностью на срок до 3 лет (ст. 283 УК РФ). Разглашение может быть как устным, так и письменным. Оно может выразиться путём не только действия, но и бездействия.

Уголовная ответственность наступает при совершении тайного хищения чужого имущества; кражи, совершенной группой лиц по пред-

варительному сговору. В уголовном порядке контрабанда, т.е. перемещение в крупном размере через таможенную границу РФ товаров или иных предметов, совершенное помимо или с сокрытием от таможенного контроля, либо с обманным использованием документов или средств таможенной идентификации, либо совершённое с недекларированием или недостоверном декларированием, наказывается лишением свободы на срок до 5 лет.

К материальной ответственности привлекаются члены экипажа вне зависимости от привлечения их к уголовной или дисциплинарной ответственности. Возмещение ущерба производится по распоряжению администрации (судовладельца) путём удержания из заработной платы работника. Материальная ответственность в полном объёме причинённого ущерба наступает в следующих случаях, когда: а) между членом экипажа и администрацией заключён договор о полной материальной ответственности; б) имущество и другие ценности были получены работником под отчёт по разовой доверенности или по другим разовым документам; в) ущерб причинён действиями работника, содержащими признаки деяний, преследуемых в уголовном порядке; г) ущерб причинён недостаточей, умышленным уничтожением или умышленной порчей материалов; д) ущерб причинён не при исполнении трудовых обязанностей; е) ущерб причинён работником, находящимся в нетрезвом состоянии.

Гражданско-правовая ответственность связана с возмещением вреда, причинённого судну, имуществу в результате противоправного деяния. Ст. 1064 ГК РФ предусматривает, что вред, причинённый организации, подлежит возмещению в полном объёме лицом, причинившим вред.

Дисциплинарная ответственность – особый вид юридической ответственности. Нарушение работником при исполнении своих обязанностей, а также установленных правил поведения в служебных командировках и на служебной территории, даже если оно совершено не при исполнении трудовых обязанностей, является дисциплинарным проступком. За совершение дисциплинарного проступка на работника налагаются следующие виды дисциплинарного взыскания: а) замечание; б) выговор; в) строгий выговор; г) предупреждение о неполном служебном соответствии; д) изъятие дипломов у капитанов или лиц командного состава на срок до 3 лет с переводом с согласия работника на другую работу на тот же срок с учётом профессии (специальности); е) увольнение.

3. Международно-правовой режим морских пространств

3.1 Режим открытого моря за пределами национальной юрисдикции.

Под открытым морем (high sea, open sea) понимаются все части

Мирового океана, которые находятся за внешней границей исключительной экономической зоны (ИЭЗ).

Открытое море не может быть подчинено чьему-либо суверенитету, оно находится, в общем и равноправном пользовании всех государств. Правовой режим открытого моря

в отличие от других видов морских пространств регламентируется исключительно нормами международного морского права, прежде всего, положениями Конвенции ООН по морскому праву 1982 г. и Конвенции Об открытом море 1958 г.

Открытое море должно быть доступно для всех государств: как имеющих выход к морю, так и континентальных. Согласно Конвенции "Об открытом море" 1958 г. его режим регламентируется основными принципами:

- а) свобода судоходства;
- б) свобода рыболовства;
- в) свобода прокладки подводных кабелей и трубопроводов;
- г) свобода полетов над открытым морем.

Конвенция ООН по морскому праву 1982 г. расширила понятие открытого моря, включив дополнительно в указанный перечень:

- д.) свобода возведения искусственных островов и сооружений;
- е) свобода научных исследований.

Осуществляя эти свободы, все государства должным образом должны учитывать интересы и других государств,- свобода открытого моря не имеет абсолютного характера Основу правового режима судоходства в открытом море составляет принцип свободы открытого моря, являющийся одним из общепринятых принципов современного международного права. Из чего следует принцип исключительной юрисдикции государства флага, в соответствии с которым любое судно, находящееся в открытом море подчиняется законам и власти только того государства, под флагом которого оно плавает.

В условиях обеспечения неукоснительного выполнения норм и правил, касающихся правового режима открытого моря, конвенция 1982 г. предусматривает осуществление следующих превентивных мер.

1. Право на осмотр судна. Военный корабль, встретивший в открытом море иностранное судно, не пользующееся полным иммунитетом (т.е. не военный корабль или судно, состоящее на коммерческой службе), может подвергнуть его осмотру, если есть разумные основания подозревать, что это судно:

- а) занимается пиратством;
- б) занимается работоторговлей;
- в) занимается несанкционированным вещанием;
- г) не имеет национальности;

д) в действительности имеет ту же национальность, что и данный военный корабль, хотя на нем поднят иностранный флаг или оно вообще отказывается поднять флаг.

Статья 108 Конвенции 1982г. предусматривает, что все государ-

ства сотрудничают в пресечении незаконной торговли наркотиками и психотропными веществами, осуществляемой в открытом море в нарушение международных конвенций. Любое государство, которое имеет разумные основания считать, что судно, плавающее под его флагом, занимается незаконной торговлей наркотиками или психотропными веществами может обратиться к другим государствам с просьбой о сотрудничестве в пресечении такой незаконной торговли.

2. Право преследования по горячим следам. Конвенция 1982 г. подробно регламентирует вопрос о праве преследования иностранного судна в случаях, если компетентные власти прибрежного государства имеют достаточные основания считать, что оно нарушило законы и правила этого государства. В соответствии со ст. 111 Конвенции 1982 г. преследование судна может начаться, если иностранное судно (или одна из его шлюпок) находится во внутренних водах, в территориальном море, в архипелажных водах или в прилежащей зоне преследующего государства и может продолжаться за их пределами только при условии, что преследование не прерывается.

3.2 Внутренние морские воды. Правовой режим.

Внутренние морские воды – это часть водного пространства, простирающегося в сторону берега от исходных линий, от которых отмеряется ширина территориального моря (ст. 8 Конвенции 1982 г).

В соответствии со ст. 1 ФЗ “О внутренних морских водах, территориальном море и прилежащей зоне Российской Федерации” 1998 г. к внутренним морским водам РФ относятся воды:

а) портов, ограниченные линией, проходящей через наиболее удаленные в сторону моря точки гидротехнических и других постоянных сооружений портов;

б) заливов, бухт, лиманов и губ, берега которых полностью принадлежат РФ, до прямой линии, проведенной от берега к берегу в месте наибольшего отлива, где со стороны моря впервые образуется один или несколько проходов, если ширина каждого из них не превышает 24 морских миль;

в) заливов, бухт, лиманов и губ, морей и проливов с шириной входа в них более чем 24 морские мили, которые исторически принадлежат РФ, перечень которых устанавливается Правительством РФ в “Извещениях мореплавателям”.

Некоторой особенностью отличаются так называемые исторические морские воды, т.е. моря заливного типа или заливы, окруженные берегами одного государства, несмотря на то, что они соединяются с океаном и что ширина входа в них превышает 24 мили. Эти воды относятся к внутренним морским водам государства в силу их особого экономического или оборонного значения для данной страны либо сложившейся исторической традиции.

Историческими заливами, а, следовательно, внутренними морскими

ми водами объявлены заливы Петра Великого (РФ), Фанди (США), Гудзонов (Канада), Бристольский (Англия), Ла-Плата (Аргентина и Уругвай), Фонсека (Гондурас, Сальвадор и Никарагуа).

Историческими признаются не только заливы, но и воды других морских пространств. К ним относятся, например, пролив Полк, расположенный между островом Цейлон и Индией, Гудзонов пролив у берегов Канады, Белое море.

В результате международного признания возможности распространения прав прибрежного государства по историческим основаниям не только на заливы, но и на другие морские пространства в доктрине международного права сложилась концепция исторических вод. Ими обычно считаются прилегающие к сухопутной территории морские пространства, на которые в силу исторически сложившихся оснований распространяются исключительные или преимущественные права прибрежного государства. (Исключительными считаются права, осуществление которых данным государством исключает аналогичные права любых других государств, преимущественными – осуществление которых предоставляет обладающими ими государству приоритет перед другими государствами)

Правовой режим внутренних морских вод, включая порты, регулируется национальным законодательством прибрежного государства с учетом действующих норм международного права и двусторонних обязательств по вопросам внешних морских сношений. В соответствии с этим каждое государство вправе устанавливать в этих водах условия судоходства, лоцманской проводки, морских промыслов и других видов деятельности, а также навигационные, портовые, таможенные и другие правила, обязательные для выполнения всеми отечественными и иностранными судами, военными кораблями, а также физическими и юридическими лицами.

Иностранные суда могут заходить во внутренние морские воды другого государства только по его разрешению, причем любое государство вправе полностью запретить вход в свои внутренние морские воды любым иностранным судам. Однако в интересах международного экономического и иного сотрудничества иностранные невоенные суда обычно допускаются в отдельные порты, перечень которых определяется государством по своему усмотрению и объявляется для общего сведения ежегодно в первом выпуске Извещений мореплавателям.

Допуская иностранные суда в свои внутренние морские воды, прибрежное государство не взимает за это плату или сборы, но может взимать их за предоставленные услуги, а также за пользование каналами, причалами, маяками и др. техническими средствами, требующими затрат на их сооружение и постоянное поддержание в нормальном техническом состоянии.

Государства могут предоставлять друг другу на основе взаимности во внутренних морских водах и портах национальный режим или режим наиболее благоприятствуемой нации, или то и другое вместе взятое.

Под национальным режимом понимается предоставление государством иностранным невоенным судам, их грузам и пассажирам такого же режима, как и для своих национальных судов, пассажиров и грузов. Обычно национальный режим не распространяется на каботаж, буксировку, спасательные работы в портовых водах, льготы для спортивных и промысловых судов.

Под режимом наиболее благоприятствуемой нации понимается предоставление государством иностранным невоенным судам, их грузам и пассажирам таких льгот, которые она уже предоставила (или может предоставить в будущем) судам любого третьего государства.

3.3 Правовой режим морских портов.

Под морским портом понимается совокупность объектов инфраструктуры морского порта, расположенных на специально отведенных территории и акватории и предназначенных для обслуживания судов, используемых в целях торгового мореплавания, комплексного обслуживания рыбопромыслового флота, обслуживания пассажиров, осуществления операций с грузами, в том числе для их перевалки и других услуг, обычно оказываемых в морском порту, а также взаимодействия с другими видами транспорта.

Под портовыми властями понимаются соответствующие администрации морских портов, осуществляющие административно-властные и другие возложенные на них федеральными законами и постановлениями Правительства РФ полномочия.

Правовой режим в морских портах в основном регламентируется нормами национального законодательства с учетом сложившихся традиций в международной морской практике и в целом мало чем отличается от режима внутренних морских вод. Вводя тот или иной правовой режим портов, государства могут для своих и иностранных судов устанавливать различные правила входа, выхода и пребывания в порту, выполнения установленных формальностей и обслуживания, что обуславливается вполне определенными политическими, экономическими и юридическими нормами.

Заход в порт и пребывания в нем иностранных судов порождают определенную систему правоотношений судна, экипажа и судовладельцев с администрацией порта и местными органами власти, которая применительно к невоенным судам охватывает такие виды контроля и услуг как:

а) санитарный, пограничный (иммиграционный), таможенный, фискальный и портовый контроль в целях обеспечения безопасности мореплавания в соответствии с Процедурой контроля судов государством порта (резолюция А.787 (19) ИМО с поправками в А.882 (21) от 25 ноября 1999 г.), контроля в обеспечении контроля рекомендаций и требований Конвенции 2006 г. "О труде в морском судоходстве", а также расследования различных правонарушений, в том числе связанных с ава-

рийными случаями;

б) предоставление кранов, причалов, буксиров, лихтеров, складов, наземных транспортных средств;

в) обеспечение всеми видами материально-технического и продовольственного снабжения, а также предметами широкого потребления;

г) производство необходимых ремонтных работ;

д) культурное обслуживание экипажа;

е) взимание портовых сборов (корабельного, причального, маячного, лоцманского и др.) как фискального характера, так и за предоставление судну конкретной услуги.

Эти формальности и предоставление услуг выполняются на общих основаниях без какой-либо дискриминации. Между заинтересованными государствами могут заключаться соглашения о взаимном предоставлении определенных льгот и преимуществ по сравнению с судами тех стран, с которыми подобных соглашений не имеется. Такие соглашения предусматривают установление национального режима или режима наиболее благоприятствуемой нации.

Встречается также смешанный льготный режим, предусматривающий в отношении одних льгот предоставление режима наибольшего благоприятствования, а в отношении других – национального режима. От смешанного существенно отличается режим равных возможностей, при котором одно государство предоставляет другому одновременно национальный режим и режим наиболее благоприятствуемой нации в зависимости от того, какой наиболее удобен для того, кто им пользуется.

Прибрежные государства сотрудничают в определении мер, направленных на облегчение оформления прихода, стоянки и отхода судов путем введения единообразных требований относительно формальностей, процедур и документов во всех областях, где это облегчит и улучшит международное морское судоходство.

Где бы ни находилось судно, оно всегда подчиняется юрисдикции государства флага. Входя в иностранный порт, судно временно оказывается в пределах действия территориального верховенства прибрежного государства и обязано подчиняться также его законам, правилам и предписаниям, относящимся к регулированию движения судов, приемке лоцманов, постановке на якорь, пользованию судовой радиостанцией, таможенному и санитарному контролю, местам и способам погрузки и выгрузки грузов и людей, уплате портовых сборов и налогов, сходу на берег членов экипажа и пассажиров, уголовной, гражданской и административной юрисдикции.

Уголовная юрисдикция выражается в праве расследования и рассмотрения дел о преступлениях. Суда, находясь в иностранных внутренних водах, полностью подчиняются уголовной юрисдикции прибрежного государства, компетентные органы и суды которых могут расследовать (включая производство обыска и ареста) и рассматривать дела о преступлениях, совершенных на борту судна членами экипажа

или другими лицами. Однако если совершенное преступление не затрагивает интересов прибрежного государства, не нарушает общественно-спокойствия или порядка на берегу или в порту, не затрагивает интересов лиц, не принадлежащих к судовому экипажу данного судна, или не связано с незаконной торговлей наркотическими средствами, местные власти обычно воздерживаются от осуществления на нем своей уголовно-юрисдикции.

Если на борту судна, находящегося во внутренних морских водах другого государства, преступление совершено гражданином этого государства, юрисдикция этого государства применяется в любом случае. Местные власти прибрежного государства могут также вернуть на судно сбежавшего преступника, если между государствами существует такая договоренность. Иностранное судно не имеет права предоставлять убежище лицам, преследуемым местными органами власти прибрежного государства за совершенные преступления любого характера.

Гражданская юрисдикция предусматривает право судебных учреждений прибрежного государства рассматривать и выносить решения в отношении иностранного судна по имущественным требованиям. Такая юрисдикция распространяется на суда, находящиеся во внутренних морских водах, а также в территориальных водах.

Административная юрисдикция проявляется в праве расследования и рассмотрения дел, связанная с нарушением административных правил и предписанием властей, не влекущим за собой уголовной ответственности.

Правовой режим отечественных морских портов регламентируется ФЗ "О внутренних морских водах, территориальном море и прилегающей зоне РФ" 1998 г. и КТМ РФ 1999 г., Федеральным законом РФ от 08.11.2007 № 261-ФЗ.

3.4 Континентальный шельф. Правовой режим.

В соответствии со ст. 76 Конвенции ООН по морскому праву "Континентальный шельф прибрежного государства включает в себя морское дно и недра подводных районов, простирающихся за пределы его территориального моря на всем протяжении естественного продолжения его сухопутной территории до внешней границы подводной окраины материка или на расстояние 200 морских миль от исходных линий, от которых отмеряется ширина территориального моря, когда внешняя граница подводной окраины материка не простирается на такое расстояние".

Это же нашло свое отражение в ст. 1 ФЗ О континентальном шельфе Российской Федерации: "Континентальный шельф Российской Федерации включает в себя морское дно и недра подводных районов, находящихся за пределами территориального моря Российской Федерации на всем протяжении естественного продолжения ее сухопутной территории до внешней границы подводной окраины материка.

Континентальный шельф – это:

а) поверхность и недра подводной окраины материка до ее внешней границы, если она простирается на расстояние 200 миль;

б) если внешняя граница подводной окраины материка простирается далее 200 миль, то граница континентального шельфа простирается далее, но не более 350 миль;

в) если внешняя граница подводной окраины материка не простирается до 200 миль, то граница континентального шельфа простирается на расстояние 200 миль от исходных линий, от которых отсчитывается территориальное море или

г) граница континентального шельфа простирается на 100 миль от изобаты 2500 метров.

Данные о границах континентального шельфа за пределами 200 морских миль от исходных линий, от которых измеряется ширина территориального моря, представляются соответствующим прибрежным государством в Комиссию по границам континентального шельфа, создаваемую в соответствии с Приложением II на основе справедливого географического представительства.

Прибрежное государство сдает на хранение Генеральному секретарю ООН карты и соответствующую информацию, включая геодезические данные, перманентно (непрерывно) описывающие внешнюю границу его континентального шельфа.

Прибрежное государство осуществляет над континентальным шельфом суверенные права в целях разведки и разработки его природных ресурсов.

Права прибрежного государства на континентальный шельф не затрагивают правового статуса покрывающих вод и воздушного пространства над этими водами.

Все государства имеют право прокладывать подводные кабели и трубопроводы на континентальном шельфе. Однако определение трассы для прокладки таких трубопроводов на континентальном шельфе осуществляется с согласия прибрежного государства, которое, в свою очередь, оставляет за собой право на определении условий прокладки кабелей или трубопроводов, его юрисдикцию в отношении кабелей и трубопроводов, проложенных или используемых в связи с разведкой его континентального шельфа, разработкой его ресурсов, установок или сооружений под его юрисдикцией.

Прибрежное государство обладает исключительным правом решать и регулировать бурильные работы на континентальном шельфе для любых целей.

За разработку неживых ресурсов континентального шельфа за пределами 200 морских миль, отсчитываемых от исходных линий, от которых отмеряется ширина территориального моря, прибрежное государство производит отчисления или взносы натурой через Орган, который распределяет их между государствами – участниками Конвенции ООН по морскому праву 1982 г. на основе критериев справедливости,

принимая во внимание интересы и потребности развивающихся государств, особенно тех из них, которые не имеют выхода к морю.

Развивающееся государство, которое является нетто-импортером какого-либо полезного ископаемого, добываемого на его континентальном шельфе, освобождается от таких отчислений или взносов в отношении этого полезного ископаемого.

Правовой режим континентального шельфа РФ регламентируется Федеральным законом О континентальном шельфе Российской Федерации № 187-ФЗ от 30.11.1995 г. с последующими изменениями и дополнениями.

Природные ресурсы континентального шельфа – минеральные и другие неживые ресурсы морского дна и его недр, а также живые организмы, относящиеся к “сидячим видам”, т.е. организмы, которые в период, когда возможен их промысел, находятся в неподвижном состоянии на морском дне или под ним либо не способны передвигаться иначе, как находясь в постоянном физическом контакте с морским дном или его недрами.

Если РФ не производит разведку континентального шельфа или не разрабатывает его минеральные или живые ресурсы, никто не может делать это без согласия России, т. к. эти права являются исключительно российскими.

Компетенция федеральных органов государственной власти России на континентальном шельфе регулируется ст. 6 Законом О Континентальном шельфе РФ.

Вокруг искусственных островов, установок и сооружений на континентальном шельфе устанавливаются зоны безопасности, которые простираются не более чем на 500 метров от каждой точки внешнего края искусственных островов, установок и сооружений.

Еще в 2002 году Россия в целях приобретения прав на продолжение континентального шельфа в районе хребтов Ломоносова и Менделеева в российском секторе Арктики подала заявку в Комиссию по границам континентального шельфа. Международные эксперты нашли российские аргументы не убедительными и предложили вернуться к этому вопросу в 2009 г.

Ученые Российской Федерации продолжили сбор доказательств того, что эти горы хребтов – часть Сибирской континентальной платформы. В тоже время на эту же часть претендуют Канада и Дания, которая, например, утверждает что хребет Ломоносова является продолжением Гренландии.

В мае 2007г. атомоход “Россия” предпринял экспедицию ВНИИ океанологии в Восточную Арктику. Около 50 ученых полтора месяца изучали океанское дно и собрали убедительные материалы обоснованности территориальных претензий России.

В этой связи, для закрепления полученных результатов в июле 2007г. было осуществлено погружение наших глубоководных батискафов “Мир-1” и “Мир-2” на дно Северного ледовитого океана на глубину

4,7км в районе географического северного полюса с установкой на грунте платинового национального флага.

Если мы докажем, что подводные арктические хребты Менделеева и Ломоносова являются продолжением континентального шельфа Российской Федерации, то согласно Конвенции ООН по морскому праву 1982г. Россия сможет претендовать на часть дна арктического океана в своем секторе площадью 1,2 млн. кв. км.

Континентальный шельф представляет большой интерес, т.к. современное техническое оборудование позволяет практически осваивать ресурсы шельфа на всей его площади.

В настоящее время началась жесткая геополитическая война за находящуюся за пределами 200 мильных зон арктических государств на относительно свободную часть поверхности дна Северного Ледовитого океана. Основными участниками этой борьбы являются: Россия, Норвегия, Дания, Канада и США.

3.5 Исключительная экономическая зона.

В процессе работы Третьей конференции ООН по морскому праву 1973-1982г. большинством голосов представителей государств, принимавших участие в ее работе было принято предложение о введении прибрежными государствами 200-мильных экономических зон.

Природа возникновения ИЭЗ возникла как результат компромисса, к которому пришли государства в ходе подготовки и проведения Третьей конференции ООН по морскому праву. Это был компромисс между государствами, претендующими на значительно большую ширину территориального моря чем 12 морских миль, т.е. до 200 миль и странами, которые, будучи заинтересованными в обеспечении многосторонней морской деятельности, возражали против такого расширения территориальных пределов суверенитета прибрежных государств.

Исключительная экономическая зона (ИЭЗ) представляет собой находящийся за пределами территориального моря и прилегающий к нему район, в котором прибрежное государство осуществляет суверенные права в целях разведки и сохранения живых и минеральных ресурсов, а также юрисдикцию в отношении создания и использования искусственных островов, установок и сооружений, морских исследований и охраны морской среды.

Ширина ИЭЗ не должна превышать 200 морских миль, отсчитываемых от исходных линий, от которых отмеряется ширина территориального моря, в то же время ИЭЗ не входит в территориальное море.

Поскольку ИЭЗ находится за пределами территориального моря, т.е. за пределами государственной морской границы прибрежного государства, на нее не распространяется суверенитет этого государства.

Прибрежное государство обладает в ИЭЗ суверенным правом в целях разведки, разработки, сохранения природных ресурсов, как живых так и неживых в водах, покрывающих морское дно, на морском дне

и в его недрах, а также в целях управления этими ресурсами, и в отношении других видов деятельности по экономической разведке и разработке ИЭЗ, таких как производство энергии путем использования приливов, ветра и течений.

Прибрежное государство ежегодно определяет свои возможности в отношении вылова живых ресурсов. Если оно не может освоить всего оптимально допустимого улова, оно обязано предоставить рыбакам других государств доступ к излишкам допустимого улова на основе межправительственных соглашений.

Прибрежное государство осуществляет в ИЭЗ юрисдикцию, предусмотренную положениями Конвенции 1982 г. в отношении создания и использования искусственных островов, сооружений и установок, морских научных исследований, защиты и охраны морской среды.

Несмотря на полное признание суверенных прав и юрисдикции прибрежных государств в ИЭЗ, другие государства пользуются свободами судоходства и полетов, прокладки подводных кабелей и трубопроводов и другими правомерными с точки зрения международного морского права видами использования моря, относящимися к этим свободам.

Государства при осуществлении своих прав и выполнении своих обязанностей по Конвенции 1982 г. в ИЭЗ должным образом учитывают права и обязанности прибрежного государства и соблюдают законы и правила, принятые прибрежным государством в соответствии с положениями Конвенции и другими нормами международного права.

Государства, не имеющие выхода к морю, а также государства, находящиеся в географически неблагоприятном положении имеют право участвовать на справедливой основе в эксплуатации соответствующей части остатка допустимого улова живых ресурсов в ИЭЗ прибрежных государств того же субрегиона или региона с учетом имеющих к этому отношение экономических и географических обстоятельств всех заинтересованных государств и в соответствии с условиями двусторонними соглашениями.

Правовой режим ИЭЗ РФ регламентируется законом “Об исключительной экономической зоне РФ”, принятым 18.11.1998г., полностью соответствующим нормам международного права, а также последующими нормативно-правовыми государственными актами.

3.6 Исторические воды. Правовой режим.

Моря заливного типа или заливы, окруженные берегами одного государства и, исторически принадлежащие этому государству, даже если ширина входа в них превышает 24 морских миль, вследствие их особого экономического или оборонного значения для данной страны либо сложившейся исторической традиции, в силу их особого значения могут быть отнесены к историческим водам.

Историческими, в частности, объявлены заливы Петра Великого

(Россия), Фанди (США), Гудзонов (Канада), Бристольский (Англия), Ла-Плата (Аргентина и Уругвай), Фонсека (Гондурас, Сальвадор и Никарагуа) и др.

Кроме этого, историческими признаются не только заливы, но и воды других морских пространств. К ним относятся, например, пролив Полк, расположенный между островом Цейлон и Индией, Гудзонов пролив у берегов Канады, Белое море и другие.

Исторические воды относятся к внутренним морским водам прибрежного государства на которые распространяется национальное законодательство этого государства.

3.7 Замкнутые и полузамкнутые моря.

Определение “замкнутое или полузамкнутое море” было введено впервые в международное морское право на Третьей конференции ООН по морскому праву, которая проходила в течение 1973 – 1982 гг.

Замкнутое или полузамкнутое море в соответствии со ст. 122 принятой Конвенции по морскому праву 1982 г. это “залив, бассейн или море, окруженное двумя или более государствами и сообщаемые с другим морем или океаном через узкий проход, или состоящее полностью или главным образом из территориальных морей и исключительных экономических зон двух или более прибрежных государств”.

Правовой режим замкнутого или полузамкнутого моря регламентируется прибрежными государствами на основе общепринятых норм международного права, т.е.

координация управлением живыми и неживыми ресурсами моря, их сохранение, разведку и эксплуатацию;

координация осуществления своих прав и обязанностей в отношении защиты и сохранения морской среды;

координация политики проведения научных исследований и осуществление там, где это целесообразно, совместных программ научных исследований в данном районе;

приглашение, когда это целесообразно, других заинтересованных государств или международных государств или международных организаций для сотрудничества и претворения в жизнь в жизнь взаимовыгодных программ.

Режим замкнутых или полузамкнутых морей может предусматривать определенные ограничения либо полное запрещение плавание в них военных кораблей.

Ведение промысла морских биоресурсов в этих морях обычно регулируется многосторонними или двусторонними соглашениями, устанавливающими правила разведки и промысла в регионах замкнутых или полузамкнутых морей.

Уже в начале работы Международной конференции по морскому праву в целях охраны среды замкнутых или полузамкнутых морей ряд прибрежных государств заключили соответствующие соглашения: по

Балтийскому морю – Конвенция по защите морской среды Балтийского моря 1974 г.; по Средиземному морю -- Конвенция по защите Средиземного моря от загрязнения 1976 г.

В 1978 г. Бахрейн, Иран, Ирак, Саудовская Аравия и Оман заключили Конвенцию об охране и улучшении морской среды и прибрежных районов.

В 1983 г. ряд государств Карибского бассейна подписали Конвенцию и план действий по охране морской среды района Карибского моря.

3.8 Архипелажные воды.

Некоторое время тому назад такие островные государства как Филиппины, Фиджи, Индонезия и др., считая моря, окруженные островами этих государств водными пространствами, подпадающими под свой суверенитет, пытались ограничивать или препятствовать свободному мореплаванию. К таким водным пространствам, например, относились внутренние моря: Сулу, Сулавеси, Банда, Яванское, Серам и др. В 1955 г. Филиппины, а затем в 1957 г. Индонезия заявили в одностороннем порядке о том, что все воды, расположенные внутри этих государств являются внутренними морскими водами и поэтому на них распространяется полный суверенитет этих государств.

Введение таких ограничений создавало ряд неудобств в судовождении, терялось время, неслись определенные расходы.

На третьей Международной конференции по морскому праву в процессе ее работы статус этих вод был пересмотрен. Государству, которое состоит полностью из одного или более архипелагов и может включать другие острова было дано определение “государство - архипелаг”.

В соответствии со ст. 46 Международной конвенции ООН по морскому праву 1982 г. “архипелаг” означает группу островов, включая части островов, соединяющие их воды и другие природные образования, которые настолько тесно взаимосвязаны, что такие острова, воды и другие природные образования составляют единое географическое, экономическое и политическое целое или исторически считаются таковыми.

Государство - архипелаг ограничивает свою акваторию прямыми исходными линиями, соединяющими наиболее выдающиеся в море точки наиболее отдаленных островов и осыхающих рифов архипелага, при условии, что в пределы таких исходных линий включены главные острова и район, в котором соотношение между площадью водной поверхности и площадью суши, включая атоллы составляет от 1:1 до 9:1.

Длина исходных линий не должна превышать 100 морских миль. Однако, не более 3 процентов от общего числа исходных линий, замыкающих любой архипелаг, может превышать эту длину до 125 морских миль.

Исходные линии проводятся к осыхающим при отливе возвышениям и от них только в том случае, если на них возведены маяки или по-

добные сооружения, находящиеся всегда над уровнем моря, или если осушающее при отливе возвышение расположено полностью или частично на расстоянии, не превышающем ширину территориального моря от ближайшего острова.

Исходные линии должны обозначаться на картах такого масштаба или масштабов, которые приемлемы для точного установления их положения. Допустимо предоставлять перечни географических координат точек с указанием основных исходных геодезических данных. Такие карты или перечни географических координат в установленном порядке публикуются и, кроме этого их копии сдаются Генеральному секретарю ООН.

Ширина территориального моря, прилегающей зоны, ИЭЗ и КШ определяется от архипелажных исходных линий на общих основаниях.

Суверенитет государства – архипелага распространяется на ограниченные архипелажными исходными линиями воды, называемые архипелажными водами, на воздушное пространство над этими водами, а также на их дно и недра, равно как и на их ресурсы.

В целях обеспечения безопасности мореплавания государство–архипелаг может установить в архипелажных водах морские коридоры. Кроме этого, в случае необходимости защиты своей безопасности, государство–архипелаг может приостановить свободное плавание в архипелажных водах, в т.ч. и по морским коридорам.

Архипелажный проход по морским коридорам предусматривает право нормального судоходства и пролета единственно с целью непрерывного, быстрого и беспрепятственного транзита из одной части открытого моря или ИЭЗ в другую часть открытого моря или ИЭЗ.

Морские суда и летательные аппараты при архипелажном проходе по морским коридорам не должны отклоняться более чем на 25 морских миль в любую сторону от осевых линий во время прохода, при условии, что такие суда и летательные аппараты не будут приближаться к берегам ближе, чем на 10 процентов расстояния между ближайшими точками на островах, граничащих с морским коридором.

Государство–архипелаг может, когда этого требуют обстоятельства, после надлежащего о том оповещения заменять любые морские коридоры или схемы разделения движения, установленные или предписанные им ранее, другими морскими коридорами или схемами разделения движения.

В этом случае государство–архипелаг согласует эту необходимость с компетентной международной организацией с целью утверждения.

Если государство–архипелаг не устанавливает морских коридоров, право архипелажного прохода по морским коридорам может осуществляться по путям, обычно используемым для международного судоходства.

3.9 Морской залив с точки зрения морского права.

Морской залив – значительно вдающееся в сушу часть водного морского пространства, площадь которой равна или больше площади полукруга, диаметром которого служит линия, пересекающая вход в это углубление.

Площадь углубления считается площадью, расположенная между отметкой наибольшего отлива вокруг берега углубления и линией, соединяющей отметки наибольшего отлива пунктов его естественного входа.

Если вследствие наличия островов углубление имеет несколько входов, за диаметр такого полукруга принимается линия, длина которой равняется сумме линий, пересекающих отдельные входы. Острова, расположенные в углублении, рассматриваются как части водного пространства этого углубления.

Если расстояние между отметками наибольшего отлива пунктов естественного входа в залив не превышает 24 морских миль, замыкающая линия может быть проведена между этими двумя отметками наибольшего отлива, и ограниченные таким образом воды будут относиться к внутренним морским водам.

Если расстояние между отметками наибольшего отлива пунктов естественного входа в залив превышает 24 морские мили, прямая исходная линия в 24 морские мили проводится внутри залива таким образом, чтобы линией такого протяжения было ограничено возможно большее водное пространство.

Эти определения не могут относиться к так называемым “историческим” водам.

На морской залив распространяется законодательство прибрежного государства, которое может установить в этом заливе особый правовой режим.

3.10 Основные положения закона РФ “Об исключительной экономической зоне” 1998г.

Закон РФ “Об исключительной экономической зоне” 1998г. был принят Государственной Думой 18.11.1998г. после ратификации Российской Федерацией Международной Конвенции ООН по морскому праву 1982г.

Закон определяет статус ИЭЗ РФ, суверенные права и юрисдикцию РФ в этой зоне и осуществление их в соответствие с Конституцией РФ, общепризнанными принципами и нормами международного права и международными договорами, участницей которых является РФ.

ИЭЗ РФ – морской район, находящийся за пределами территориального моря РФ и прилегающий к нему, с особым правовым режимом.

Внутренней границей ИЭЗ является внешняя граница территориально-го моря. Внешняя граница отсчитывается от исходных линий, от которых отсчитывается территориальное море, и не может быть более 200 морских миль.

В ИЭЗ предусмотрены живые и неживые ресурсы.

К живым ресурсам относятся все виды рыб, морские млекопитающие, ракообразные (за исключением тех видов, которые относятся к т.н. “сидячим”, находящимся в постоянном физическом контакте с поверхностью или недрами континентального шельфа).

К неживым ресурсам ИЭЗ относятся все минералы, растворенные в морской воде, энергия приливов, энергия ветра и течений.

РФ в ИЭЗ осуществляет суверенные права в целях разведки, разработки, промысла и сохранения живых и неживых ресурсов и управления такими ресурсами, а также в отношении других видов деятельности по экономической разведке и разработке ИЭЗ.

РФ обладает юрисдикцией в отношении морских научных исследований, защиты и сохранения морской среды от загрязнения из всех источников, прокладки и эксплуатации подводных кабелей и трубопроводов.

Осуществляя свои суверенные права и юрисдикцию в ИЭЗ, РФ не препятствует осуществлению судоходства, полетов, иных прав и свобод других государств, признаваемых в соответствии с общепризнанными принципами и нормами международного права.

В ИЭЗ РФ все государства пользуются свободами судоходства и полетов, прокладки подводных кабелей и трубопроводов, а также другими правомерными с точки зрения международного права видами использования моря, которые могут относиться к этим свободам, связанным с эксплуатацией судов, летательных аппаратов и подводных кабелей и трубопроводов.

Федеральный закон РФ “Об исключительной экономической зоне” 1998г. разработан на основе основных принципов:

- природные ресурсы ИЭЗ РФ относятся исключительно к ведению РФ

- управлению и распоряжению природными ресурсами ИЭЗ относятся исключительно к компетенции Правительства РФ и специально уполномоченных им на то федеральных органов исполнительной власти

- платность использования природных ресурсов ИЭЗ с особым учетом экономических интересов малочисленных народов, проживающих в районах Севера и Дальнего Востока и населения субъектов РФ, проживающих на территориях, прилегающих к морскому побережью.

Право на использование живых ресурсов в ИЭЗ РФ предоставляется гражданам и юридическим лицам РФ, иностранным гражданам и юридическим лицам, а также иностранным государствам и компетентным международным организациям.

Преимущественное право на использование живых ресурсов ИЭЗ

РФ имеют представители малочисленных народов и этнических общностей Дальнего Востока и Крайнего Севера, образ жизни, занятость и экономика которых традиционно основывается на промысле живых ресурсов прибрежных районов.

Таким же правом обладает население Крайнего севера и Дальнего востока, а также население в местах постоянного проживания на территориях, прилегающих к морскому побережью, образ жизни, занятость и экономика которых традиционно основывается на промысле живых ресурсов ИЭЗ РФ.

3.11 Основные положения закона РФ “О континентальном шельфе” 1995г.

Федеральный закон “О континентальном шельфе РФ”, принятый ГД 25.10.1995 г., определяет статус континентального шельфа, суверенные права и юрисдикцию РФ на ее континентальном шельфе и их осуществление в соответствии с Конституцией РФ, общепризнанными принципами и нормами международного права, а также международными договорами РФ.

Определение континентального шельфа в полной мере совпадает с тем определением, которое приведено в ст.76 Международной Конвенции по морскому праву 1982 г.

РФ на континентальном шельфе осуществляет суверенные права в целях разведки континентального шельфа и разработки его минеральных и живых ресурсов. Эти права являются исключительными в том смысле, что в случае если РФ не производит разведку на континентальном шельфе или не разрабатывает его ресурсы, ни одно из других государств не вправе осуществлять какие-либо работы на континентальном шельфе РФ без ее согласия.

РФ вправе разрешать и регулировать буровые работы на континентальном шельфе, сооружать искусственные острова и другие сооружения. Причем, РФ осуществляет свою юрисдикцию над этим островами и сооружениями, в т.ч. юрисдикцию в отношении таможенных, фискальных, иммиграционных и санитарных законов и правил, научных исследований, защиты и сохранения морской среды, прокладки и эксплуатации подводных кабелей и трубопроводов.

Права РФ не затрагивают правового статуса покрывающих континентальных вод и воздушного пространства над ним.

Осуществляя свои суверенные права и юрисдикцию на континентальном шельфе, РФ не препятствует осуществлению свободного судостроения, иных прав и свобод других государств, признаваемых в соответствии с общепризнанными принципами и нормами международного права.

Право на использование живых и неживых ресурсов предоставляется физическим и юридическим лицам РФ и иностранных государств, иностранным государствам и международным организациям. Причем, иностранные заявители могут использовать ресурсы континентального шельфа в различных целях только на основе международных договоров РФ с государствами, гражданами которых являются эти иностранные заявители или в которых они зарегистрированы.

Основными принципами экономических отношений при пользовании ресурсами континентального шельфа являются платность пользования, ответственность за нарушение условий хозяйственной деятельности и финансовое обеспечение изучения, воспроизводства и защиты живых ресурсов КШ.

Охрану КШ, его ресурсов в целях их сохранения, защиты и оптимального использования, защиты экономических и иных законных интересов РФ осуществляют в пределах своих компетенций Федеральная пограничная служба, Министерство природных ресурсов, федеральный орган в области рыболовства.

3.12 Обоснования преследования “по горячим следам” и “непрерывно”.

Вопрос о праве преследования иностранного судна в случаях, когда власти прибрежного государства имеют достаточные основания полагать, что судно нарушило законы и правила этого государства подробно регламентируется Международной Конвенцией ООН по морскому праву 1982г.

В соответствии со ст.111 Конвенции, если иностранное судно или его шлюпка, будучи во внутренних морских водах, в территориальном море, в водах над континентальным шельфом, прилегающей зоне или в архипелажных водах прибрежного государства, нарушило законодательство этого государства, то это судно (или его шлюпка) может преследоваться кораблем береговой охраны.

Причем, объект преследования должен преследоваться “по горячим следам”, непрерывно и может продолжаться до тех пор, пока судно (или его шлюпка) не зайдет в свое и чужое территориальное море.

Эти два принципа предусматривают исключение каких - либо, неправомерных преследований, задержаний и ошибочных санкций.

Преследование и требование остановиться должно подаваться всеми доступными к восприятию преследуемым средствами (сигналы МСС, радиотелефон, радиотелеграф, световые сигналы и т.д.).

Право преследования “по горячим следам” может осуществляться только военными кораблями или летательными аппаратами или другими судами или летательными аппаратами, которые уполномочены для этой цели и имеют четкие внешние знаки, позволяющие по ним опре-

делить, что эти корабли, летательные аппараты или суда состоят на государственной службе и уполномочены для этой цели.

В случае, если преследуемое судно не выполняет аргументированных требований военного корабля или летательного аппарата, оно может применить огнестрельное оружие с целью парализовать параметры движения судна, нарушившего законы и правила прибрежного государства.

Факт неправомерного применения огнестрельного оружия расследуются компетентными органами заинтересованных государств.

Требование к любому судну остановиться, исходящее от судна, не имеющего на то санкций, будет являться неправомерным.

Если судно было остановлено или задержано вне территориального моря в условиях, которые не оправдывают осуществления права преследования по горячим следам, ему должны быть возмещены любые причиненные убытки или ущерб.

3.14 Понятие мирного прохода и где он может быть применим.

Суда всех государств, независимо от того, имеют они выход к морю или нет, пользуются правом мирного прохода через территориальное море.

Под мирным проходом понимается плавание через территориальное море с целью:

- пересечь его без захода во внутренние морские воды или не становясь на рейде или у портового сооружения за пределами внутренних вод; или

- пройти во внутренние воды или выйти из них или стать на таком рейде или у такого портового сооружения.

Проход должен быть непрерывным и быстрым. Однако остановка может быть обусловлена необходимостью остановки и постановки на якорь или вследствие непреодолимой силы или бедствия, или с целью оказания лицам, судам или летательным аппаратам, находящимся в опасности или терпящим бедствие.

Проход является мирным, если проходящим судном не нарушается мир, установленный порядок или безопасность прибрежного государства. В любом случае проход должен совершаться в соответствии с соответствием с Международной Конвенцией 1982г.

Проход не будет рассматриваться как мирный, если в территориальном море судном осуществляются такие виды деятельности как эти:

- угроза силой или ее применение против суверенитета, территориальной целостности или политической независимости прибрежного государства;

- любые маневры или учения с оружием любого типа;

- сбор любой информации;

- любой акт пропаганды;

- подъем и посадку летательных аппаратов;

- принятие на борт любого военного устройства;
- погрузку или выгрузку любого товара или валюты, посадку или высадку любого лица вопреки законодательству прибрежного государства;

- акт преднамеренного и серьезного загрязнения моря;
- несанкционированная рыболовная деятельность;
- проведение исследовательской и гидрографической работ;
- создание помех функционированию любых систем связи;
- любая деятельность, не связанная с проходом.

Суда и корабли, проходящие территориальным морем должны следовать с поднятым национальным флагом своей страны.

В целях обеспечения защиты своих национальных интересов и в соответствии нормами международного права прибрежное государство может принимать меры в области:

- безопасности судоходства и регулирования движения судов;
- защиты средств навигационного оборудования и других сооружений;
- защиты подводных кабелей и трубопроводов;
- защиты живых и неживых ресурсов моря;
- надзора за соблюдением законодательства в области рыболовства;
- сохранения окружающей среды;
- морских научных исследований и гидрографических работ;
- надзора иммиграционных, таможенных, фискальных или санитарных законов и правил.

Правила, режим плавания в территориальном море прибрежным государством опубликовываются должным образом.

При осуществлении прохода территориальным морем суда должны соблюдать законы и правила прибрежного государства, а также все международные правила, касающиеся предотвращения столкновения в море.

3.14 Прилежащие зоны. Их правовой режим.

В целях защиты своих определенных интересов прибрежное государство может установить в зоне, примыкающей к своему территориальному морю с внешней стороны т.н. прилежащие зоны.

Прилежащая зона – это примыкающее к территориальному морю морское пространство определенной ширины, в котором прибрежное государство осуществляет свои права в определенных областях.

В соответствии с положениями Конвенции 1982г. (ст. 33) прибрежное государство в прилежащей зоне может осуществлять контроль, который имеет двойное назначение.

Во-первых, он осуществляется в целях предотвращения нарушений:

- пограничных (иммиграционных);
- таможенных;

- фискальных (финансовых), а также
- санитарных законов и правил прибрежного государства, действующих в пределах его территории или территориальных вод.

Во-вторых, в целях наказания за совершенные в пределах территории или территориальных вод нарушения законов и правил этого прибрежного государства.

Основной смысл этих предписаний состоит в том, чтобы предупредить нарушения или наказывать за нарушения, которые пытаются совершить или уже совершили главным образом иностранные суда или граждане в пределах территории или территориальных вод прибрежного государства.

Контроль ведется путем общего наблюдения за проходящими судами, которое осуществляется только уполномоченными на то должностными лицами, как правило, на борту судна, выполняющего специальную правительственную службу (суда или корабли пограничной, таможенной, санитарной или др. служб).

Контроль также может осуществляться с борта военного корабля, который в соответствии с п.5 ст.111 Конвенции 1982г. имеет право преследования нарушителя по горячим следам за пределами своих территориального моря и прилегающей зоны.

Прилегающие зоны не могут быть более 24 морских миль, отсчитываемых от тех же исходных линий, от которых отсчитывается территориальное море.

В прилегающей зоне существует принцип свободы мореплавания, полетов и других видов деятельности, не затрагивающих прав прибрежного государства, предоставленных Конвенцией 1982г.

Согласно Конвенции прилегающая зона имеет строго целевое назначение: защиту таможенных, фискальных, санитарных и миграционных интересов прибрежного государства.

Некоторые прибрежные государства (Индия, Судан, Бангладеш и др.) своими национальными законодательствами распространили на прилегающие зоны не соответствующий конвенционным нормам режим зоны безопасности. США, например, мотивируя необходимостью борьбы с контрабандой, установили таможенную прилегающую зону у своего территориального моря 60 морских миль.

3.15 Понятие суверенитета над морскими пространствами.

Суверенитет (фр. верховная власть), в праве – независимость государства во внешних и верховенство во внутренних делах.

Суверенитет предполагает независимое и самостоятельное осуществление всех прерогатив верховной власти государства в акваториях и в воздушном пространстве в пределах своей государственной границы, т.е. находящихся под верховенством этого государства.

Существует суверенное равенство государств в пользовании морскими и воздушными пространствами, находящимися не под чьим-либо

суверенитетом, а в общем пользовании всех государств.

Под суверенитетом государства находятся внутренние морские воды, исторические водные пространства, территориальное море, архипелажные воды.

Государство распространяет свой полный и исключительный суверенитет на все государственные суда и военные корабли. Объем прав государства в отношении частновладельческих судов, а также прав в отношении искусственных островов, установок и сооружений зависит от статуса морских пространств, в которых они находятся или сооружаются.

Внутренние морские воды являются частью территории прибрежного государства, которое пользуется в них своим суверенитетом, как и на сухопутной территории, без каких-либо исключений. В отличие от территориального моря во внутренних морских водах право мирного прохода для иностранных судов не действует.

Суверенитет прибрежного государства распространяется не только на территориальное море, но и на воздушное пространство над ним, равно как на поверхность и недра дна в пределах этих вод.

Особо может рассматриваться режим тех перекрываемых территориальными водами проливов, которые соединяют открытое море или исключительную экономическую зону с открытым морем или исключительной экономической зоной и эксплуатируются для международного судоходства.

Особое положение морских пространств выражается в том, что их режим Конвенцией ООН по морскому праву 1982г. регулируется в отдельной части, а не в той, которой регулируется режим территориального моря.

В проливах, используемых для международного судоходства режим плавания определяется как транзитный проход. Этот режим не затрагивает в других отношениях ни правового статуса вод, образующих такие проливы, ни осуществления государствами, граничащими с такими проливами, своего суверенитета или юрисдикции над такими водами, воздушным пространством над ними, дном и недрами.

К группе морских пространств, на которые распространяется суверенитет прибрежного государства, относятся архипелажные воды. Их специфика обусловлена тем, что суверенитет государства-архипелага ограничен обязательным применением им права транзитного прохода через свои воды.

3.16 Правовой режим международных каналов.

Международные каналы – соединяющие моря и океаны искусственные сооружения, расположенные на путях интенсивного мирового судоходства. Эти каналы используются всеми государствами без дискриминации в соответствии с действующими международными соглашениями, общепризнанными принципами и нормами международного права и

национальным законодательством государств – собственников каналов.

В зависимости от географического расположения, экономического, транспортного и стратегического значения международные каналы можно подразделить на две группы:

- каналы общемирового значения, соединяющие моря и океаны в единую транспортную систему и используемые большинством государств мира (Суэцкий и Панамский каналы);

- каналы регионального значения – соединяют собой открытые моря и используемые ограниченным числом государств (Кильский и Коринфский каналы).

Суэцкий канал.

Канал соединяет Средиземное море с Индийским океаном через Красное море и Баб-эль-Мандебский пролив. Располагается канал на территории Египта, находится под его суверенитетом и является экономическим, транспортным и стратегическим водным путём общемирового значения.

Длина канала 161км, наименьшая ширина по поверхности воды 120м, глубина на фарватере 16,2 м, нормальная скорость движения в канале 7,5 узлов.

Канал построенный египетским народом и открытый для плавания в 1869г фактически принадлежал всемирной компании Суэцкого канала, находившейся под полным контролем Англии. Декретом от 26.07.1956г египетское правительство национализировало эту компанию и аннулировало все концессионные акты, а декретом от 01.01.1957 г. аннулировало навязанные Англией кабальные соглашения относительно условий эксплуатации канала.

Режим судоходства в канале регламентируется Константинопольской конвенцией относительно обеспечения свободного плавания по Суэцкому каналу от 29.10.1888г. и законодательными актами Египта, основные положения которых сводятся к следующему:

- канал в мирное и военное время всегда свободен и открыт для всех судов и кораблей без различия флагов;

- к каналу никогда не должна применяться блокада;

- военные действия не допускаются ни в канале и в его входных портах, ни на расстоянии до 3 миль от этих портов даже в случае, если Египет станет одной из воюющих сторон;

- военные корабли воюющих сторон имеют право пополнять продовольствие и запасы в канале и его входных портах только в таком количестве, которое позволяет им дойти до своего ближайшего порта;

- в военное время в канале и его входных портах военным кораблям воюющих сторон запрещается высаживаться и принимать на корабль войска, снаряды и военные принадлежности.

В соответствии с египетским законом 19.07.1957 г. управление водным путем канала и его эксплуатация осуществляются администрацией Суэцкого канала, которая издает специальные правила плавания, обязательные для всех пользователей каналов.

Для прохода по каналу необходимо заранее сообщить администрации название судна и его национальную принадлежность, тип судна, осадку, валовую вместимость, список судового экипажа и пассажиров, получается мерительное свидетельство (если его нет на борту), оплачиваются сборы за проход, а также выполняются другие формальности.

Транзитный проход разрешается судам длиной - без ограничений, шириной до 64 м и осадкой не более 11,6 м. Лоцманская проводка обязательна, пренебрежение услугами лоцмана наказывается штрафом.

Панамский канал.

Канал соединяет Атлантический и Тихий океаны. Проходит по территории Панамы, находится под её суверенитетом и является экономическим, транспортным и стратегическим водным путем общемирового значения.

Длина канала 81,6 км (в т.ч. 65,2 км по суше и 16,4 по дну бухты Лимон Карибского м. и Панамского залива); в канале 6 парных шлюзов для двустороннего движения; длина шлюзовых камер 305 м, ширина 33,5 м, глубина на пороге шлюза 12,5 м; среднее время прохождения по каналу 15 ч, в экстренных случаях – 4 ч.

По заключенному в 1903 г соглашению между США и Панамой Соединенные Штаты Америки получили право на продолжение строительства канала, а также его эксплуатацию.

В целях установления господства над территорией канала США 04.11.1903г. инсценировали в колумбийском штате Панама, а уже 18 ноября этого же года навязала “независимой” Республике Панама кабальный договор, в соответствии с которым получила право пользования зоной канала “на вечные времена”, выплачивая ей мизерную компенсацию.

Канал начал функционировать в 1914 г, официально он был открыт в 1920 г В последствии в течение 13 лет между США и Панамой велись переговоры о пересмотре договора 1903 г. Переговоры закончились 07.09.1977 г подписанием в Вашингтоне Договора о Панамском канале. Согласно новым договорам между Панамой и США Панама должна была поэтапно получить суверенитет над каналом, который полностью перешел к ней 31 декабря 1999 г.

С 2000 г Панама ведает управлением и обороной канала, осуществляет все виды контроля и юрисдикцию в зоне канала.

Панама в одностороннем порядке провозгласила нейтралитет канала, объявив его открытым для мирного и абсолютно равного прохода судов всех стран.

Порядок прохождения судов и кораблей по Панамскому каналу регламентируется действующими Правилами плавания по Панамскому каналу, в основу которых положена Константинопольская конвенция 1888 г и законодательство США и Панамы относительно Панамского канала.

Некоторые основные требования при прохождении каналом:

-каждое судно должно быть надлежащим образом укомплектовано экипажем с таки расчетом, чтобы обеспечить безопасность управления судном;

-каждое судно по своему оборудованию должно удовлетворять требованиям плавания через Панамский канал;

- проход по каналу, маневрирование в водах зоны канала может осуществляться только с лоцманом на борту;

- для судов, следующих по каналу транзитом лоцманская проводка бесплатна;

-нарушение требований режима прохода судов влечет уголовную или административную ответственность – судно может быть конфисковано в пользу Панама, виновные могут быть привлечены к лишению свободы сроком до 10 лет или подвергнуты штрафу на сумму до 10000 долларов.

Кильский канал

Канал соединяет Балтийское и Северное моря, был построен Германией в 1895 г и до 1917 г входил в состав внутренних водных путей Германии. Проходит по территории Федеративной Республики Германии и имеет большое экономическое и стратегическое значение для всех Прибалтийских государств.

Длина канала 98,7 км, наименьшая ширина по поверхности 104 м, глубина 11,3м. Имеются 13 расширенных мест для расхождения судов и специальные бассейны для разворота в обратном направлении.

После окончания первой мировой войны, Версальским мирным договором 1919г. в Кильском канале был установлен правовой режим, аналогичный режимам Суэцкого и Панамского каналов. Согласно ст. 380 Версальского договора Кильский канал и подходы к нему объявлялись постоянно свободными и открытыми для всех судов и кораблей, находящихся в мире с Германией.

В 1939г. Германия издала национальные Правила плавания в Кильском канале, действующие с небольшими изменениями в ФРГ до настоящего времени. Правилами предусмотрено, что плавание по каналу разрешено в любое время суток судам всех стран после уплаты установленного Правилами сбора.

Правовой режим прохода судов регламентируется правилами плавания по фарватерам Германии. Плавание может быть ограничено властями ФРГ в целях поддержания канала в надлежащем техническом состоянии или по соображениям национальной безопасности.

Лоцманская проводка по Кильскому каналу обязательна для всех судов валовой вместимостью более 50 R.t. и с осадкой более 3,1м.

Коринфский канал

Канал соединяет Ионическое и Эгейское моря. Проходит по территории Греции и помимо экономического значения для стран средиземноморского региона имеет для них и определенное стратегическое значение.

Длина канала 6,3км, наименьшая ширина по поверхности 24,5м.,

глубина 8м. Открыт для судоходства в 1893г. Режим прохода каналом регламентируется законодательством Греции и ее соглашениями с другими государствами.

Вход в канал может осуществляться только после соответствующего разрешения от администрации канала, для чего заблаговременно подается заявка на проход. В заявке указывается название судна, государственная принадлежность, размерения и чистая вместимость, порты выхода и назначения, время прибытия, потребность в буксировке и другие данные по запросу властей.

Проход по каналу разрешается круглосуточно, за исключением воскресных дней, когда канал с 06.00 до 20.00 закрывается для очистки и профилактических работ. Лоцманская проводка по каналу обязательна.

3.17 Понятие о правовом режиме морских пространств.

Международно-правовой режим морских пространств – это совокупность юридических норм, определяющих признаваемые международным правом прав и обязанности государств, их юридических и физических лиц и регулирующих взаимоотношения в процессе использования мирового океана в различных целях.

Международным морским правом морские пространства подразделяются на четыре основных части: внутренние морские воды, территориальные воды (территориальное море), исключительные экономические зоны и открытое море.

Внутренние морские воды и территориальное море – юридическая категория морских пространств, являющиеся неотъемлемой частью территории прибрежного государства, в пределах которых действует его суверенитет.

Прилежащая зона, исключительная экономическая зона, континентальный шельф и воды над ним – это морские пространства, не входящие в состав территории прибрежного государства, но на них распространяется его юрисдикция.

Открытое море - морское пространство, на которое не распространяется ни суверенитет, ни юрисдикция какого бы-то ни было государства.

В то же время, правовой режим этих категорий морских пространств внутри прибрежных государств в силу исторически сложившихся правовых особенностей не рассматривается одинаково.

Так, в отличие от внутренних морских вод в территориальном море действует право мирного прохода. Юрисдикция прибрежного государства в прилежащей зоне, исключительной экономической зоне, на континентальном шельфе и в водах над ним отличаются существенными различиями.

Особое место в классификации морских пространств занимают проливы, используемые для международного судоходства, а также проливы, режим плавания в которых регламентирован международными договорами; проливы, расположенные в исключительной экономии-

ческой зоне; судоходные реки и каналы; архипелажные воды; воды Арктики и Антарктики. Правовая классификация морских пространств была окончательно оформлена с принятием и вступлением в силу Конвенции ООН по морскому праву 1982 г. Конвенция конкретно определила права государств по отношению к морским пространствам, установила их правовой статус, выработала и закрепила должные условия соблюдения международного порядка и взаимопонимания при использовании морских пространств.

3.18 Конвенция ООН по морскому праву 1982г.

Определенный интерес всех государств мира к вопросам интенсивного использования и освоения пространств и ресурсов Мирового океана в последние годы оказал существенное влияние на развитие международного морского права.

В этой связи особое место в вопросах использования Мирового океана принадлежит научно-техническому прогрессу, который позволил значительно расширить наши представления об экономических возможностях океанов и морей, а также технических путей их освоения.

Рассматривая современный экономический потенциал Мирового океана, многие ученые мира называют его экономикой будущего, будучи уверенными, что богатейшие биологические, минеральные, химические и энергетические ресурсы по некоторым видам намного превосходят аналогичные на суше.

Принципы использования морских пространств впервые в договорной форме были закреплены на Первой конференции ООН по морскому праву, состоявшейся в Женеве в 1958г., где были закреплены прогрессивные нормы и принципы международного морского права, такие, как свобода открытого моря, суверенитет прибрежного государства над территориальным морем и континентальным шельфом и другие нормы.

Настоятельную необходимость проведения Третьей конференции ООН по морскому праву определили такие факторы: во-первых, остались нерешенными проблемы Конференций 1958 и 1960 годов; во-вторых, имело место несогласие существующим морским правом на то время многими прибрежными государствами.

Наиболее важным фактором, определившим проведение Конференции, явилась нарастающая нехватка мировых ресурсов и сознание того, что дно морей и океанов содержит самые крупные неиспользуемые ресурсы, имеющиеся у человека.

17 декабря 1970г. Генеральная Ассамблея ООН постановила созвать в 1973г. Третью конференцию по морскому праву.

Третья Конференция ООН по морскому праву начала свою работу в декабре 1973г. (Нью-Йорк, 3-15 декабря 1973г.- первая сессия), проводя в дальнейшем ежегодно по одной-две сессии. В ней приняли участие более 150 государств, в том числе и делегация СССР, около 50 международных организаций и ряд наблюдателей от национально-

освободительных движений.

Для подготовки предложений были организованы три главных комитета:

- Первый комитет - международный режим морского дна за пределами континентального шельфа, включая международный орган по ресурсам морского дна;
- Второй комитет – общие вопросы морского права, включая правовую режим морских пространств;
- Третий комитет – предотвращение загрязнения морской среды, морские научные исследования и передача технологии.

На Конференции был разработан единый международно-правовой документ по режиму Мирового океана, что явилось ярким примером кодификации и прогрессивного развития международного морского права.

Конвенция 1982г. представляет собой всеобъемлющий морской кодекс международно-правовых принципов и норм использования морских пространств и освоения ресурсов Мирового океана.

Конвенция состоит из 17 частей, и вместе с девятью приложениями, которые являются ее составной частью, содержит 320 статей. В них речь идет о широком комплексе сложных проблем, затрагивающих важные политические, экономические и оборонные интересы государств.

Ряд проблем этих проблем Конвенцией урегулирован впервые, например:

- конвенционное закрепление 12-мильного предела ширины тер.вод;
- обеспечение свободного, транзитного прохода (пролета) через проливы, используемые для международного судоходства;
- признание стран-архипелагов на архипелажные воды с одновременным закреплением прав на архипелажный (транзитный) проход (пролет) по специально установленным коридорам или по международным путям, а также на мирный проход иностранных судов через архипелажные воды;
- признание прав прибрежных государств на 200-мильные исключительные экономические зоны в целях разведки, разработки и сохранения природных ресурсов с сохранением для других государств в этой зоне свобод судоходства и полетов, прокладки подводных кабелей и трубопроводов, а также других правомерных с точки зрения международного права видов использования моря;
- более четкое определение критериев установления внешней границы континентального шельфа по подводной окраине материка, но не далее 350 миль от берега прибрежного государства;
- установление режима морского дна за пределами континентального шельфа и определение порядка в отношении освоения его ресурсов;

- закрепление норм по предотвращению, сокращению и сохранению под контролем загрязнения морской среды;
- поведение и содействие проведению морских научных исследований, а также разработка и передача технологий;
- создание единой системы мирных способов урегулирования споров в различных сферах деятельности государств в Мировом океане.

Конвенция регулирует практически все известные виды деятельности в Мировом океане, не исключая возможности осуществления военной деятельности, в тоже время она не выделяет военное мореплавание в обособленный вид деятельности на море.

Ратификационные грамоты и документы о присоединении сдаются на хранение Генеральному секретарю ООН. Конвенция вступила в силу через 12 месяцев после сдачи на хранение 60-й грамоты или документа о присоединении.

Российская Федерация ратифицировала Конвенцию 1982г. в 1997г.

3.19 Транзитный проход. В каких условиях он осуществляется?

Транзитный проход представляет собой осуществление свободы судоходства и пролёта летательных аппаратов единственно в целях непрерывного и быстрого транзита через пролив между одной частью открытого моря или экономической зоны и другой частью открытого моря или экономической зоны. Однако требование о непрерывном и быстром транзите не исключает прохода через пролив для целей входа, выхода или возвращения из государства, граничащего с проливом.

Суда пользуются правом транзитного прохода, если пролив используется для международного судоходства согласно Конвенции 1982г.

К проливам, где применяется право транзитного прохода, относятся все важнейшие международные проливы: Гибралтарский, Ла-Манш, Паде-Коле, Малаккский, Сингапурский, Баб-эль-Мандебский, Ормузкий, Корейский, Сангарский, Китира, Антикитира и подобные им проливы.

При осуществлении права транзитного прохода суда и летательные аппараты должны без промедления следовать через пролив или над ним. Они обязаны воздерживаться от любой угрозы силой или её применения против суверенитета, территориальной целостности или политической независимости государств, граничащих с проливом. Суда при транзитном проходе соблюдают общепринятые международные правила, процедуры и практику, касающиеся безопасности на море, а также международные правила по предотвращению загрязнения с судов.

Конвенция ООН по морскому праву 1982 г. разрешает проливному государствам принимать законы и правила, относящиеся к транзитному проходу через проливы. Иностранцы суда обязаны соблюдать такие правила. В соответствии со ст. 44 Конвенции 1982 г. государства, граничащие с проливами, не должны препятствовать транзитному проходу и должны соответствующим образом оповещать о любой известной им

опасности для судоходства в проливе или пролёте над ним.

Во время транзитного прохода через проливы иностранные суда, в том числе морские научно-исследовательские и гидрографические суда, могут проводить какие бы то ни было исследования или гидрографические съёмки без предварительного разрешения государств, граничащих с проливом.

Государства, граничащие с проливами, могут устанавливать морские коридоры и определять схемы разделения движения для судов. Такие морские коридоры или схемы разделения движения должны соответствовать общепринятым международным правилам.

Положение о транзитном проходе не применяется, если пролив образуется островом государства, граничащего с проливом, и его континентальной частью. Данное положение правомерно лишь в том случае, когда в сторону моря от острова имеется столь же удалённый с точки зрения навигационных и гидрографических условий путь в открытое море или в ИЭЗ.

3.20 Особенности правового режима Арктики и Антарктики.

Арктика – северная полярная область земного шара, которая охватывает весь Северный Ледовитый океан, примыкающие части Тихого и Атлантического океанов, а также окраины материков Евразия и Северной Америки в пределах Полярного круга (66°33' с.ш.). В этой зоне расположено пять стран, являющихся приарктическими: Россия, США, Канада, Дания и Норвегия.

В силу своего географического положения и исторических факторов приарктические страны традиционно исходят из наличия у них особых, преимущественных прав при использовании Арктических пространств. Такой подход нашёл отражение в так называемой «секторальной теории», согласно которой каждое приарктическое государство обладает особыми правами в своём полярном секторе – треугольнике, основанием которого является побережье соответствующего государства, а сторонами – линии, проходящие по меридианам к Северному полюсу. Из 5 приарктических государств секторальное деление Арктики поддержали и законодательно закрепили за собой Канада и Россия. Канада в ряде законодательных актов (законе о северных территориях 1925 г.) и официальных заявлениях отстаивала свой суверенитет на сухопутные и морские пространства к северу от канадского побережья. Россия в ноте МИД в 1916 г., повторенной впоследствии нотой Наркомата иностранных дел СССР от 4.11.1924 г., было заявлено о включении в состав России всех земель, являющихся продолжением на север Сибирского континентального плоскогорья. Постановлением Президиума ЦИК СССР от 15.04.1928 г. «Об объявлении территорией СССР земель и островов, расположенных в Северном Ледовитом океане» было провозглашено право СССР «на все земли и острова, как открытые, так и могущие быть открытыми». Исключение было сделано лишь для во-

сточных островов архипелага Шпицберген, режим которого регулировался положениями Лоритского договора о Шпицбергене 1920 г., действующего и в настоящее время.

Морские районы Арктики, даже постоянно покрытые льдами – их правовой режим регулируется нормами международного морского права, касающимися морских пространств (внутренние морские воды, ИЭЗ и др.).

Существенные особенности режима российских арктических морей обусловлены наличием проходящих через них трасс Северного морского пути. Северный морской путь относится к категории национальных коммуникаций, правовой режим плавания иностранных судов по нему основан на положениях российского законодательства.

В 1998 г. был разработан Международный кодекс безопасности судов, осуществляющих плавание в полярных водах (Полярный кодекс), целью которого является обеспечение безопасности судоходства и предотвращение загрязнения полярных вод.

Антарктика – южная полярная область, включающая материк Антарктида и окружающие её районы Атлантического, Индийского и Тихого океанов с отдельными мелкими островами, ограниченная параллелью 60° ю.ш. 01.12.1959 г. двенадцатью государствами (Аргентина, Австралия, Бельгия, Чили, Франция, Япония, Новая Зеландия, Норвегия, ЮАР, США, СССР, Великобритания) был подписан Договор об Антарктике, который определил международно-правовой режим. В основе режима лежит принцип использования района действия Договора исключительно в мирных целях. Этот принцип предусматривает запрещение любых мероприятий военного характера, ядерных взрывов, удаление радиоактивных материалов. Договором гарантируется свобода осуществления научных исследований; поощряется международное научное сотрудничество; устраняется почва для потенциальных территориальных споров между Сторонами; обеспечивается инспекция наблюдателей различных государств на судах и станциях в Антарктике; предусматриваются встречи Сторон для обсуждения мер по выполнению положений Договора; устанавливается процедура разрешения споров и механизм изменения Договора. Договор устанавливает, что любое государство – член ООН может присоединиться к нему. В настоящее время участниками Договора является 43 государства.

3.21 О порядке захода судов и их пребывания в иностранных портах.

В период пребывания в иностранном порту судно полностью подчиняется правопорядку, установленному прибрежным государством. В первую очередь это касается таможенного санитарного и навигационного режимов, сборов, пошлин, условий погрузочно-разгрузочных работ, схода и пребывания на берегу членов экипажа, мер безопасности и контроля и т.п.

Указания администрации порта и других местных властей, соответствующих законодательству прибрежного государства, являются для судна обязательными. При наличии достаточных к тому оснований прибрежное государство вправе, за исключением изъятий, предусмотренных международными соглашениями, осуществить свою уголовную, гражданскую и административную юрисдикцию.

В практике торгового мореплавания в зависимости от объёма льгот и привилегий, предоставляемых торговым судам в иностранных портах, различают 2 основных вида правового режима судов: режим наиболее благоприятствуемой нации (режим наибольшего благоприятствования) и национальный режим. Тот или иной режим пребывания иностранных судов в порту устанавливается в одностороннем порядке прибрежным государством либо соглашением, заключённым между государством флага судна и государством порта.

Режим наибольшего благоприятствования означает, что судам договаривающейся стороны предоставляется такой же правовой режим, которым пользуются суда любого третьего государства.

Национальный режим означает, что иностранные суда пользуются теми же правилами, что и собственные торговые суда государства порта.

Прибытие судна в иностранный порт, стоянка и выход из порта обусловлены целым рядом требований, устанавливаемых прибрежным государством. Требования (портовые формальности) касаются как документов, которые должны быть представлены портовой администрации, так и обязательной проверки судна, груза, багажа, членов экипажа и пассажиров санитарными, таможенными и пограничными властями. Сношение судна с берегом (разгрузка и погрузка, посадка и высадка пассажиров, обход и требование членов экипажа на берегу и т.д.) производится с разрешения соответствующих портовых властей при соблюдении специальных местных правил.

По прибытии судна в порт капитан должен передать портовым властям декларацию, содержащую сведения о судне, грузе и т.п., а также другие документы, в зависимости от установленных в порту правил.

Принятая в 1965 г. Конвенция по облегчению международного морского судоходства унифицировала требования в части документов, представляемых в иностранном порту. Портовые власти государств-участников Конвенции по прибытии или отходе судов вправе требовать от администрации судна лишь следующие документы: общую декларацию; грузовую декларацию; декларацию о судовых припасах; декларацию о личном имуществе экипажа; список членов экипажа; список пассажиров; документ, предписываемый Всемирной почтовой конвенцией, и морскую санитарную декларацию. Те же документы, за исключением декларации об имуществе членов экипажа, требуются и при отходе судна. В Конвенции даны рекомендации о содержании каждого из указанных документов.

3.22 Особенности правового режима Охотского моря.

В связи с пробелами в действующем международно-правовом регулировании промысла в незначительной по площади открытой части Охотского моря, со всех сторон окружённой экономической зоной России, возникла реальная угроза полного истребления биоресурсов в результате бесконтрольной эксплуатации этого района многочисленными экспедициями под флагами различных стран (Польши, Кореи, Китая, Японии, Панамы, Болгарии и др.). Поэтому Дальневосточная Ассоциация морских капитанов обратилась к Президенту РФ с просьбой в срочном порядке поручить Министерству иностранных дел России подготовить (с учётом экспертного заключения Центрального научно-исследовательского института технологии и рыбного хозяйства) проекта необходимых соглашений с заинтересованными государствами о моратории на промысел в «открытом» районе до восстановления уже истощённых запасов биоресурсов и активизировать усилия правительства РФ по решению этой проблемы на международном уровне.

Россия официально признала наличие территориальной проблемы в российско-японских отношениях. Поскольку этот спор является правовым и существенно затрагивает экономические интересы сторон, то по их соглашению он может быть разрешён независимым международным арбитражным органом (Международным судом ООН). Переговоры продолжаются. Помимо островов речь идёт о судьбе значительного участка российской экономической зоны, через который мигрируют многочисленные стада лососевых, размножающихся в русских реках.

Законодательство РФ об экономической зоне и принятые в его развитие правила полностью соответствуют современному международному морскому праву.

3.23 Особенности правового режима Берингова моря.

До 1867 года Берингово море было «внутренним» российским морем, так как со всех сторон было окружено побережьем России – с запада Чукоткой, Камчаткой, с востока и юга – Аляской и Алеутскими островами, которые в то время принадлежали России.

В 1867 г. территория Аляски и Алеутских островов и другие территории наших Северо-Американских колоний были уступлены Россией на все времена США за 7,2 млн. долларов США. Эта договорённость оформлена соответствующей конвенцией от 18 (30) марта 1867 г., которую в мае 1867 г. ратифицировали Россия и США.

В Конвенции говорится только об уступке Россией Северо-Американских колоний, и в этой связи там, где это необходимо, указаны точные координаты линий, к востоку от которой уступлены территории. Так, в Беринговом проливе точно указано, что в точке 65°30' с.ш. в её пересечении с меридианом далее линия проходит по этому меридиану

и «направляется по прямой линии безгранично к северу, доколе она совсем не теряется в Ледовитом океане». Это соответствует чуть более 168° з.д., что было в последующем определено как граница полярных владений СССР. В Беринговом же море не было указано точных координат, кроме тех участков в проливе между материком и островами или островами, которые уступались. И даже в этом случае – между мысом Чукотский и островом Святого Лаврентия, островами Куппера (Медный) и Атту – линия определена как «проходящая на равном расстоянии между ними». В открытой же части Берингова моря в отличие от Ледовитого океана было задано только общее генеральное «юго-западное направление» без указанной координаты.

В 1976-1977 гг. повсеместно начали вводиться прибрежными государствами 200-мильные рыболовные, а затем и исключительные экономические зоны. Коснулось это и дальневосточным морей – Берингова и Чукотского, где Советский Союз и США ввели 200-мильные зоны с 1 марта 1977 г. Т.о. в центральной части Берингова моря образовалась часть моря, представляющая собой своеобразный многоугольник («бублик», как его называли рыбаки), окаймлённый дугами с радиусами, равными 200 милям, ведущих начало от советских и американских берегов. В результате возникла необходимость произвести делимитацию – разграничение 200-мильных зон между Советским Союзом и США в тех районах этих морей, где зоны «накладывались, перекрывались», то есть расстояние от побережий в целом составляло менее 400 миль. Как оказалось, такие районы весьма протяжённые – около 1500 миль, таким образом эта граница – одна из самых протяжённых в мире рыболовных границ двух соседних государств.

24 февраля 1977 г. было достигнуто Соглашение, согласно которому СССР отдаёт указанный участок США, и что этот участок войдёт в состав американской зоны, если России взамен потерь будет выделена квота соответствующего объёма в районе американской зоны, где российский флот традиционно вёл промысел.

Вплоть до 1981 г. США выделили квоту этим рыбакам, но в последующем выделение квот прекратилось в связи с введенными США санкциями, связанными с афганскими событиями.

Одновременно с тем в конце переговоров выяснилось, что при определении линии разграничения у сторон различное представление о её происхождении. Советская сторона считала, что она должна проходить по локсодромии, а американская сторона – по ортодромии. В результате разного подхода создался участок площадью около 15 тыс. кв. миль, который являлся с рыболовной точки зрения важным для нашего рыболовства.

В результате Соглашения от 1 июня 1990 г., которое было подписано министром иностранных дел СССР Э.Шеварднадзе и Госсекретарём США Д.Бейкером СССР уступало ещё один участок нашей 200-мильной зоны. Линия разграничения в Беринговом море («линия Шеварднадзе-Бейкера») определилась координатами с точками:

№1	- 65°30'01" N	и 168°58'48" W
№ 36	- 60°11'40" N	и 179°46'58" W
№ 37	- 59°58'29" N	и 179°41'04" W
№ 38	- 58°57'19" N	и 178°33'50" W
№ 39	- 58°58'15" N	и 178°14'56" W
№ 84	- 51°11'22" N	и 167°26'45" W
№ 87	- 50°58'39" N	и 166°59'53" W

и проходила в основном между линиями ортодромии и локсодромии.

Несмотря на то, что ст. 7 Соглашения о линии разграничения морских пространств от 1 июня 1990 г. предусматривала вступление в силу этого Соглашения в день обмена ратификационными грамотами, по предложению гос. секретаря США Д.Бейкера это Соглашение вступало в силу с 15 июня 1990 г.

В результате этого экономическая зона США оказалась в отдельных местах этого участка на 50 миль выше лимита, установленного международным правом. Наша же зона в этом районе сокращена на эту величину.

Несмотря на то, что проект Соглашения был одобрен Постановлением Совета Министров СССР «О разграничении морских пространств с США», Россия отказывается от ратификации советско-американского Соглашения 1990 г. поскольку он ущемляет Интересы российских рыбаков.

3.24 Понятие «живые» и «неживые» ресурсы исключительной экономической зоны и континентального шельфа.

В соответствии со ст. 56 Международной конвенции по морскому праву 1982 г. прибрежное государство в исключительной экономической зоне (ИЭЗ) обладает суверенным правом:

- на разведку; разработку и сохранение природных ресурсов, как живых, так и неживых, в водах покрывающих морское дно, на морском дне и в его недрах, а также в целях управления этими ресурсами и в отношении других видов деятельности по экономической разведке и разработке ИЭЗ, таких как производство энергии путём использования воды, течений, ветра.

Конвенция 1982 г. была ратифицирована РФ в 1997 г.

17 декабря 1998 г. был издан закон «Об исключительной экономической зоне», которым были определены живые и неживые ресурсы в ИЭЗ РФ.

К живым ресурсам относятся: все виды рыб, млекопитающие, ракообразные, за исключением т.н. «сидячих», которые регламентируются законом «О континентальном шельфе». К неживым ресурсам относятся: минералы, растворённые в воде, энергия морских течений, приливов, ветра.

В общем, всё то, что находится в пелагиале, т.е. в толще воды относится к ресурсам ИЭЗ.

В соответствии со ст. 77 Конвенции 1982 г. и природным ресурсам

Континентального шельфа (КШ) относятся минеральные и другие неживые ресурсы морского дна и его недр, а также живые организмы, относящиеся к «сидячим видам», т.е. организмы, которые в период, когда возможен их промысел, либо находятся в неподвижном состоянии на морском дне или под ним, либо не способна передвигаться иначе, как находясь в постоянном физическом контакте с морским дном или его недрами.

Прибрежное государство осуществляет над континентальным шельфом суверенные права в целях его разведки и разработки его природных ресурсов.

Законом РФ «О континентальном шельфе» от 30 ноября 1995 г. определены ресурсы континентального шельфа.

К живым ресурсам относятся: живые организмы, относящиеся к т.н. «сидячим видам», которые в тот период, когда возможна их добыча, находятся в постоянном физическом контакте с поверхностью или недрами.

К живым ресурсам относятся: природные ресурсы, находящиеся на дне и в его недрах.

3.25 Уголовная и гражданская юрисдикция в открытом море.

В соответствии с Конвенцией об открытом море 1958 г. и Конвенцией ООН по морскому праву 1982 г. суда в открытом море подчиняются юрисдикции только государства своего флага и, как правило, не могут задерживаться и подвергаться осмотру какими-либо судами или военными кораблями, плавающими под флагом другого государства.

Юрисдикция означает полномочие давать правовую оценки фактам, назначать санкции, разрешать вопросы о праве. Этот термин применяется также для обозначения пределов, на которые распространяются указанные выше полномочия соответствующих органов государств.

Исходя из принципов исключительной юрисдикции государства флага судна, Конвенция 1982 г. предусматривает, что в случае столкновения или другого происшествия с судном в открытом море, вызывающего уголовную или дисциплинарную ответственность должностного лица, находящегося на судне, уголовное или дисциплинарное преследование может быть возбуждено только властями государства, под флагом которого плавает судно, или того государства, гражданином которого является это должностное лицо. Ни арест, ни задержание судна не могут быть произведены даже в качестве меры расследований никем, кроме властей государства флага судна.

Изъять диплом судоводителя или квалификационное свидетельство у своего гражданина или иностранца могут только власти государства, выдавшего эти документы.

Государства вменяют в обязанность капитанов судов оказание помощи любому обнаруженному в море лицу, которому угрожает гибель,

обязывают их следовать со всей возможной скоростью на помощь, а также оказывать после столкновения помощь другому судну, его экипажу и пассажирам и, насколько это возможно, сообщить этому другому судну наименование своего судна, порт его регистрации и ближайший порт, в который оно зайдёт.

Конвенция 1982 г. возлагает на каждое государство обязанность издавать правила для предупреждения загрязнения морской воды нефтью с судов или из трубопроводов, а также в результате разработки или разведки поверхности морского дна и недр континентального шельфа.

Каждое государство обязано принимать меры для предупреждения загрязнения моря от погружения радиоактивных отходов с учётом всех норм и правил, которые могут быть выработаны компетентными международными организациями, а также сотрудничеств с другими государствами в международных организациях по предупреждению загрязнения моря или воздушного пространства над ним в результате применения радиоактивных материалов или других вредоносных веществ.

4. Коммерческая эксплуатация морских судов

4.1 Коносамент. Его основные функции.

Коносамент (bill of lading) – документ, выдаваемый перевозчиком грузоотправителю в удостоверение факта принятия груза с обязательством доставить его в порт назначения.

Коносамент выполняет три функции:

- а) свидетельство о заключении договора о перевозке;
- б) является распиской в получении груза перевозчиком;
- в) является товарораспорядительным документом (ценной бумагой).

Обычно формы коносаментов разрабатывают сами перевозчики или соответствующие неправительственные международные организации. Они содержат на лицевой и обратной стороне довольно подробный перечень о грузе и условиях перевозки. В международном мореплавании широко применяются и так называемые “короткие” формы коносаментов, которые содержат минимум необходимых условий и отсылают к соответствующим полным условиям или чартерам (если коносамент выдается на основании чартера).

Коносамент может быть составлен: на имя определенного получателя (именной); приказу отправителя или получателя (ордерный) и на предъявителя.

Коносамент составляется в нескольких экземплярах, о количестве которых делается отметка на каждом из них. При выдаче груза по одному из экземпляров коносаментов остальные теряют силу.

В коносаменте должны быть отражены основные данные:

- а) наименование перевозчика и место его нахождения;

- б) наименование порта погрузки согласно договору морской перевозки груза и дата приема груза перевозчиком в порту погрузки;
- в) наименование отправителя и место его нахождения;
- г) наименование порта выгрузки согласно договору морской перевозки груза;
- д) наименование получателя, если он указан отправителем;
- е) наименование груза, необходимые для идентификации груза основные марки. Указанные в соответствующих случаях на опасный характер или особые свойства груза, число мест или предметов и масса груза или обозначенное иным образом его количество. При этом они указываются так, как они представлены отправителем.
- ж) внешнее состояние груза и его упаковки;
- з) фрахт в размере, подлежащем уплате получателем, или иное указание на то, что фрахт должен уплачиваться им;
- и) время и место выдачи коносамента;
- к) число оригиналов коносамента, если их больше чем один;
- л) подпись перевозчика или действующего от его имени лица.

Коносамент выдается отправителю только после приема груза к перевозке. При этом в случае обнаружения внешних дефектов груза, связанных с неясными маркировками, нарушением упаковок, тары или в случае невозможности определить вес и т.п. в коносаменте делаются соответствующие, общепринятые в международном торговом мореплавании оговорки. Отсутствие таких оговорок предполагает, что в любом случае к грузоотправителю не могут быть предъявлены какие – либо претензии, касающиеся груза.

Передача прав по коносаменту может быть с соблюдением регламентированных условий:

- а) именной коносамент может передаваться по именованным передаточным надписям или в иной форме в соответствии с правилами, установленными для уступки требования;
- б) ордерный коносамент может передаваться по именованным или бланковым передаточным надписям;
- в) коносамент на предъявителя может передаваться посредством простого вручения.

4.2 Морской брокер. Его функции.

Согласно ст. 240 КТМ РФ морской брокер – посредник, который по договору морского посредничества обязуется от имени и за счет доверителя оказывать посреднические услуги при заключении договоров купли-продажи судов, договоров фрахтования и договоров буксировки судов, а также договоров морского страхования.

Морской брокер по поручению доверителя совершает формальности, связанные с приходом судна в порт, пребыванием судна в порту и выходом судна из порта, а также другие действия, которые обычно совершает морской агент:

- а) выполнение формальностей, связанных с оформлением прихода судна в порт, пребыванием судна в порту и выходом судна из порта;
- б) оказание помощи капитану в установлении контактов с портовыми и местными властями;
- в) организация снабжения судна и его обслуживания в порту;
- г) оформление документов на груз;
- д) инкассация суммы фрахта и иных причитающихся судовладельцу сумм по требованиям, вытекающим из договора морской перевозки грузов;
- е) оплата по распоряжению судовладельца и капитана судна сумм, подлежащих оплате в связи с пребыванием судна в порту;
- ж) привлечение грузов для линейных перевозок;
- з) осуществление сбора фрахта;
- и) экспедирование груза;
- к) совершение иных действий в области морского агентирования.

Морской брокер входит в число видов коммерческих представителей (ст. 184 ГК РФ), особенности правового положения которых определяется законодательством (морской агент, биржевой брокер, фондовый брокер, страховой брокер).

В отличие от морского агента, который может выступать как от имени судовладельца-принципала, так и от своего имени, морской брокер всегда выступает от имени доверителя.

Конференция ООН по торговле и развитию (ЮНКТАД) предложила минимальные требования для всех видов морских брокеров и агентов, рекомендовав их в качестве руководящих принципов для выработки государственными органами и профессиональными ассоциациями собственных минимальных стандартов.

Для того чтобы считаться профессионально квалифицированным, брокер или агент должен:

- а) иметь необходимый опыт работы по профессии в течение не менее трех лет на ответственной должности у квалифицированного брокера или агента;
- б) быть на хорошем счету и быть способным продемонстрировать хорошую репутацию и компетенцию положительные отзывы и одобрения не менее двух специалистов в той же области и той же географической зоне;
- в) сдать такие профессиональные экзамены, которые требуются государственными органами или профессиональными ассоциациями;

Для того чтобы считаться квалифицированным в финансовом отношении, брокер должен:

- а) иметь финансовые ресурсы, адекватные его деятельности, что должно подтверждаться свидетельствами банков, финансовых учреждений, аудиторов и известными компаниями;
- б) иметь достаточное страховое покрытие гражданской ответственности от пользующейся международным признанием страховой компании или клуба взаимного страхования.

Кодекс профессионального поведения брокера или агента предусматривает обязанности:

а) выполнять свои обязательства перед принципалами честно, порядочно и беспристрастно;

б) применять высокий стандарт компетентности, с тем, чтобы все виды обслуживания выполнялись добросовестно, заботливо и эффективно;

в) соблюдать все законы и правила страны, относящиеся к выполняемым им обязанностям;

г) проявлять должную заботливость с целью защиты от мошенничества;

д) проявлять должную осторожность в работе с денежными средствами от имени принципала (глава, хозяин).

Государственные органы или профессиональные ассоциации могут применять самые эффективные меры к недобросовестным брокерам или агентам:

а) предупреждение;

б) требование принять обязательство в отношении будущего поведения;

в) временная приостановка членства в профессиональной ассоциации;

г) временная приостановка действия лицензии при ее наличии;

д) исключение из профессиональной ассоциации и отзыв лицензии, если таковая выдается государственным органом.

Брокерам, не отвечающим установленным стандартам, дается разумный срок для выполнения их требований.

4.3 Взаимная ответственность перевозчика, фрахтователя и отправителя.

Ответственность перевозчика, фрахтователя и отправителя регламентируется ст.166 КТМ. По смыслу этой статьи перевозчик несет ответственности за утрату или повреждение принятого к перевозке груза либо за просрочку его доставки в порт назначения, если докажет, что утрата, повреждение или просрочка произошли вследствие:

а) непреодолимой силы;

б) опасностей или случайностей на море и в других судоходных водах;

в) любых мер по спасению людей или разумных мер по спасению имущества;

г) пожара, возникшего не по вине перевозчика;

д) действий или распоряжений соответствующих властей (задержания, ареста, карантина и других);

е) военных действий и народных волнений;

з) действия или бездействия отправителя или получателя;

ж) скрытых недостатков груза, его свойств или естественной убы-

ли;

и) незаметных по наружному виду недостатков тары и упаковки груза;

к) недостаточности или неясности марок;

л) забастовок или иных обстоятельств, вызвавших приостановление либо ограничение работы полностью или частично;

м) иных обстоятельств, возникших не по вине перевозчика, его работников или агентов.

Перевозчик признается просрочившим доставку груза, если груз не выдан в порту выгрузки, предусмотренным договором морской перевозки груза в срок, который определен соглашением сторон, при отсутствии таких соглашений – в разумный срок, который требуется от заботливого перевозчика с учетом конкретных обстоятельств.

Лицо, имеющее право заявить требование к перевозчику в связи с утратой груза, может считать груз утраченным, если груз не выдан в порту выгрузки лицу, уполномоченному на получение груза в течение 30 календарных дней по истечении установленного срока выдачи груза.

Перевозчик несет ответственность за утрату или повреждение принятого к перевозке груза либо за просрочку его доставки с момента принятия груза для перевозки до момента его выдачи.

В соответствии со ст. 167 КТМ перевозчик не несет ответственности за утрату или повреждение принятого к перевозке груза либо за просрочку его доставки, за исключением груза, перевозимого в каботаже, если докажет, что утрата, повреждение или просрочка произошли вследствие действия или бездействия в судовождении или управления судном капитана судна, других членов экипажа судна либо лоцмана (навигационная ошибка).

Бремя доказывания того, что груз был утрачен или поврежден (задержан) вследствие навигационной ошибки, возлагается на перевозчика (судовладельца).

Перевозчик не несет ответственности за утрату или повреждение принятого к перевозке груза, прибывшего в порт назначения в исправных грузовых помещениях с исправными пломбами отправителя, доставленного в исправной таре без следов вскрытия в пути, а также перевозившего в сопровождении представителя отправителя или получателя, если получатель не докажет, что утрата или повреждение принятого к перевозке груза произошли по вине перевозчика.

За утрату груза перевозчик несет ответственность в размере его стоимости; в случае повреждения груза перевозчик возмещает ущерб в размере суммы, на которую понизилась его стоимость.

В случае, если род и вид, а также стоимость груза не были объявлены отправителем до погрузки груза и не были внесены в коносамент, ответственность перевозчика за утрату или повреждение принятого для перевозки груза не может превышать 666,67 расчетных единиц за место или другую единицу отгрузки либо две расчетные единицы за один килограмм массы брутто утраченного или поврежденного груза в зави-

симости от того, какая сумма выше.

Отправитель и фрахтователь несут ответственность за причиненные перевозчику убытки, если не докажут, что убытки причинены не по их вине или не по вине лиц, за действия или бездействия которых они отвечают.

4.4 Договор фрахтования судна на время (тайм - чартер).

Согласно ст.198 КТМ по договору фрахтования судна на время судовладелец обязуется за обусловленную плату (фрахт) предоставить фрахтователю судно и услуги членов экипажа в пользование на определенный срок для перевозок грузов, пассажиров или иных целей торгового мореплавания.

В тайм-чартере указываются наименование сторон, назначение судна, его название, технические и эксплуатационные данные, район плавания, цель фрахтования, время, место передачи и возврата судна, ставка фрахта, срок действия тайм-чартера, а также другие данные, которые по согласованию сторон могут быть включены в договор.

Тайм-чартер заключается в письменной форме. Обычно в мировой практике торгового мореплавания используются универсальные проформы тайм-чартеров, в зависимости от региона его использования, рода груза и других критериев

В случае если условиями тайм-чартера не предусмотрено иное, фрахтователь в пределах предоставленных тайм-чартером прав может заключать от своего имени договоры фрахтования судна на время с третьими лицами на весь срок действия тайм-чартера или на часть такого срока (субтайм-чартер).

К моменту передачи судна фрахтователю судовладелец обязан привести судно в мореходное состояние, т.е. принять меры по обеспечению годности судна (его корпуса, двигателя и оборудования) для целей фрахтования, предусмотренных тайм-чартером, по укомплектованию и надлежащему снаряжению судна.

В течение срока действия тайм-чартера судовладелец обязан поддерживать судно в мореходном состоянии, оплачивать расходы на страховании судна и своей ответственности, а также на содержание членов экипажа.

По окончании договора фрахтования на время фрахтователь обязан возвратить судно судовладельцу в обусловленном договором месте и в том состоянии, в каком оно было получено им, с учетом нормативного износа судна.

Капитан судна и другие члены экипажа судна подчиняются распоряжениям судовладельца, относящимся к управлению судном, в том числе к судовождению, внутреннему распорядку на судне и составу экипажа.

По вопросам, касающимся коммерческой эксплуатации судна распоряжения фрахтователя для капитана и других членов экипажа обяза-

тельны.

Срок, на который заключается договор, может быть указан в виде периода (как правило, от 2 до 10 лет) или времени, необходимого для выполнения одного либо нескольких рейсов по перевозке грузов, буксирной либо спасательной операции и других работ по усмотрению фрахтователя (трип-чартер).

В случае, если судно предоставлено фрахтователю для перевозки груза, он вправе от своего имени заключать договоры перевозки груза, подписывать чартеры, выдавать коносаменты, морские накладные и иные перевозочные документы. В этом случае фрахтователь несет ответственность перед грузовладельцем в соответствии с правилами, установленными статьями 166-176 КТМ РФ.

Фрахтователь по тайм-чартеру не несет ответственность за убытки, причиненные спасанием, гибелью или повреждением зафрахтованного судна, если не доказано, что убытки причинены по вине фрахтователя.

В случае участия зафрахтованного судна в спасательной операции, вознаграждение, причитающееся за услуги по спасанию, оказанные до окончания действия тайм-чартера, распределяется в равных долях между судовладельцем и фрахтователем за вычетом расходов на спасание и причитающейся экипажу доли вознаграждения.

4.5 Договор фрахтования судна без экипажа (бербоут-чартер).

По договору фрахтования судна без экипажа (bare boat charter) судовладелец обязуется за обусловленную плату (фрахт) предоставить фрахтователю в пользование и во владение на определенный срок не укомплектованное экипажем и не снаряженное судно для перевозок грузов, пассажиров или для иных целей торгового мореплавания

В торговом мореплавании этот договор еще называют димайз-чартером. Часто эти два термина употребляются как синонимы.

Димайз-чартер (demise charter), тем не менее отличается от бербоут-чартера тем, что по димайз-чартеру судовладелец передает фрахтователю судно на обусловленный срок в полное его владение с передачей прав контроля над командой (на время аренды экипаж судна, включая его командный состав, становятся служащими фрахтователя). Фрахтователь принимает на себя все расходы по эксплуатации судна, включая заработную плату экипажу, страхование casco (страхование средств транспортирования)

Бербоут-чартер заключается в письменной форме и должен содержать название судна, его класс, флаг, технические и эксплуатационные данные, количество расходуемого им топлива, район плавания, цель фрахтования, время, место передачи возврата судна, ставка фрахта, срок действия бербоут-чартера.

Для заключения договора бербоут-чартера обычно используются известные в торговом мореплавании проформы.

До передачи судна фрахтователю судовладелец обязан привести судно в мореходное состояние – принять меры по обеспечению годности судна (корпуса, двигателя и оборудования) для целей фрахтования, предусмотренных бербоут-чартером.

Фрахтователь осуществляет комплектование экипажа. Он в праве укомплектовывать экипаж по своему усмотрению.

Фрахтователь осуществляет эксплуатацию судна в соответствии с условиями бербоут-чартера и несет все связанные с эксплуатацией расходы, в том числе расходы на содержание членов экипажа судна. Фрахтователь возмещает расходы на страхование судна и своей ответственности, а также уплачивает взимаемые с судна сборы.

Фрахтователь несет ответственность перед третьими лицами по любым их требованиям, возникающим в связи с эксплуатацией судна, за исключением требований возмещения ущерба от загрязнения с судов нефтью и ущерба в связи с морской перевозкой опасных и вредных веществ.

Убытки, причиненные спасанием, гибелью или повреждением судна, несет фрахтователь, если не докажет, что убытки причинены не по его вине.

Если бербоут-чартер был составлен с условием выкупа судна фрахтователем по истечении срока действия этого договора, судно переходит в собственность фрахтователя, если фрахтователь исполнил свои обязательства по бербоут-чартеру и произвел последнюю уплату фрахта за месяц вперед по согласованной сторонами ставке. Судовладелец отвечает за любые недостатки купленного фрахтователем судна, если фрахтователь докажет, что такие недостатки возникли до передачи ему судна или по возникшим до его передачи причинам. Причем под любыми недостатками понимаются как скрытые, т.е. такие, которые невозможно было обнаружить при проявлении должной заботливости, так и недостатки, не носящие скрытого характера.

4.6 Договор морской буксировки.

Под буксировкой понимается перемещение объекта в определенном направлении, в том числе методом толкания либо удержание его в определенном положении, либо оказание помощи в выполнении какого-либо маневра.

По смыслу КТМ РФ различаются два вида буксировки:

а) морская буксировка – буксировка судна или иного плавучего объекта на определенное расстояние (межпортовая буксировка);

б) портовая буксировка – выполнение маневров на акватории порта (швартовка, перекантовка, заводка и вывод из дока, заводка и вывод из порта и т.д.).

Основанием для возникновения правоотношений по буксировке является договор буксировки, по которому владелец одного судна обязуется за обусловленное вознаграждение осуществить перемещение

другого судна или иного плавучего объекта на определенное расстояние (морская буксировка) либо выполнить маневры с другим судном на акватории порта, в том числе для ввода судна или иного плавучего объекта в порт либо вывода их из порта (портовая буксировка) и т.д.

Организационно-правовые вопросы буксировки регламентируются главой Х11 КТМ РФ. Однако правила этой главы применяются только в том случае, когда соглашением сторон не установлено иное.

Договор морской буксировки является консенсуальным, возмездным, двусторонним и заключается в письменной форме.

Портовая же буксировка в силу своей оперативности может быть заключена в устной форме. Для крупных судов заключение договора портовой буксировки в большинстве случаев является обязательным. Соглашение о возложении обязанностей по управлению буксировкой на капитана буксирующего судна должно быть заключено в письменной форме.

Каждая из сторон договора буксировки обязана заблаговременно привести свое судно или иной плавучий объект в состояние, годное для буксировки.

Буксировка должна осуществляться с мастерством, как того требуют обстоятельства, без перерыва и задержек, за исключением необходимых, и в соответствии с хорошей морской практикой.

Судно или иной плавучий объект, которые находятся под управлением капитана другого судна или иного плавучего объекта, должны также проявлять заботу о безопасном плавании буксирного каравана.

В обеспечение безопасности мореплавания в процессе буксировки, а также охраны человеческой жизни на море в настоящее время действуют многочисленные императивные правила. На основе этих правил Минтрансом РФ 02.07.96 г. утверждена Инструкция по безопасности морских буксировок, которая содержит определенные требования в отношении подготовки судов к буксировке.

Морская буксировка осуществляется под управлением капитана буксирующего судна и поэтому ответственность за ущерб, причиненный при морской буксировке как буксируемому объекту, так и находящимся на нем людям или имуществу, несет владелец буксирующего судна, если не докажет, что ущерб причинен не по его вине.

Стороны договора морской буксировки могут соглашением в письменной форме возложить обязанность по управлению морской буксировкой на капитана буксируемого судна или иного плавучего объекта. В этом случае ответственность за ущерб, причиненный при морской буксировке буксирующему судну либо находящимся на нем людям или имуществу, несет владелец буксируемого судна или иного плавучего объекта, если не докажет, что ущерб причинен не по его вине.

Портовая буксировка осуществляется под управлением капитана буксируемого судна или иного плавучего объекта.

Ответственность за ущерб, причиненный при портовой буксировке буксирующему судну либо находящимся на нем людям или имуществу,

несет владелец буксируемого судна или иного плавучего объекта, если не докажет, что ущерб причинен не по его вине.

Стороны договора портовой буксировки могут соглашением в письменной форме возложить обязанность по управлению портовой буксировкой на капитана буксирующего судна со всеми вытекающими из этого обязанностями и последствиями.

Буксировка в ледовых условиях всегда связана с определенными рисками. Она может осуществляться как ледоколами так и обычными судами.

Владелец буксирующего судна не отвечает за ущерб, причиненный при буксировке в ледовых условиях буксируемому судну или иному плавучему объекту либо находящимся на них людям или имуществу, если не доказано, что ущерб причинен по его причине.

4.7 Договор морского посредничества.

Определение договора морского посредничества дано в ст.240 КТМ РФ. По договору морского посредничества посредник (морской брокер) обязуется от имени и за счет доверителя оказывать посреднические услуги при заключении договоров купли-продажи судов, договоров фрахтования и договоров буксировки судов, а также договоров морского страхования.

Морской брокер в международной практике, в торговом мореплавании часто рассматривается в качестве разновидностей морского агента, наряду с портовым агентом.

Договор морского посредничества заключается в простой письменной форме от имени судовладельца, фрахтователя или оператора судна либо от имени грузовладельца с предоставлением услуг в области торгового мореплавания, включая:

- ведение переговоров и совершение различных сделок по купле-продаже морских судов;
- ведение переговоров по фрахтованию судов и осуществление контроля за исполнением чартеров;
- сбор фрахта и арендной платы, а также ведение связанных с этим различных правомерных операций;
- подготовку таможенной и грузовой документации и осуществление всех видов деятельности, требуемых для отправления груза;
- организацию получения и обработки документации и осуществление всех видов деятельности, требуемых для отправления груза;
- организацию мероприятий, связанных с оформлением, прибытием и отходом судов;
- организацию получения судном необходимых услуг во время нахождения в порту.

Морской брокер входит в число видов коммерческих представителей, особенности правового положения которых определяются законодательством (морской агент, биржевой брокер, фондовый брокер, стра-

ховой брокер).

Морской брокер по поручению доверителя может совершать формальности, связанные с приходом судна в порт, пребыванием судна в порту и выходом его из порта, а также другие действия, которые совершает морской агент в соответствии со статьей 237 КТМ РФ.

При заключении договоров морского посредничества морской брокер может представлять обе стороны таких договоров, если стороны уполномочили его. В этом случае морской брокер обязан сообщать каждой из сторон, что он представляет также другую сторону и при оказании посреднических услуг обязан действовать в интересах обеих сторон.

Морской брокер имеет право на вознаграждение за оказание посреднических услуг при заключении договоров, если такие договоры заключены в результате усилий морского брокера.

В настоящее время существует стандартная форма Международного контракта о брокерской комиссии для сделок по фрахтованию. Этот договор заключается между судовладельцем и морским брокером (фрахтовым брокером). В нем констатируется, что брокер отфрахтовал судно судовладельца на условиях чартера, который прилагается к контракту. Судовладелец обязуется уплатить брокеру комиссию или иное вознаграждение в двух возможных вариантах: а) согласно соответствующим положениям чартера; б) иным образом по соглашению между брокером или судовладельцем, которое должно быть изложено в контракте. Договор содержит также арбитражную оговорку.

4.8 Договор морского страхования.

Морское страхование является одной из разновидностей имущественного страхования. Традиционным видом морского страхования является договорное страхование. Договору морского страхования посвящены статьи 246-283 КТМ РФ.

По договору морского страхования страховщик обязуется за обусловленную плату (страховую премию) при наступлении предусмотренных договором морского страхования опасностей или случайностей, которым подвергается объект страхования (страхового случая), возместить страхователю или иному лицу, в пользу которого заключен такой договор (выгодоприобретателю), понесенные убытки.

Договор морского страхования заключается в письменной форме. Причем, как регламентирует ГК РФ (ч.2 п.1 ст.940) “несоблюдение письменной формы влечет недействительность договора страхования, за исключением обязательного государственного страхования”.

Страховщик выдает страхователю документ, подтверждающий заключение договора морского страхования. Этим документом может быть страховой полис, страховой сертификат или другой страховой документ. Кроме этого, страхователю вручаются условия страхования.

Объектом морского страхования может быть, всякий имуществен-

ный интерес, связанный с торговым мореплаванием, - судно, строящееся суда, груз, фрахт, а также плата за проезд пассажира, плата за пользование судном, ожидаемая прибыль и другие обеспечиваемые судном, грузом и фрахтом требования, заработная плата и иные причитающиеся капитану и другим членам экипажа судна суммы, в том числе расходы на репатриацию, ответственность судовладельца и принятых на себя страховщиком рисков (перестрахование). Объект морского страхования должен быть указан в договоре.

При заключении договора морского страхования страхователь обязан сообщить страховщику сведения об обстоятельствах, которые имеют существенное значения для определения степени риска и которые известны или должны быть известны страхователю, а также сведения, запрошенные страховщиком.

В случае, если при заключении договора морского страхования отсутствовали ответы страхователя на вопросы о сведениях, запрошенных страховщиком, страховщик не может впоследствии отказаться от исполнения договора морского страхования на том основании, что такие сведения ему не сообщены.

Страхователь в обусловленные договором сроки обязан уплатить страховщику страховую премию. С этого момента договор вступает в силу.

При заключении договора морского страхования страхователь обязан объявить сумму, на которую он страхует соответствующий интерес (страховую сумму).

При страховании страховая сумма не может превышать действительную стоимость судна, груза или иного страхуемого имущества в момент заключения договора морского страхования (страховую стоимость).

В случае, если страховая сумма, указанная в договоре морского страхования, превышает страховую стоимость имущества, договор является недействительным в той части страховой суммы, которая превышает страховую стоимость.

Договор морского страхования может быть заключен страхователем в свою пользу или в пользу выгодоприобретателя независимо от того, указано имя или наименование выгодоприобретателя в договоре морского страхования.

При заключении договора морского страхования без указания имени или наименования выгодоприобретателя страховщик выдает страхователю страховой полис или иной страховой документ на имя предъявителя.

Для получения страхового возмещения необходимо помимо страхового полиса представить страховщику документы, подтверждающие:

- а) свой интерес в застрахованном имуществе;
- б) наступление страхового случая;
- в) размер убытков, подлежащих возмещению страховщиком.

В случае отчуждения застрахованного груза договор морского

страхования сохраняет силу, при этом на приобретателя такого груза переходят все права и обязанности страхователя.

В случае отчуждения застрахованного судна договор морского страхования прекращается с момента отчуждения судна, что также наступает в случае передачи застрахованного судна в пользование и во владение фрахтователю по бербоут-чартеру.

В случае, если объект застрахован у нескольких страховщиков на суммы, которые в итоге превышают его страховую стоимость (двойное страхование), все страховщики отвечают только в размере страховой стоимости; при этом каждый из них отвечает в размере, пропорциональном отношению страховой суммы согласно заключенному им договору морского страхования к общей страховой сумме по всем договорам морского страхования, заключенным в отношении данного объекта.

Страховщик не несет ответственность за убытки, причиненные умышленно или по грубой осторожности страхователя или выгодоприобретателя либо его представителя.

4.9 Клубы взаимного страхования.

Взаимное страхование охватывает страхование ответственности судовладельца в той части, в которой она осталась непокрытой договорным страхованием. Для этой цели судовладельцы объединяются в клубы взаимного страхования. Эти клубы называются взаимными обществами, поскольку все члены клуба делят ответственность на взаимных началах.

Взаимное страхование заключается в том, что судовладельцы, объединяясь в клубы взаимного страхования, создают страховой фонд для возмещения возникших убытков у того или иного судовладельца.

Первоначально существовали отдельно “клубы защиты” (Protecting Clubs) и “клубы возмещения” (Indemnity Clubs). В настоящее время эти оба вида клуба слились в единый клуб страхования ответственности перевозчика в клубах взаимной защиты и возмещения (Protecting and Indemnity Clubs – P and I Clubs).

Клубы управляются Советом директоров, которые обычно поручают ведение дел частной фирме.

Страховой взнос формируется из трех составляющих, таких как: авансовый взнос нетто, дополнительный взнос и взнос фиксированный на перестрахование убытков.

Размер авансового взноса зависит в первую очередь от статистики убытков у конкретного судовладельца за предыдущие годы и тенденции их развития в ту или иную сторону. Также принимаются во внимание факторы, связанные с количеством судов в страховом портфеле, типы и размеры судов, род перевозимых грузов, район плавания, флаг судна, репутация судовладельца.

Величина дополнительного взноса утверждается Советом директоров клуба до начала полисного года.

Доля общего взноса на перестрахование больших убытков исчисляется по заранее объявленным и единым для всех клубов ставкам. Величина их зависит исключительно от типа судна.

Взносы судовладельцев в клуб носят двоякий характер: одна часть (большая) взносов предназначена на покрытие убытков членов клуба, другая – на покрытие административных расходов.

Судовладельцы могут “вводить суда” (специфический термин клубных правил) на полисный год (с 20 февраля по 20 февраля следующего года), на несколько месяцев или на рейс.

Клубы в своей работе анализируют причины страховых случаев. В случае, если, например, будет установлено, что убытки явились следствием небрежности, халатности, низкой квалификации капитана или экипажа, это может повлечь за собой повышение клубами страховых взносов.

Крупнейшие клубы взаимного страхования объединяются в международную группу клубов ПУЛ (англ. pool-общий котел), в которых застрахован почти весь тоннаж, страхующийся в клубах. Цель такого объединения – проведение анализа работы клубов, входящих в ПУЛ.

Каждый клуб поддерживает сеть своих корреспондентов, расположенных в портах по всему миру, основной задачей которых является обеспечение на местах интересов членов клуба. Обслуживание заключается в оказании помощи капитанам судов, судовладельцам в урегулировании претензий, подборе и назначении сюрвейеров, экспертов и других специалистов в области торгового мореплавания.

Правила клубов предусматривают обязанность судовладельца немедленно информировать корреспондентов клуба о происшедшем или предполагаемом страховом случае (столкновение, навал, разлив нефти, утрата или повреждение груза и т.п.).

Вовремя информирование капитаном о страховом случае дает возможность корреспондентам клуба Р and I оперативно и без каких-либо задержек организовать подготовительную работу по расследованию страхового случая в минимально возможные сроки.

Если взносов, определенных основной ставкой, не достаточно для покрытия убытков по всем введенным в клуб судам, судовладельцы – члены клуба вносят дополнительные взносы по решению Совета директоров и даже аварийные взносы при исключительно больших размерах убытков.

Если основные взносы составили страховой фонд за данный год, превысивший страховые возмещения, остаток либо возвращается судовладельцам-членам, либо зачисляется в фонд следующего года.

Основные функции клубов взаимного страхования выражаются в следующем:

- страхование ответственности судовладельцев перед третьими лицами;
- обеспечение квалифицированной консультацией судовладельцев-членов клуба по вопросам морского права и коммерческой практи-

ки;

- установление контактов со стивидорными и складскими компаниями, компаниями по охране, заключение договоров с наиболее солидными из них;

- принятие мер по предотвращению ареста застрахованных в клубе судов путем выдачи гарантии клуба или даже банковской гарантии.

Наиболее распространенными и значительными рисками, которые берут на себя клубы взаимного страхования, в соответствии со своими правилами, являются риски:

- ответственность за столкновение (страхование не возмещаемой договорным страхованием 25% суммы, выплаченной судовладельцу пострадавшего судна);

- ответственность за вред, причиненный недвижимым или плавающим объектам (причал, док, пирс, плавающий контейнер и т.п.);

- ответственность за удаление остатков кораблекрушения;

- ответственность по договорам найма кранов, лихтеров и других погрузо-разгрузочных приспособлений;

- ответственность за несохранность груза;

- неполучение доли, причитающейся с груза по общей аварии;

- различные штрафы, налагаемые на судовладельцев соответствующими органами власти, судом, арбитражем (штрафы за загрузку судов сверх грузовой марки не возмещаются);

- расходы в связи с карантинном (расходы на дератизацию, дезинсекцию и т.п.).

Ответственность клуба по претензиям принято называть “зеркалом ответственности судовладельцев”.

Клуб несет ответственность перед своими членами в таком раз- мере, в каком судовладельцы-члены ответственные перед третьими ли- цами.

Претензии, по которым ответственными являются судовладельцы- члены клуба, не могут заявляться непосредственно клубу.

Они заявляются судовладельцу, который оплачивает обоснован- ную претензию с санкции клуба, после чего клуб возмещает ему выпла- ченную сумму.

Преимущества взаимного страхования, хорошая организация ра- боты клубов, привычность грузовладельцев к контактам с представите- лями клубов в различных портах послужили причиной признания целе- сообразности страхования ответственности многими судовладельцами, особенно в линейных перевозках.

4.10 Общая авария.

В российском законодательстве основные положения об общей аварии определены в Кодексе торгового мореплавания. Согласно ст.284 КТМ РФ общей аварией признаются такие убытки и расходы, которым присущи четыре основных фактора:

- разумность убытков и расходов;
- намеренность этих убытков и расходов;
- чрезвычайность убытков и расходов;
- общая опасность для судна, груза и фрахта.

Общая авария не может означать полной гибели, поскольку необходимым условием признания аварией общей является то, что акт общей аварии (выбрасывание груза за борт, отклонение судна от прямого пути следования и т.д.) должен иметь хотя бы частичный полезный результат. Важным условием признания инцидента общей аварией является совместная заинтересованность нескольких лиц (судовладельца, грузовладельца и владельца фрахта) в предотвращении гибели имущества.

Общая авария распределяется между судном, фрахтом и грузом соразмерно их стоимости во время и месте окончания общего морского предприятия, определяемой в соответствии с правилами, установленными ст. 304 КТМ (Контрибуционная стоимость).

Правило, установленное главой “Общая авария” КТМ (за исключением норм, определяющих диспашу), не является императивным. Оно применяется только тогда, когда соглашением сторон устанавливаются иные условия.

В случаях, если порядок возмещения убытков предусмотрен соглашением сторон, а также в случаях неполноты подлежащего применению закона при определении рода аварии, установлении размеров общеаварийных убытков и их распределении применяются Йорк-Антверпенские правила об Общей аварии 1990 г. и соответствующие морские обычаи торгового мореплавания.

Общая авария не применяется к военным кораблям и судам, используемым исключительно для некоммерческой правительственной службы.

Общая авария представляет собой единый институт, в основе которого лежит общность интересов участников морской перевозки. Она возникает в момент наступления опасности, общей для всех участников перевозки.

4.11 Виды общей аварии.

-Убытки и расходы, связанные с заходом судна в место убежища.

К этому виду убытков и расходов относятся расходы, связанные с заходом в порт или иное место погрузки груза вследствие несчастного случая или другого чрезвычайного обстоятельства, вызвавшего необходимость такого захода или возвращения ради общей безопасности судна.

-Расходы на заработную плату и довольствие членов экипажа судна, топлива и предметы снабжения, произведенные в связи с продлением рейса в результате захода судна в место убежища или возвращения его в место погрузки груза вследствие несчастного случая или дру-

того чрезвычайного обстоятельства, вызвавшего необходимость такого захода.

-Убытки и расходы, связанные с перемещением на борту судна, выгрузку (погрузку) груза, топлива или предметов снабжения.

К этому виду убытков и расходов относятся расходы по перемещению груза, топлива или предметов снабжения на борту судна либо выгрузку их в месте погрузки груза, месте захода судна или месте убежища судна, произведенные ради общей безопасности в целях получения возможности устранить повреждения судна, вызванные несчастным случаем или другими чрезвычайными обстоятельствами, если устранение их необходимо для безопасного продолжения рейса.

При этом расходы, произведенные исключительно в целях переукладки груза, топлива или предметов снабжения, вызванные их смещением во время рейса, и если такая переукладка проведена не ради общей безопасности, не будут относиться к общей аварии.

-Убытки и расходы на обратную погрузку груза, топлива или предметов снабжения, выгрузка или перемещение которых проводились при обстоятельствах, вызванных несчастным случаем или другим чрезвычайным обстоятельством будут относиться к общей аварии.

-Временный ремонт судна.

Этот вид общей аварии предусматривает расходы на временный ремонт судна, проведенный в месте погрузки груза, месте захода судна или месте убежища судна ради общей безопасности либо для устранения повреждений, причиненных вследствие общеаварийных пожертвований.

-Расходы, вызванные задержкой судна ради общей безопасности.

-Расходы на заработную плату и довольствие экипажа судна, вызванные задержкой судна в каком-либо порту или месте вследствие несчастного случая, жертвования или другого чрезвычайного обстоятельства ради общей безопасности либо для устранения повреждений, причиненных таким несчастным случаем, жертвованием или другим чрезвычайным обстоятельством, если такое устранение необходимо для продолжения рейса. Расходы на топливо, предметы снабжения и портовые расходы, возникшие за время такой задержки, возмещаются также по принципу общей аварии.

-Расходы, вызванные спасанием и принятием мер по спасанию.

Расходы на спасание, произведенные участвующими в общем морском предприятии сторонами признаются общей аварией независимо от того, осуществлялось спасание на основании договора или иным образом.

Общей аварией при наличии основных признаков в соответствии со ст.284 КТМ признаются, например:

- убытки, причиненные выбрасыванием груза за борт судна, а также убытки причиненные судну или грузу вследствие жертвования ради общей безопасности, в частности вследствие проникновения воды в трюм через открытые для выбрасывания груза люки или другие сде-

ланные для этого отверстия;

- убытки, причиненные судну или грузу в связи с тушением пожара на судне, в том числе убытки от проведенного в этих целях выбрасывания судна на берег или затопление горящего судна;

- убытки, причиненные судну или грузу намеренной посадкой судна на мель, независимо от того, могло ли судно быть вынесено на мель само;

- убытки, причиненные судну повреждением двигателей, других машин или котлов судна при снятии судна с мели;

- чрезвычайные расходы на облегчение находящегося на мели судна посредством перегрузки груза, топлива или предметов снабжения из судна на лихтеры, на найм лихтеров и на обратную их погрузку на судно, а также другие понесенные вследствие этого убытки.

- Расходы, вызванные мерами по предотвращению или уменьшения ущерба окружающей среде.

Эти расходы относятся к общей аварии, если они произведены в случаях:

- как часть операции, которая осуществляется ради общей безопасности;

- при условии задержки судна в порту или месте при обстоятельствах, связанных с необходимостью захода судна в место убежища (ст.286 КТМ);

- в связи с выгрузкой, со складированием или с обратной погрузкой груза, если расходы на указанные операции признаются общей аварией.

- Убытки от повреждения или гибели груза, топлива либо предметов снабжения.

Убытки от повреждения или гибели груза, топлива или предметов снабжения, причиненные в результате их перемещения на судне, выгрузки из судна, обратной погрузки на судно и укладки, а также в результате их хранения, признаются общей аварией в случаях, если расходы на осуществление этих операций признаются общей аварией.

- Убытки от потери фрахта.

Потеря фрахта, вызванная утратой груза, признается общей аварией в случаях, если утрата груза возмещается в порядке распределения общей аварии.

- Заменяющие расходы.

Признаются общей аварией любые дополнительные расходы, произведенные вместо других расходов, которые были бы отнесены к общей аварии (заменяющие расходы). Заменяющие расходы возмещаются только в размере предотвращенных расходов независимо от экономии, полученной кем -либо из участников общей аварии в результате таких заменяющих расходов.

4.12 Убытки, не признаваемые общей аварией (частная авария).

Убытки, не подпадающие под признаки общей аварии признаются частной аварией. Такие убытки не подлежат распределению между судном, грузом и фрахтом, и их несет тот, кто их потерпел, или тот, кто несет ответственность за их причинение.

Кроме этого, не признаются общей аварией, т.е. относятся к частной аварии:

- стоимость выброшенного за борт груза, перевозившегося на судне с нарушением правил и обычаев торгового мореплавания;
- убытки, причиненные в связи с тушением пожара на судне вследствие воздействия дыма или нагревания;
- убытки, причиненные обрушением обломков или частей судна, ранее снесенных или фактически утраченных вследствие морской опасности;
- убытки, причиненные форсированием работы двигателей либо иной работой двигателей, других машин или котлов судна, находившегося на плаву;
- любые убытки или потери, понесенные судном или грузом вследствие увеличения продолжительности рейса.

4.13 Что такое абандон.

Абандон (abandonment – оставление, заброшенность) – отказ владельца имущества от своих прав на него в пользу кредитора (страховщика, спасателя и др.).

В торговом мореплавании право страхователя на отказ от своих прав на застрахованное имущество (судно, груз) в пользу страховщика и получение при этом полной страховой суммы возникает в случае полной или конструктивной гибели застрахованного объекта.

В случае, если застрахованное имущество застраховано от гибели, страхователь или выгодоприобретатель может заявить страховщику об отказе от своих прав на застрахованное имущество и получить всю страховую сумму в случае:

- пропажи судна без вести;
- уничтожение судна и (или) груза (полной фактической гибели);
- экономической нецелесообразности восстановления или ремонта судна (полной конструктивной гибели судна);
- экономической нецелесообразности устранения повреждений судна или доставки груза в порт назначения;
- захвата судна или груза, застрахованных от такой опасности, если захват длится более шести месяцев.

В этих случаях к страховщику переходят:

- все права на застрахованное имущество при страховании имущества в полной его стоимости;
- права на долю застрахованного имущества пропорционально отношению страховой суммы к страховой стоимости при страховании имущества не в полной стоимости.

Соглашение сторон, противоречащее этим условиям будет признано абсолютно недействительным (ничтожным).

Абандон должен быть заявлен страховщику в течение 6 месяцев с момента окончания срока или наступления обстоятельств, указанных выше.

По истечении 6 месяцев страхователь или выгодоприобретатель утрачивают право на абандон и может требовать убытков на общих основаниях.

Заявление об абандоне должно быть безусловным и не может быть взято страхователем или выгодоприобретателем обратно.

Эти условия также не могут быть изменены каким-либо соглашением.

4.14 Ответственность морского перевозчика.

Перевозчик (carrier) – сторона в договоре морской перевозки, обязующаяся доставить груз из порта погрузки в порт выгрузки за обусловленную плату (фрахт).

Фактический перевозчик – любое лицо, которому перевозчиком поручено осуществление перевозки груза или его части, и любое другое лицо, которому поручено такое осуществление перевозки груза.

Перевозчик не несет ответственности за утрату или повреждение принятого к перевозке груза либо за просрочку его доставки, если докажет, что повреждение или утрата или просрочка произошли вследствие таких обстоятельств:

- непреодолимой силы (force majeure, Act of God)
- опасностей или случайностей на море и в других судоходных водах
- любых мер по спасанию людей или разумных мер по спасанию имущества
- пожара, возникшего не по вине перевозчика
- действий или распоряжения соответствующих властей
- военных действий и народных волнений
- действий или бездействия отправителя или получателя
- скрытых недостатков груза, его свойств или естественной убыли
- незаметных по наружному виду недостатков тары и упаковки груза
- недостаточности или неясности марок
- забастовок или иных обстоятельств, вызвавших приостановление либо ограничение работы полностью или частично
- иных обстоятельств, возникших не по вине перевозчика, его работников или агентов.

Перевозчик несет ответственность за просрочку доставки груза в порт назначения, если это связано с нарушением соглашения сторон.

Перевозчик несет ответственность за утрату или повреждение принятого для перевозки груза либо за просрочку его доставки с момента принятия груза для перевозки до момента его выдачи.

В случае, если утрата, повреждение или просрочка произошли

вследствие действия или бездействия в судовождении или управлении судном капитана судном, других членов экипажа либо лоцмана (навигационная ошибка) перевозчик за эти упущения ответственности не несет.

В случае утраты или повреждения принятого для перевозки груза перевозчик несет ответственность:

- за утрату груза – в размере стоимости утраченного груза;
- за повреждение – в размере суммы, на которую понизилась стоимость;
- за утрату груза, принятого для перевозки с объявленной ценностью – в размере объявленной стоимости груза.

В случае, если род и вид, а также стоимость груза не были объявлены отправителем до погрузки груза и не были внесены в коносамент, ответственность перевозчика за утрату или повреждение принятого для перевозки груза не может превышать 666,67 расчетной единицы за место или другую единицу отгрузки либо 2 расчетные единицы за 1 кг массы брутто утраченного или поврежденного груза.

Перевозчик теряет право на ограничение своей ответственности, если утрата или повреждение принятого для перевозки груза произошли по причине прямой вины перевозчика (бездействие, умышленность или грубая неосторожность).

В случае, если осуществление перевозки груза или ее части поручено фактическому перевозчику, если даже это допустимо условиями договора морской перевозки груза, перевозчик, тем не менее, несет ответственность за всю перевозку, т.е. перевозчик несет ответственность за действие или бездействие фактического перевозчика, его работников и агентов, действовавших в пределах своих полномочий.

В то время как перевозчик несет ответственность независимо от того, в чьем ведении находится груз, фактический перевозчик несет ответственность лишь в том случае, когда ущерб имел место во время нахождения груза в его ведении, т.е. ответственность фактического перевозчика возникает лишь за осуществленную им перевозку груза.

Если фактический перевозчик заключил договор с «основным» перевозчиком и в силу каких-либо обстоятельств впоследствии отказался от выполнения договора до приема груза в свое ведение, он не будет нести ответственности перед получателем груза.

4.15 Заявление о морском протесте.

Морской протест является способом обеспечения доказательств наличия различных объективных факторов, существующих в торговом мореплавании не одно столетие. Это нашло свое отражение в российском морском законодательстве (российский Устав Торговый 1909г, КТМ 1929г, КТМ 1968г.).

Делая заявление о морском протесте, капитан судна протестовал против возможных требований, которые могут быть предъявлены судо-

владельцу в связи с осуществлением “морского предприятия”, достаточно рискованного в начале активного мореплавания.

Актуальность этих вопросов в наше время хотя и несколько снизилась, но тем не менее продолжает играть для судовладельцев серьезную роль.

Морским протестам уделено внимание в ст.ст. 394-401 КТМ.

В случае, если во время плавания или стоянки судна имело место, которое может явиться основанием для предъявления к судовладельцу имущественных требований, капитан судна в целях обеспечения доказательств должен сделать заявление о морском протесте.

В заявлении о морском протесте должны быть кратко и точно изложены обстоятельства происшествия и указаны конкретные меры, которые предпринимались для предотвращения ущерба или его уменьшения. Описание принятых мер должно представлять собой совокупность сведений о добросовестном выполнении капитаном и экипажем своих обязанностей.

Также в заявлении о морском протесте в связи с совершившимся или предполагаемыми утратой или повреждением груза должно указываться событие, которое повлекло или могло повлечь утрату или повреждение (шторм, перепады температуры), а также меры, принятые капитаном и экипажем к сохранению груза при подготовке судна к рейсу, при погрузке, креплении, во время рейса и т. д.

Заявление о морском протесте должно содержать следующие сведения:

- наименование судна и его флага;
- фамилию капитана;
- наименование судовладельца;
- порты отправления и назначения;
- данные о мореходном состоянии судна;
- наименования груза;
- обстоятельства погрузки (размещение, крепление);
- данные о рейсе;
- меры, предпринимаемые экипажем во время рейса для обеспечения сохранности груза.

Если события прямо или косвенно связаны с маневрированием, приводятся данные об основных маневрах судна в соответствии МППСС-72.

Сведения, излагаемые в заявлении о морском протесте, должны точно соответствовать записям в судовом журнале.

Заявление подписывается капитаном судна и заверяется судовой печатью.

Заявление о морском протесте делается:

- в порту Российской Федерации – нотариусу
- в иностранном порту – должностному лицу консульского учреждения РФ или компетентному лицу иностранного государства в порядке, установленном законодательством соответствующего государства.

Заявление о морском протесте делается, если происшествие произошло:

- в порту - в течение 24 часов с момента происшествия;
- во время плавания судна - в течение 24 часов с момента прибытия судна или капитана судна в первый порт после происшествия. Если заход в первый порт будет связан с потерями времени и расходов, заявление может быть сделано капитаном в порт, не являющийся первым портом после происшествия.

Причины, которые не позволили капитану своевременно сделать заявление о морском протесте, должны быть изложены в самом заявлении.

В подтверждение обстоятельств, изложенных в заявлении о морском протесте, капитан судна одновременно с заявлением либо в срок не более чем 7 дней с момента своего прибытия обязан представить нотариусу или должностному лицу консульского учреждения РФ для ознакомления судовую журнал и выписку из судового журнала.

Нотариус или должностное лицо консульского учреждения РФ на основании заявления капитана судна, данных судового журнала, опроса капитана и, в случае необходимости, других членов экипажа составляет акт о морском протесте, заверяет его своей подписью и гербовой печатью.

4.16 Навигационная ошибка по смыслу КТМ-99.

Навигационная ошибка – виновное действие или упущение капитана, прочих лиц судового экипажа и лоцмана в судовождении или управлении судном, приведшее к утрате либо повреждению груза.

В соответствии со ст. 167 КТМ-99 перевозчик не несет ответственность за утрату или повреждение принятого к перевозке груза либо за просрочку его доставки, за исключением груза, перевозимого в каботаже. Он должен доказать, что утрата, повреждение или просрочка произошли вследствие действия или бездействия в судовождении или управлении судном капитана судна, других членов экипажа судна либо лоцмана.

Ошибка в судовождении может выразиться в неправильном определении места судна, неправильном маневрировании, нарушении международных и национальных правил предотвращения столкновения судов, пренебрежении хорошей морской практикой.

Ошибка в управлении обычно связана с эксплуатацией различных судовых систем и устройств. Однако необходимо, чтобы эти ошибочные действия были направлены по отношению к судну и его механизмам и не являлись нарушением основной обязанности перевозчика по приведению судна в мореходное состояние.

Ошибки в судовождении или управлении в основном связаны с эксплуатацией и его безопасностью, в то время как “коммерческие ошибки” допускаются по отношению к грузу (упущения при приемке,

погрузке, укладке, перевозке и хранении).

В тех случаях, когда в результате одной и той же ошибки оказались затронуты и судно, и груз, перевозчик, как правило, будет освобожден от ответственности.

Если же утрата или повреждение груза произошли в результате двух ошибок – одна в судовождении или управлении судна, а другая при обращении с грузом, - перевозчик будет нести ответственность лишь в той части, в какой ущерб причинен в результате “коммерческой ошибки”.

Бремя доказывания того, что груз был утрачен или поврежден вследствие навигационной ошибки, возлагается на перевозчика.

4.17 Столкновение судов. Возмещение убытков.

Столкновение это контакт или соприкосновение между собой:

- судов в процессе их движения или одного из них;
- контакт с судном, стоящим на якоре или мели;
- контакт с любым плавающим в море объектом или предметом, являющимся судном по смыслу МППСС-72;
- контакт с отдельно стоящим в море сооружением.

При столкновении морских судов, а также морских и речных судов (судов внутреннего плавания) убытки, причиненные таким судам, находящимся на них людям, а также грузам или иному имуществу возмещаются, исходя из обязательства, предусмотренного п. 6 ст. 8 ГК РФ, т.е. обязательства “вследствие причинения вреда другому лицу”.

Обязанность возместить причиненный ущерб возникает при наличии трех обязательных условий:

- вред;
- вина причинителя вреда;
- причинная связь между противоправным действием (бездействием) и возникшим вредом.

При случайном столкновении или при столкновении вследствие непреодолимой силы (Act of God), а также если невозможно установить причины столкновения судов, убытки несет тот, кто их потерпел.

При столкновении судов, если суда либо одно из них в момент столкновения находились на якоре либо были закреплены иным способом, убытки будет нести также тот, кто их потерпел.

В случае, если столкновение произошло по вине одного из судов, убытки возлагаются на виновника этого столкновения.

В случае, если столкновение произошло по вине двух или более судов, ответственность каждого из них за убытки будут определяться соразмерно степени его вины. При невозможности установить степень вины каждого из участников столкновения, ответственность за убытки распределяются между ними поровну.

Если столкновение произошло в процессе лоцманской проводки и по его вине, ответственность за последствия также ложится на капита-

на.

В соответствии с ст. 102 КТМ присутствие на борту лоцмана не устраняет ответственность капитана за управление судном. Ненадлежащая лоцманская проводка судна может обойтись ему только лишением удостоверения.

Лоцман всегда является только советником капитана, независимо от обязательности и добровольности проводки. Окончательное решение всегда принимает капитан судна, вследствие чего любая ошибка лоцмана – это в конечном счете ошибка капитана, и за причиненный ею ущерб другому судну гражданскую ответственность будет нести судовладелец.

Согласно ст. 315 КТМ ни одно из участвующих в столкновении судов не предполагается виновным, если не доказано иное.

В случае гибели судна в результате столкновения убытки судовладельца складываются из стоимости погибшего судна. Стоимость погибшего судна, если столкновение произошло с иностранным судном, определяется по мировым рыночным ценам на момент гибели судна.

В спорах из столкновений российских судов стоимость погибшего судна принято определять по его балансовой остаточной стоимости (первоначальной балансовой стоимости за минусом стоимости амортизационных отчислений за период его эксплуатации) на день гибели судна.

Под гибелью судна понимается не только физическая гибель судна, но и полная или частичное конструктивное разрушение судна, при котором восстановление его экономически не целесообразно.

4.18 Ограничение ответственности по морским требованиям.

Независимо от оснований ответственности согласно ст. 355 КТМ подпадают под ограничение ответственности следующие требования:

- смерть или повреждением здоровья гражданина;
- повреждение имущества, в т.ч. повреждение портовых сооружений и водных сооружений;
- повреждение судоходных путей и средств навигационной обстановки;
- возмещение ущерба, причиненного в результате просрочки доставки при морских перевозках грузов, пассажиров или их багажа;
- возмещение ущерба, причиненного в результате нарушения любых прав, возникших не из договора, в прямой связи с эксплуатацией судна или со спасательными операциями;
- требования лица, иного, чем лицо, ответственное за ущерб, причиненный мерами, принятыми им по предотвращению или уменьшению ущерба, в отношении которого лицо, ответственное за ущерб, может ограничить свою ответственность в соответствии с правилами, установленными главой XXI КТМ.

Не применяются ограничения ответственности по следующим требованиям:

- вознаграждение за осуществление спасательной операции, в т.ч. уплаты специальной компенсации или взноса по общей аварии;

- возмещение ущерба от загрязнения с судов нефтью;

- возмещение ущерба в связи с перевозкой опасных и вредных веществ;

- возмещение ядерного ущерба;

- возмещение, связанного с подъемом, удалением или уничтожением затонувшего судна, в т.ч. всего того, что находится или находилось на его борту;

- возмещение, связанного с удалением, уничтожением или обезвреживанием груза с судна;

- возмещение вреда, причиненного жизни, здоровью или имуществу работников судовладельца или спасателя, обязанности которых связаны с судном или со спасательными операциями, а также их наследников, находившихся у них на иждивении;

- возмещение вреда, причиненного жизни или здоровью пассажиров судна, в случаях, если судовладелец и пассажир являются организациями или гражданами РФ;

- возмещение вреда, причиненного жизни, здоровью или имуществу гражданина в прямой связи с эксплуатацией судна или со спасательными операциями, в случаях, если судовладелец и гражданин либо спасатель и гражданин являются организациями или гражданами РФ.

Лицо, ответственное за ущерб, в результате его собственного действия (бездействия), совершенных умышленно или по грубой неосторожности не имеет права на ограничение ответственности.

В соответствии со ст.359 КТМ пределы ответственности определяются в расчетных единицах (р.е.) и исчисляются из расчета:

по требованиям возмещения вреда жизни или здоровью гражданина:

- 2 миллиона р.е. - для судна вместимостью не более чем 2000 тонн

- для судна вместимостью более чем 2000 тонн, к сумме в 2 миллиона р.е. за каждую последующую тонну вместимости добавляется:

- 800 р.е. – для судов от 2001 до 30000 тонн;

- 600 р.е. - для судов от 30001 до 70000 тонн;

- 400 р.е. - для судов свыше 70000 тонн.

по любым другим требованиям:

- 1 миллион р.е. – для судна вместимостью не более чем 2000 тонн;

- для судна вместимостью более чем 2000 тонн к сумме в 1 миллион р.е. за каждую последующую тонну вместимости добавляется:

- 400 р.е. – для судов от 2001 до 30000 тонн;

- 300 р.е. - для судов от 30001 до 70000 тонн;

- 200 р.е. - свыше 70000 тонн.

Пределы ответственности спасателей ограничиваются пределами,

как они определены пределами ответственности владельца судна вместимостью 2000 тонн.

К судам вместимостью менее 300 тонн предел ответственности установлен в сумме, равной 1/6 предела ответственности для судна вместимостью не более 2000 т.

По требованиям возмещения вреда, причиненного жизни или здоровью пассажиров судна предел ответственности судовладельца является сумма 175000 р.е., умноженная на число пассажиров, означенное в пассажирском свидетельстве.

Эти и другие вопросы, изложенные в КТМ РФ, касающиеся ограничения ответственности в основном построены в соответствии с Конвенцией об ограничении ответственности по морским требованиям 1976 г. с Протоколом 1996 г.

4.19 Практика применения гарантийных писем в торговом мореплавании.

Коносамент, в котором нет оговорок, ставящих под сомнение количество принятого к перевозке груза или указывающего на его ненадлежащее состояние и/или дефекты его упаковки, называется «чистым коносаментом». Однако, если внешнее состояние груза или его упаковка вызывают сомнение в отношении груза, капитан вправе сделать соответствующую оговорку в коносаменте. Наличие оговорки, делающей коносамент «нечистым» снижает доказательную силу и значение коносамента как товарораспорядительного документа. Банк может не принимать такой коносамент к обращению

В этой связи грузоотправитель, заинтересованный в получении комплекта чистых коносаментов, нередко предлагает компромисс – выдачу гарантийного письма в обмен на чистый коносамент.

Гарантийное письмо представляет собой документ, в котором отправитель обязуется возместить перевозчику убытки, которые могут возникнуть у последнего при сдаче груза получателю.

Часто гарантийное письмо предлагается отправителем в обмен на чистый коносамент, чтобы избежать появления в коносаменте нежелательных для отправителя оговорок перевозчика по поводу неточных сведений о марках, весе, количестве или внешнем состоянии груза.

Иностранная судебная практика по-разному расценивает значение гарантийных писем во взаимоотношениях перевозчика и грузоотправителя. В тех случаях, когда гарантийные письма имеют целью скрыть существенное несоответствие перевозимого груза указанным в коносаменте данным, они расцениваются как обманные действия, мошенничество со всеми вытекающими последствиями. Когда же гарантийное письмо выдаётся, к примеру, для избежания простоя судна с целью проверки данных коносамента, подобная практика иногда может считаться допустимой.

Решение о приёме гарантийного письма принимает перевозчик.

Капитан сообщает ему фактическую ситуацию и получает необходимые указания. При отсутствии связи с перевозчиком или из-за короткого срока на погрузку капитан принимает решение самостоятельно.

Стороны иногда находят более удобным для себя не прибегать к гарантийным письмам, а ограничиться вынесением на поля консоамента своих разногласий.

В законодательствах зарубежных стран практика подачи гарантийных писем не регулируется. Исключения редки (в Норвегии, во Франции). Впервые положения о гарантийных письмах включены в ст. 17 Гамбургских правил. Нет законодательного регулирования гарантийных писем и в РФ.

4.20 В каких случаях буксировка может быть признана спасанием.

Особый интерес вызывают правоотношения по поводу морской буксировки, при которой буксиром осуществляется оказание помощи судну или иному буксируемому плавучему объекту, терпящему бедствие в море.

Проблема соотношения буксировки и спасания на море является одним из сложнейших вопросов частно-правовой природы в морском праве. Сложность этого вопроса заключается в том, что буксировка как способ и процесс перемещения вещей в морском пространстве, опосредствованный договором буксировки, может быть связана с необходимостью спасения на море, которое осуществляется буксирующим судном, но опосредствуется договором иного вида – договором о спасании на море.

Согласно договору спасания спасатель обязан по отношению к владельцу судна или другого имущества осуществлять спасательные операции с должной заботой, проявлять должную заботу о предотвращении или уменьшении ущерба окружающей среде. Когда этого разумно требуют обстоятельства, обращаться за помощью к другим спасателям, соглашаться на участие других спасателей, когда этого разумно требует владелец или капитан судна или владелец другого имущества.

Спасатель действует на свой риск, и, если полезный результат этих действий не достигнут, то спасатель не имеет права на вознаграждение. Вместе с тем, спасатель не отвечает за недостижение положительного результата своих усилий. Если спасатель осуществил спасательные операции в отношении судна, которое само по себе или его груз составляли угрозу причинения ущерба окружающей природной среде и спасатель не приобрёл при этом права на вознаграждение, то спасатель приобретает право на получение от владельца судна специальной компенсации.

Если спасательная операция имеет целью спасение судна или другого имущества от опасности в любых судоходных или иных водах, то буксировочная операция имеет целью перемещение судна или иного плавучего объекта и спасание может быть только одним из элементов этой операции. С другой стороны, буксировка может быть элементом

спасательной операции. Таким образом, главным аспектом этих договоров можно считать их предмет.

Спасательное вознаграждение не полагается, если только оказанные услуги не превышают того, что может разумно рассматриваться как должное исполнение договора, заключённого до возникновения опасности, например, договора буксировки.

Если буксируемый объект терпит бедствие, то капитан буксира обязан оказать ему услуги по спасанию, причём у спасателя не возникает право на спасательное вознаграждение или специальную компенсацию. Буксировладелец имеет право только на компенсацию расходов по спасанию буксируемого судна или иного плавучего объекта, которые были понесены буксиром.

4.21 Оговорки в коносаментax. Их правовое значение.

Коносамент, в котором нет оговорок, ставящих под сомнение количество принятого к перевозке груза или указывающего на его ненадлежащее состояние и/или дефекты его упаковки, называется «чистым коносаментом».

Однако, если внешнее состояние груза или его упаковка вызывают сомнение в отношении сохранности груза, капитан вправе сделать соответствующую оговорку в коносаменте: «мешки грязные»; «бочки текут» и т.п. Наличие такой оговорки, делающей коносамент «нечистым» снижает доказательственную силу и значение коносамента как товарораспорядительного документа. Банк может не принять такой коносамент к обращению.

В российском законодательстве об оговорках в коносаменте сказано в ст. 145 КТМ РФ.

1. В случае, если в коносаменте содержатся данные, которые касаются наименования груза, его основных марок, числа мест или предметов, массы или количества груза и в отношении которых перевозчик или выдающее коносамент от его имени другое лицо знают или имеют достаточные основания считать, что такие данные не соответствуют фактически принятому грузу или погруженному грузу при выдаче торгового коносамента либо у перевозчика или другого такого лица не было разумной возможности проверить указанные данные, перевозчик или другое такое лицо должны внести в коносамент оговорку, конкретно указывающую на неточности, основания для предположений или отсутствие разумной возможности проверки указанных данных.

2. В случае, если перевозчик или другое выдающее коносамент от его имени лицо не указывает в коносаменте внешнее состояние груза, считается, что в коносаменте указано хорошее внешнее состояние груза.

3. За исключением данных, в отношении которых внесена оговорка, допустимая в соответствии с п. 1 ст. 145 КТМ, коносамент удостоверяет, если не достаточно иное, приём перевозчиком груза для перевоз-

ки, как описан в коносаменте. Доказывание перевозчиком иного не допускается, если коносамент передан третьему лицу, которое, исходя из содержащегося в коносаменте описания груза, действовало добросовестно.

4.22 Взаимные Права и обязанности по договору морской перевозки.

По договору морской перевозки груза перевозчик обязуется доставить груз, который ему передал или передаёт отправитель, в порт назначения и выдать его уполномоченному на получение груза лицу (далее получатель), отправитель или фрахтователь обязуется уплатить за перевозку груза установленную плату (фрахт) (ст.115 КТМ РФ). Договор морской перевозки груза может быть заключён: 1) с условием предоставления для морской перевозки груза всего судна, часть его или определённых судовых помещений (чартер); 2) без такого условия. Перевозчиком является лицо, которое заключило договор морской перевозки груза с отправителем или фрахтователем или от имени которого заключён такой договор. Согласно ст. 115 КТМ РФ правила, установленные главой VIII КТМ, применяются, если соглашением сторон не установлено иное. Однако в случаях, прямо указанных в главе, соглашение сторон, не соответствующее правилам, установленным главой, ничтожно. Договор морской перевозки груза должен быть заключён в письменной форме. Наличие и содержание такого договора могут подтверждаться чартером, коносаментом или другими письменными доказательствами (ст. 117 КТМ).

С момента принятия груза с коносаментом и наложения на него печати договор морской перевозки груза считается заключённым и у его сторон возникают соответствующие права и обязанности. Отправитель груза должен своевременно передать груз и все касающиеся груза документы, требуемые грузополучателем, и отвечает перед перевозчиком за убытки, произошедшие вследствие несвоевременной передачи, неправильности или неполноты этих документов.

Согласно ст. 124 КТМ РФ перевозчик обязан заблаговременно, до начала рейса, привести судно в мореходное состояние: обеспечить техническую годность судна к плаванию, надлежащим образом снарядить судно, укомплектовать его экипажем и снабдить всем необходимым, а также привести трюмы и другие помещения судна, в которых перевозится груз, в состояние, обеспечивающее надлежащие приём, перевозку и сохранность груза.

Перевозчик не несёт ответственность за немореходное состояние судна, если докажет, что немореходное состояние судна было вызвано недостатками, которые не могли быть обнаружены при проявлении им должной заботливости (скрытыми недостатками). Соглашение сторон, противоречащее п. 1 КТМ РФ, ничтожно, если перевозка груза осуществляется на основании коносамента или коносамент выдаётся в

соответствии с чартером и регулирует отношения между перевозчиком и не являющимся фрахтователем держателем коносамента.

В случае, если груз должен быть перевезён на определённом судне, груз может быть погружён на другое судно только с согласия фрахтователя или отправителя, за исключением перегрузки груза вследствие технической необходимости, возникшей после начала его погрузки.

При перевозке груза по чартеру перевозчик обязан подать судно в указанный фрахтователем порт в соответствии с условиями чартера. Фрахтователь обязан указать безопасный порт погрузки. В случае, если порт погрузки не указан фрахтователем или указан им несвоевременно либо указан порт погрузки, не являющийся безопасным, перевозчик вправе отказаться от исполнения договора морской перевозки груза и потребовать возмещения убытков.

При перевозке груза по чартеру перевозчик обязан подать судно в указанное фрахтователем место погрузки груза. Фрахтователь должен указать безопасное место и пригодное, которое судно может достичь без опасностей, в котором может находиться, оставаясь на плаву, и из которого может выйти с грузом.

В случае, если фрахтователем указано место, непригодное для погрузки судна, или несколькими фрахтователями указаны разные места погрузки груза, перевозчик может подать судно в место погрузки груза, обычно используемое в данном порту. Фрахтователь может потребовать, чтобы судно было поставлено в другое место погрузки груза за его счёт.

При перевозке груза в линейном сообщении место погрузки груза определяется перевозчиком. Первозчик извещает отправителя о месте погрузки груза, если погрузка груза проводится в необычном для данного порта месте погрузки груза.

При перевозке груза по чартеру перевозчик обязан подать судно в обусловленный чартером срок. В случае неподачи судна в обусловленный срок фрахтователь вправе отказаться от договора морской перевозки груза и потребовать возмещения убытков (ст. 128).

При перевозке груза по чартеру перевозчик обязан в письменной форме уведомить фрахтователя или отправителя, если он указан фрахтователем, о том, что судно готово или будет готово в определённое время к погрузке груза. Такое уведомление может быть подано только в случае, если судно находится в порту погрузки или в обычном для данного порта месте ожидания. Срок, в течение которого перевозчик предоставляет судно для погрузки груза и держит его под погрузкой груза без дополнительных к фрахту платежей (сталийное время), определяется соглашением сторон, а при отсутствии такого соглашения — сроками, обычно принятыми в порту погрузки. Сталийное время исчисляется в рабочих днях, часах и минутах, начиная со следующего дня после подачи уведомления о готовности судна к погрузке груза. В сталийное время не включается время, в течение которого погрузка груза

не проводилась по причинам, зависящим от перевозчика, либо вследствие непреодолимой силы или гидрометеорологических условий, создающих угрозу сохранности груза или препятствующих его безопасной погрузке. Время, в течение которого погрузка груза не проводилась по причинам, зависящим от фрахтователя, включается в стальнойное время. В случае, если погрузка груза началась до начала течения стальнойного времени, фактически затраченное на погрузку груза время засчитывается в стальнойное время.

По окончании стальнойного времени соглашением сторон может быть установлено дополнительное время ожидания (контрстальнойное время). При отсутствии соглашения сторон продолжительность контрстальнойного времени определяется сроками, обычно принятыми в порту погрузки.

Контрстальнойное время исчисляется в календарных днях, часах и минутах с момента окончания стальнойного времени. В это время включаются воскресные и официально установленные праздничные дни, объявленное нерабочим в порту время, а также перерывы в погрузке судна, вызванные непреодолимой силой или гидрометеорологическими условиями, создающими угрозу сохранности груза; либо препятствующими его безопасной погрузке.

Размер платы, причитающейся перевозчику за простой судна в течение контрстальнойного времени (демередж), определяется соглашением сторон, при отсутствии соглашения согласно ставкам, обычно принятым в соответствующем порту. В случае отсутствия таких ставок размер платы за простой судна определяется расходами на содержание судна и его экипажа.

Соглашением сторон может быть установлено вознаграждение фрахтователю за окончание погрузки груза до истечения стальнойного времени (диспач). При отсутствии такого соглашения размер диспача исчисляется в размере одной второй платы за простой.

Перевозчик имеет право по истечении контрстальнойного времени отправить судно в плавание, если даже весь условленный груз не погружен на судно по причинам, не зависящим от перевозчика. При этом перевозчик сохраняет право на получение полного фрахта.

Фрахт, полученный за недогруженный объём грузовых помещений называется мёртвым фрахтом.

4.23 Договор морского посредничества.

Определение договора морского посредничества дано в ст. 240 КТМ РФ:

По договору морского посредничества посредник (морской брокер) обязуется от имени и за счёт доверителя оказывать посреднические услуги при заключении договоров купли-продажи судов договоров фрахтования и договоров буксировки судов, а также договоров морского страхования.

Договор должен заключаться в простой письменной форме.

Морской брокер по поручению доверителя может совершать формальности, связанные с приходом судна в порт, пребыванием судна в порту и выходом судна из порта, а также другие действия, которые обычно совершает морской агент в соответствии с КТМ РФ. В таком случае применяются правила о договоре морского агентирования.

При заключении договоров посредничества морской брокер может представлять обе стороны таких договоров, если стороны уполномочили его. При этом морской брокер обязан сообщить каждой из сторон, что он представляет также другую сторону и при оказании посреднических услуг обязан действовать в интересах обеих сторон.

Морской брокер имеет право на вознаграждение за оказание посреднических услуг при заключении договоров, если такие договоры заключены в результате усилий морского брокера (ст. 244).

После исполнения поручения доверителя морской брокер обязан отчитаться за полученные от доверителя суммы. В соответствии с п. 5 ст. 974 ГК морской брокер, как поверенный, обязан представить отчёт с приложением оправдательных документов, если это требуется по условиям договора или характеру поручения. Если морской брокер выполнял также функции агента или морского агента, то к его отчёту применяются положения ст. 1008 ГК. В ходе исполнения договора агент обязан представлять отчёты в порядке и в сроки, которые предусмотрены договором. При отсутствии в договоре соответствующих условий отчёты представляются агентом по мере исполнения им договора либо по окончании действия договора.

4.24. Отношения, возникающие из договоров, заключённых в области торгового мореплавания в соответствии с применимым правом.

Отношениям, возникающим из договоров, заключённых в области торгового мореплавания, посвящена ст. 418 КТМ РФ.

1. Отношения, возникающие из договора морской перевозки груза, договора буксировки, договора морского агентирования, договора морского посредничества, договора морского страхования, тайм-чартера и бербоут-чартера, регулируются законом государства, предусмотренным соглашением сторон, из договора морской перевозки пассажира – законом государства, указанным в билете пассажира.

2. При отсутствии соглашения сторон о подлежащем применении праве отношения сторон, возникающие из договоров, регулируются законом государства, в котором учреждена, имеет основное место деятельности или место жительства сторона, являющаяся: перевозчиком – в договоре морской перевозки; судовладельцем – в договоре морского агентирования, тайм-чартере и бербоут-чартере; владельцем буксирующего судна – в договоре буксировки; доверителем – в договоре посредничества; страховщиком – в договоре морского страхования.

4.25 Общая авария с точки зрения применимого права.

В российском законодательстве основные положения об общей аварии отражены в главе XVI КТМ РФ. Согласно ст. 284 КТМ РФ общей аварией признаются убытки, понесённые вследствие произведённых намеренно и разумно чрезвычайных расходов или пожертвований ради общей безопасности в целях спасения судна, фрахта и перевозимого грузов судна. Таким образом, КТМ РФ устанавливает четыре категории, характеризующих общую аварию:

- преднамеренность произведённых расходов;
- разумность этих расходов;
- чрезвычайный характер расходов;
- наличие общей для судна, фрахта и груза опасности, вызывающей расходы. При отсутствии любого из этих признаков нельзя относить производственные расходы или убытки (независимо от конечных результатов принятых мер) на общую аварию.

Общая авария не может означать полной гибели, поскольку необходимым условием признания аварии общей является то, что акт общей аварии должен иметь хотя бы частичный полезный результат.

Важным условием признания инцидента общей аварией является совместная заинтересованность нескольких лиц (судовладельца, грузовладельца и владельца фрахта) в предотвращении гибели имущества.

Правило, установленное главой XVI КТМ РФ (за исключением норм, определяющих диспашу), не является императивным. Оно применяется только тогда, когда соглашением сторон не установлено иное. В случаях, если порядок возмещения убытка предусмотрен соглашением сторон, а также в случаях неполноты надлежащего применения закона при определении рода аварии, установлении размеров общеаварийных убытков и их распределении применяются Йорк-Антверпенские правила об общей аварии 1990 г. и другие международные обычаи торгового мореплавания.

Сами по себе Йорк-Антверпенские правила не имеют обязательной силы. Они не являются нормативно-правовым актом и приобрели значение кодифицированного обычая международного частного морского права.

При неполноте российского закона применение обычая разрешено ст. 15 Конституции РФ, п. 1 ст. 414 КТМ РФ, ст. 5 ГК РФ.

Многие российские и зарубежные специалисты полагают, что основу общей аварии составляют принцип товарищества для совместного несения вреда, препятствие к возможности обогащения за чужой счёт, требование справедливости, соглашение, общность интереса, договор, взаимное поручение, доверенность и т.д.

Наиболее близким к истине является положение, согласно которому общая авария – это разновидность крайней необходимости. Понятие

крайней необходимости дано в ст. 39 УК РФ. Не является преступлением причинение вреда охраняемым уголовным законом интересам в состоянии крайней необходимости, т.е. для устранения опасности, непосредственно угрожающей личности и правам данного лица или иных лиц, охраняемым законом интересам общества или государства, если эта опасность не могла быть устранена иными средствами и при этом не было допущено превышения пределов крайней необходимости.

Российское гражданское законодательство также содержит нормы, регламентирующие последствия действий, предпринятых в состоянии крайней необходимости. Согласно ст. 1067 ГК РФ вред, причиненный в состоянии крайней необходимости, т.е. для устранения опасности, угрожающей самому причинителю вреда или другим лицам, если эта опасность при данных обстоятельствах не могла быть устранена иными средствами, должен быть возмещен лицом, причинившим вред.

При общей аварии судовладелец действует разумно не только в своих интересах, но и в интересах владельцев груза и фрахта. Поэтому убытки, им понесенные, распределяются между судном, фрахтом и грузом соразмерно их стоимости. Следовательно, ст. 1067 ГК РФ распространяется и на общую аварию. Для установления наличия общей аварии, исчисления её размеров определения стоимости имущества, участвующего в покрытии общей аварии, и составления диспаша при Торгово-промышленной палате РФ состоят высококвалифицированные специалисты, называемые диспашёрами.

4.26 Отношения, возникающие из спасания судна и иного имущества на море.

Отношениям, возникающим из спасания судна и иного имущества, посвящена ст. 423 КТМ РФ.

1. При отсутствии соглашения сторон о подлежащем применению праве к отношениям, возникающим из спасания судна и иного имущества во внутренних водах и в территориальном море, применяется закон государства, в котором имело место спасание, и, если спасание осуществляется в открытом море и спор рассматривается в РФ, применяются правила, установленные главой XX «Спасание судов и другого имущества» КТМ РФ.

2. В случае, если спасавшее и спасённое суда плавают под флагом одного государства, применяется закон государства флага судна независимо от того, где имело место спасания.

3. К распределению вознаграждения между владельцем спасавшего судна, его капитаном и другими членами экипажа судна применяется закон государства флага судна и, если спасание осуществлялось не с судна, закон, под действие которого подпадает договор, регулирующий отношения между спасателем и его работниками.

4.27 Условия перевозки палубного груза.

Условия перевозки палубного груза представлены в ст. 138 КТМ РФ:

1. Перевозчик имеет право перевозить груз на палубе только в соответствии с соглашением между перевозчиком и отправителем, законом или иными правовыми актами РФ либо обычаями делового оборота.

2. В случае, если перевозчик и отправитель достигли соглашения о том, что груз должен или может перевозиться на палубе, перевозчик обязан сделать указание о достижении такого соглашения в коносаменте или другом документе, подтверждающем договор морской перевозки груза. В случае, если перевозчик не сделает такое указание, он должен доказать, что соглашение о перевозке груза на палубе было заключено им с отправителем. Однако перевозчик не вправе ссылаться на такое соглашение в отношении третьего лица, которое добросовестно приобрело коносамент, в том числе в отношении получателя.

3. В случае, если груз перевозился на палубе с нарушением правил, установленных пунктом 1 настоящей статьи, или в соответствии с пунктом 2 перевозчик не может ссылаться на соглашение о перевозке груза на палубе, перевозчик несёт ответственность за утрату, повреждение груза или просрочку его доставки, вызванные исключительно перевозкой груза на палубе, несмотря на навигационную ошибку и причины, указанные в ст. 166 КТМ РФ. Предел ответственности перевозчика определяется в соответствии с правилами, установленными статьёй 170 (Ограничение ответственности перевозчика) или статьёй 172 (Утрата права на ограничение ответственности) КТМ РФ, в зависимости от обстоятельств.

4. Перевозка груза на палубе, если имеется соглашение о перевозке груза в трюме, рассматривается как действие или бездействие перевозчика, влекущее за собой утрату перевозчиком груза на ограничение ответственности в соответствии со статьёй 172 КТМ РФ.

Соглашение с отправителем о перевозке груза на палубе может быть достигнуто различными способами. Кроме прямого указания в договоре перевозки об осведомлённости отправителя может свидетельствовать приём им коносамента, в котором сделана отметка о погрузке груза на палубу.

Перевозчик может или должен осуществлять перевозку груза на палубе в силу целого ряда правовых актов, действующих на морском транспорте. Так, согласно правилам морской перевозки крупногабаритных и тяжеловесных грузов (РД. 13.02-89), на палубе перевозятся грузы, выходящие за габарит ширины судна. Многие опасные грузы должны перевозиться на палубе на основании требований, содержащихся в Международном кодексе морской перевозки опасных грузов (МКМПОГ), который был принят в рамках ИМС (в настоящее время действует в редакции 1990 г. с изменениями).

В тех случаях, когда между перевозчиками и отправителями была достигнуто соглашение о том, что груз должен или может перевозиться на палубе, в документ, подтверждающий договор (коносамент, морская

накладная и т.д.), должно быть включено специальное указание.

Хотя в перечне данных, которые должны быть включены в коносамент, отсутствует указание о том, что груз должен или может перевозиться на палубе, перевозчик несёт такую обязанность в силу п. 2 ст. 138 КТМ. Следует подчеркнуть, что такое указание включается лишь при перевозке на палубе на основании соглашения сторон, а не в случаях, когда она осуществляется в соответствии с правовыми нормами или обычаем. Если достигнуто соглашение о перевозке на палубе, соответствующее печатное условие коносамента может рассматриваться в качестве такого указания. Даже в тех случаях, когда документ, подтверждающий договор морской перевозки груза, не содержит каких-либо указаний о наличии соглашения о перевозке груза на палубе, перевозчик не лишается права доказывать, что такое соглашение имело место.

Соглашение с отправителем о перевозке груза на палубе может быть достигнуто различными способами. Кроме прямого указания в договоре перевозки об осведомлённости отправителя может свидетельствовать приём им коносамента, в котором сделана отметка о погрузке груза на палубу.

Перевозчик может или должен осуществлять перевозку груза на палубе в силу целого ряда правовых актов, действующих на морском транспорте. Так, согласно Правилам морской перевозки крупногабаритных и тяжеловесных грузов (РД. 13.02-89), на палубе перевозятся грузы, выходящие за габарит ширины судна. Многие опасные грузы должны перевозиться на палубе на основании требований, содержащихся в Международном кодексе морской перевозки опасных грузов (МКМПОГ), который был принят в рамках ИМО (в настоящее время действует в редакции 1990 г. с изменениями).

В тех случаях, когда между перевозчиками и отправителями было достигнуто соглашение о том, что груз должен или может перевозиться на палубе, в документ, подтверждающий договор (коносамент, морская накладная и т.д.), должно быть включено специальное указание. Хотя в перечне данных, которые должны быть включены в коносамент, отсутствует указание о том, что груз должен или может перевозиться на палубе, перевозчик несёт такую обязанность в силу п. 2 ст. 138 КТМ РФ. Следует подчеркнуть, что такое указание включается лишь при перевозке на палубе на основании соглашения сторон, а не в случаях, когда она осуществляется в соответствии с правовыми нормами или обычаем. Если достигнуто соглашение о перевозке на палубе, соответствующее печатное условие коносамента может рассматриваться в качестве такого указания. Даже в тех случаях, когда документ, подтверждающий договор морской перевозки груза, не содержит каких-либо указаний о наличии соглашения о перевозке груза на палубе, перевозчик не лишается права доказывать, что такое соглашение имело место.

4.28 Абандон и порядок его заявления.

Согласно гл. XV КТМ РФ Договор морского страхования ст. 278 в

случае, если имущество застраховано от гибели, страхователь или выгодоприобретатель может заявить страховщику об отказе от своих прав на застрахованное имущество (абандон) и получить всю страховую сумму в случае:

1) пропажи судна без вести; 2) уничтожения судна и (или) груза (полной фактической гибели); 3) экономической нецелесообразности восстановления или ремонта судна (полной конструктивной гибели судна); 4) экономической нецелесообразности устранения повреждений судна или доставки груза в порт назначения; 5) захвата судна или груза, застрахованных от такой опасности, если захват длится более чем 6 месяцев.

В указанных случаях к страховщику переходят:

- все права на застрахованное имущество при страховании имущества в полной стоимости;

- права на долю застрахованного имущества пропорционально отношению страховой суммы к страховой стоимости при страховании имущества не в полной стоимости.

Соглашение сторон, противоречащее правилам, установленным ст. 278 КТМ ничтожно.

Порядок оформления абандона дан в ст. 279 КТМ РФ.

1. Заявление об абандоне должно быть сделано страховщику в течение 6 месяцев с момента окончания срока или наступлений обстоятельств, указанных в статьях 277 и 278 КТМ.

2. По истечении 6 месяцев страхователь или выгодоприобретатель утрачивает право на абандон и может требовать возмещения убытков на общих основаниях.

3. Заявление об абандоне должно быть безусловным и не может быть взято страхователем или выгодоприобретателем обратно.

4. Соглашение сторон, противоречащее правилам, установленным ст. 279 КТМ, ничтожно.

4.29 Условия вознаграждения и критерии установления вознаграждения по договору спасания.

Условия вознаграждения по договору спасания перечислены в ст. 341 КТМ РФ:

1. Спасательные операции, имевшие полезный результат, дают право на вознаграждение. 2. Никакой платы в соответствии с правилами, установленными Главой XX – Спасание судов и другого имущества КТМ РФ, не полагается, если спасательные операции не имели полезного результата, за исключением случая, предусмотренного ст. 343 КТМ.

Критерии установления вознаграждения перечислены в ст. 342 КТМ РФ:

1. Вознаграждение устанавливается в целях поощрения спасательных операций с учётом следующих критериев независимо от последовательности, в которой они указаны: 1) спасенная стоимость суд-

на и другого имущества; 2) мастерство и усилия спасателей в предотвращении или уменьшении ущерба окружающей среде; 3) степень успеха, достигнутого спасателями; 4) характер и степень опасности; 5) мастерство и усилия спасателей в спасении судна, другого имущества и людей; 6) затраченное спасателями время и понесённые расходы и убытки; 7) риск ответственности и иные риски, которым подвергались спасатели или их оборудование; 8) быстрота оказания услуг; 9) наличие и использование судов или другого предназначенного для спасательных операций оборудования; 10) состояние готовности оборудования спасателя, эффективность и стоимость такого оборудования.

2. Вознаграждение, за исключением любых процентов и возмещаемых судебных и арбитражных расходов, которые могут подлежать уплате в связи с вознаграждением, не должно превышать спасённую стоимость судна и другого имущества.

3. Вознаграждение, установленное в соответствии с пунктом 1 ст. 342, уплачивается всеми лицами, заинтересованными в судне и другом имуществе, пропорционально соответствующей спасённой стоимости судна и другого имущества.

4. Суд, арбитражный суд и третейский суд не обязан устанавливать вознаграждение согласно ст. 342 в размере максимальной спасённой стоимости судна и другого имущества до определения специальной компенсации, подлежащей уплате согласно ст. 343 КТМ.

4.30 Ответственность перевозчика за утрату или повреждение груза и ограничение его ответственности.

Ответственности перевозчика посвящена ст. 166 КТМ РФ:

1. Перевозчик не несёт ответственность за утрату или повреждение принятого для перевозки груза либо за просрочку его доставки, если докажет, что утрата, повреждение или просрочка произошли вследствие: 1) непреодолимой силы; 2) опасностей или случайностей на море и в других судоходных водах; 3) любых мер по спасанию людей или разумных мер по спасанию имущества на море; 4) пожара, возникшего не по вине перевозчика; 5) действий или распоряжений соответствующих властей (задержания, ареста, карантина и других); 6) военных действий и народных волнений; 7) действия или бездействия отправителя или получателя; 8) скрытых недостатков груза, его свойств или естественной убыли; 9) незаметных по нагруженному виду недостатков тары и упаковки груза; 10) недостаточности или неясности марок; 11) забастовок или иных обстоятельств, вызвавших приостановление либо ограничение работы полностью или частично; 12) иных обстоятельств, возникших не по вине перевозчика, его работников или агентов.

2. Перевозчик признаётся просрочившим доставку груза, если груз не выдан в порту выгрузки, предусмотренном договором морской перевозки груза, в срок, который определён соглашением сторон, при отсутствии такого соглашения – в разумный срок, который требуется от за-

ботливую перевозчика с учётом конкретных обстоятельств.

3. Лицо, имеющее право заявить требование к перевозчику в связи с утратой груза, может считать груз утраченным, если груз не выдан в порту выгрузки лицу, уполномоченному на получение груза, в течение 30 дней календарных по истечении установленного срока выдачи груза.

4. Перевозчик несёт ответственность за утрату или повреждение принятого для перевозки груза либо за просрочку его доставки с момента принятия груза для перевозки до момента его выдачи.

Согласно ст. 167 КТМ РФ перевозчик не несёт ответственность за утрату или повреждение принятого для перевозки груза либо за просрочку его доставки, за исключением груза, перевозимого в каботаже, если докажет, что утрата, повреждение или просрочка произошли вследствие действия или бездействия в судовождении или управлении судном капитана судна, других членов экипажа судна либо лоцмана (навигационная ошибка).

Согласно ст. 168 КТМ РФ перевозчик не несёт ответственность за утрату или повреждение принятого для перевозки груза, прибывшего в порт назначения в исправных грузовых помещениях с исправными пломбами отправителя, доставленного в исправной таре без следов вскрытия в пути, а также перевозившегося в сопровождении представителя отправителя или получателя, если получатель не докажет, что утрата или повреждение принятого для перевозки груза произошли по вине перевозчика.

В ст. 169 КТМ РФ даны исчисления размера ответственности перевозчика за утрату или повреждение груза: 1. Перевозчик несёт ответственность за утрату или повреждение принятого для перевозки груза в следующих размерах: 1) за утрату груза – в размере стоимости утраченного груза; 2) за повреждение груза – в размере суммы, на которую понизилась его стоимость; 3) в случае утраты груза, принятого для перевозки с объявлением его ценности, - в размере объявленной стоимости груза. За перевозку груза с объявленной ценностью с отправителя или получателя взимается дополнительная плата, размер которой определяется договором морской перевозки груза. Перевозчик также возвращает полученный им фрахт, если фрахт не входит в стоимость утраченного или повреждённого груза. 2. Общая сумма, подлежащая возмещению, исчисляется исходя из стоимости груза в том месте и в тот день, в которые груз был выгружен или должен был быть выгружен с судна в соответствии с договором морской перевозки груза. Стоимость груза определяется исходя из цены на товарной бирже или, если нет такой цены, исходя из существующей рыночной цены, а если нет ни той, ни другой цены, исходя из обычной стоимости грузов того же рода и качества. Из суммы, подлежащей возмещению за утрату или повреждение груза, вычитаются расходы на перевозку груза (фрахт, пошлины и другие), которые должны были быть произведены грузовладельцем, но вследствие утраты или повреждения груза произведены не были.

Ограничению ответственности перевозчика посвящена ст. 170 КТМ РФ:

1. В случае, если род и вид, а также стоимость груза не были объявлены отправителем до погрузки груза и не были внесены в коносамент, ответственность перевозчика за утрату или повреждение принятого для перевозки груза не может превышать 666,67 расчётной единицы за место или другую единицу отгрузки либо 2 расчётные единицы за один килограмм массы брутто утраченного или повреждённого груза в зависимости от того, какая сумма выше. 2. Ответственность перевозчика за просрочку доставки принятого для перевозки груза не может превышать размер фрахта, подлежащего уплате согласно договору морской перевозки груза. 3. Общая сумма, подлежащая возмещению перевозчиком на основании пунктов 1 и 2 ст. 170, не может превышать предел ответственности, который был бы установлен в соответствии с п. 1 ст. 170 за полную утрату груза, в отношении которого возникла такая ответственность. 4. В случае, если для перевозки груза используется контейнер, поддон или другое приспособление, количество мест или единиц отгрузки, перечисленных в коносаменте в качестве перевозимых в таком приспособлении, считается для целей ст. 170 количеством мест или единиц отгрузки. За исключением указанного случая, такое приспособление считается местом или единицей груза. 5. Стороны договора морской перевозки груза могут своим соглашением установить другие пределы ответственности.

5. Безопасность мореплавания

5.1. Правовое обеспечение безопасности мореплавания.

Торговое мореплавание в большей части имеет международный характер и поэтому не может регламентироваться лишь нормами национального права. Следовательно, правовые проблемы безопасности мореплавания должны разрешаться только на международном уровне.

В настоящее время существует ряд международных стандартов в виде конвенций, резолюций и рекомендаций, строго регламентирующих вопросы обеспечения безопасности мореплавания.

К международно-правовым стандартам, обязательных для соблюдения капитаном и судовладельцем относятся, например, такие как СОЛАС-74 с изменениями и дополнениями, ПДНМВ-78/95, МАРПОЛ-73/95, МППСС-72, МКГМ-66/88, Международная конвенция о спасании 1979 г. и десятки других. Эти документы содержат определенные правила поведения капитана и экипажа морского судна как в нормальных, так и в исключительных случаях. Ряд документов, как международного, так и национального характера, строго регламентируют действия органов контроля в области безопасности мореплавания.

Ст.10 Международной Конвенции Об открытом море 1958г. установила, что каждое государство обязано принимать необходимые меры

по обеспечению безопасности в море судов, плавающих под его флагом, в частности в том, что касается пользования сигналами, поддержания связи и предупреждения столкновений, конструкции и обеспечения судов.

С вступлением в силу Конвенции ООН по морскому праву 1982 г. (ст. 94 и 217), действующих международных конвенций ("инструментов ИМО") утвердились юридические основания для осуществления контроля судов со стороны государства в порту захода.

Так, в настоящее время в морских портах государств, признавших этот документ, применяются "Процедуры контроля судов государством порта" (резолюция А.787(19) ИМО с поправками в А.882(21) от 25 ноября 1999 г.). При этом определен четкий перечень документов, который должен быть на судне и процедуры контроля судов.

Государственный портовый контроль приобретает в настоящее время все большее значение, в т.ч. и на региональном уровне.

В 1982 г. морскими ведомствами Англии, Дании, Нидерландов, Греции, Ирландии, Испании, Италии, Норвегии, Португалии, Финляндии, ФРГ и Швеции был заключен Меморандум о взаимопонимании по контролю судов государством порта (Парижский меморандум), в котором власти этих стран приняли обязательство осуществлять контроль на судами, посещающими порты стран, подписавшими Парижский меморандум.

В 1993 г. в Азиатско-Тихоокеанском регионе был создан Меморандум о взаимопонимании по контролю судов государством порта (Токийский меморандум), принятый в разное время морскими властями Австралии, Канады, Чили, Гонконга (Китай), Индонезии, Японии, Республики Корея, Малайзии, Новой Зеландии, Папуа-Новой Гвинеи, Филиппин, Российской Федерации, Сингапура, Таиланда, Вануату, Вьетнама. Токийский меморандум вступил в силу 1 февраля 2005 г.

Т.о., проведение контроля в морских портах осуществляется с целью проверки соответствия судна основным международно-правовым нормам в области безопасности мореплавания и, самое главное, в части обеспечения сохранения человеческих жизней.

Нормы, касающиеся обеспечения безопасности мореплавания, условно можно поделить на четыре группы:

- относящиеся к проектированию, конструкции и оборудованию судов;
- относящиеся к эксплуатации судов;
- относящиеся к организации поиска и спасания;
- относящиеся к организации расследования аварийных происшествий и инспектированию судов в морских портах.

В рамках первой группы основным международным соглашением, устанавливающим требования к конструкции и оборудованию судов, является Международная конвенция по охране человеческой жизни на море 1974 г. с последующими изменениями и дополнениями соответствующими протоколами и резолюциями - СОЛАС -74. Согласно Конвенции все спасательные средства судна должны быть в постоянной готовности для использования. Специальные требования предусмотре-

ны для спасательных кругов и жилетов, количество которых жестко регламентировано.

В соответствии с требованиями Конвенции СОЛАС -74 судно должно быть укомплектовано экипажем в надлежащем количестве и должной квалификации. Однако из-за различных требований к квалификации моряков и уровня их подготовки, существующих в отдельных государствах, в этой части не обеспечивалась надлежащая безопасность мореплавания. В целях ликвидации этого недостатка в рамках Международной морской организации (ИМО) была принята Международная Конвенция о подготовке и дипломировании моряков и несения вахты 1978 г., измененная Конференцией 1995 г. (ПДМНВ – 78/95).

В июле 1995г. в Лондоне была принята Международная конвенция о подготовке и дипломировании персонала рыболовных судов и несении вахты (Конвенция ПДНВ-Р).

Суть требований этих конвенций сводится к тому, что ни один моряк из состава судового экипажа не вправе работать на судне, государством флага которого является участник Конвенции, если он не отвечает положениям в отношении возраста, состоянии здоровья и квалификации.

Для того, чтобы не допускать загрузки судна свыше определенных пределов, обеспечивающих безопасное плавание, на международном уровне установлены соответствующие стандарты. В настоящее время действует Международная конвенция о грузовой марке 1966 г., измененная протоколом 1988г. (КГМ – 66/88). В 2003 г. эта конвенция была пересмотрена.

Суть этой конвенции – ни одно судно не может выйти в море, если не имеет достаточного запаса плавучести, определяемого грузовой маркой.

Безопасность мореплавания в определенной мере обеспечивается также применением Международных правил предупреждения столкновений судов в море 1972 г. (МППСС-72).

Для обеспечения связи между судами, а также береговыми службами, осуществляющими надзор за морскими судами применяется Международный свод сигналов 1965 г. (МСС-65).

В соответствии с Конвенцией о международной организации морской спутниковой связи (ИНМАРСАТ), принятой в 1976 г. Космический сегмент этой системы открыт для пользования судами всех государств без каких-либо ограничений по тем или иным признакам.

5.2 Международная конвенция по поиску и спасанию на море 1979г.

Эта Конвенция была принята в Гамбурге в апреле 1979 г. и вступила в силу в июне 1985 г.(СССР ратифицировал 3 марта 1988 г.) Конвенция предусматривает координацию деятельности ряда международных организаций в деле обеспечения безопасности на море и в воздушном пространстве над ним.

Цель Конвенции – развитие и поощрения деятельности путем создания международного плана поиска и спасания на море, отвечающего потребностям морского судоходства в деле спасания людей, терпящих бедствие.

Стороны–участники Конвенции согласно ее рекомендации обеспечивают принятие необходимых мер в деле обеспечения надлежащего поиска и спасания людей, терпящих бедствие на море и у их берегов.

Участники Конвенции должны информировать ИМО о своей организации поиска и спасания, а также о существенном ее изменении, в т.ч.:

- о национальной морской поисково-спасательной службе;
- местонахождении созданных спасательно-координационных центрах, номерах их телефонов и телексов и о зонах ответственности;
- об основных имеющихся в их распоряжении спасательных единицах.

Государства-участники Конвенции устанавливают по согласованию между собой поисково-спасательные районы, о чем уведомляют Генерального секретаря ИМО.

Стороны – участники Конвенции обеспечивают оказание помощи любому лицу, терпящему бедствие на море. Это осуществляется независимо от национальной принадлежности или статуса такого лица или обстоятельств, при котором это лицо было обнаружено.

В целях общей координации поиска и спасания государства – участники Конвенции создают свой национальный орган. В РФ таким органом определена Государственная морская аварийно-спасательная координационная служба, созданная в 1998 г.

Организация и координация действий при поиске и спасании, например, в Дальневосточном регионе осуществляется через Спасательно-координационный центр(СКЦ), расположенный во Владивостоке и подчиненные им спасательные подцентры (СПЦ), находящиеся в Южно-Сахалинске и Петропавловске на Камчатке.

Поисково-спасательные операции в территориальных водах, во внутренних морских водах, на сухопутной территории и воздушном пространстве РФ, как правило, осуществляется российскими спасательными средствами.

Для оказания методической помощи по организации спасания ИМО разработала и в 1980 г. издала Руководство по поиску и спасанию на море (ИМКОСАР). Этот документ касается вопросов организации существующих служб и средств, необходимых для обеспечения практического и рационального охвата данного района поиском и спасанием. В Руководстве также содержатся рекомендации всему персоналу, участвующему в операциях и учениях по поиску и спасанию.

14 июля 1995г. в РФ был принят закон “Об аварийно-спасательной службе и статусе спасателей”, которым определяются общие организационные экономические основы создания и деятельности аварийно-спасательных служб, аварийно-спасательных формирований на терри-

тории РФ, регулируются отношения в этой области между органами государственной власти, органами местного самоуправления и другими юридическими и физическими лицами.

5.3 Конвенция о спасании 1989 г.

В связи со значительными изменениями технического и экономического характера, происшедшие в международном судоходстве, спасании и страховании, а также возросшей озабоченности в отношении защиты окружающей среды возникла необходимость пересмотра международных правил, содержащихся в Конвенции об унификации некоторых правил, касающихся оказания помощи спасания на море, принятой в Брюсселе 23 сентября 1910 г. (Конвенция о спасании 1910 г.).

Это стало результатом принятия Конвенции о спасании 1989 г., которая вступила в силу 14 июля 1996 г. Российская федерация ратифицировала ее 17 декабря 1998 г.

Содержание и смысл Конвенции о спасании нашли свое отражение в национальных нормативно-правовых актах.

5.4 Международная конвенция по охране человеческой жизни на море 1974г. (СОЛАС-74).

Конвенция подписана в Лондоне 01.11.1974г., изменена и дополнена Протоколом, принятым в Лондоне 17.02.1978г., вступила в силу 25.05.1980г.

Участниками этой Конвенции являются около 80 государств (в том числе СССР, ныне Российская Федерация), тоннаж судов которых составляет 85% мирового тоннажа.

Конвенция заменила Международную Конвенцию по охране человеческой жизни на море 1960г. и распространяется на суда, совершающие международные рейсы (за исключением военных кораблей и транспортов, рыболовных судов, прогулочных яхт, судов валовой вместимостью 500 рег. тонн и некоторых других).

Конвенция устанавливает требования:

- к конструкции судна (деление на отсеки и остойчивость, к машинам и электрическим установкам);
- противопожарной защите;
- спасательным средствам;
- безопасности мореплавания;
- радиотелеграфии и радиотелефонии;
- перевозке зерна и опасных грузов.

Согласно Конвенции 1974г., каждое судно подлежит со стороны должностных лиц правительства или признанных им организаций регулярному освидетельствованию. Причем, этому освидетельствованию подвергаются корпус и механизмы судна, спасательные средства и снабжение судна, их радиоустановки и радиолокационные станции.

Судно и его оборудование должны поддерживаться в состоянии, отвечающем требованиям Конвенции и гарантирующем пригодность для выхода судна в море без опасности для судна или людей, находящихся на борту.

После проверки и освидетельствования судам выдаются документы:

- Свидетельство о безопасности пассажирского судна;
- Свидетельство о безопасности грузового судна по конструкции;
- Свид-во о безопасности судна по оборудованию и снабжению;
- Свид-во о безопасности грузового судна по радиотелеграфии;
- Свид-во о безопасности грузового судна по радиотелефонии.

Танкера и другие суда, перевозящие нефтепродукты должны иметь специальные дополнения к свидетельствам о безопасности по оборудованию и снабжению.

Грузовые суда должны иметь так называемый Буклет об остойчивости и прочности судна.

Свидетельства, выданные по уполномочию правительства, признаются другими правительствами государств – участников Конвенции и имеют одинаковую силу.

Каждое судно, находящееся в порту другого государства – участника Конвенции, подлежит контролю со стороны соответствующих должностных лиц, цель которого – проверить наличие действительных свидетельств.

Если имеется существенное несоответствие между состоянием судна или его снабжением и данными любого свидетельства, либо судно и его оборудование не пригодно для выхода судна в море без опасности для судна и находящихся на нем людей, либо истек срок действия свидетельства или оно потеряло силу, то судну запрещается выход в море.

При обнаружении несоответствий и задержки судна в иностранном порту письменно уведомляется консул или дипломатический представитель государства, под флагом которого имеет право плавать судно.

В процессе осуществления контроля должны приниматься все возможные усилия, чтобы избежать необоснованной задержки отхода судна. Если задержка судна осуществлена не аргументировано, это дает основание на требование возмещения ущерба.

Государства – участники Конвенции обязались применять требования Конвенции и Протокола к судам государств, не являющимися их участниками, с тем, чтобы такие суда не оказались в более благоприятном положении, чем их собственные.

5.5 Морской Регистр РФ. Его функции.

Российский Морской Регистр судоходства является государственным органом технического надзора в области морского судостроения и мореплавания, а также классификации и обмера судов.

Надзор за судами начинается на стадии их проектирования путем

контроля за соответствием проекта положениям Правил Регистра в отношении всех критериев прочности, непотопляемости, остойчивости, ходкости, управляемости, средств связи и навигации, противопожарной защиты и т.д.

Следующая стадия технического надзора Регистра осуществляется с началом строительства, в процессе которого контролируется соответствие с одобренным проектом и качество согласно требованиям Правил постройки и классификации Морского Регистра.

После постройки судна ему присваивается класс Регистра на 5 лет, выдаются соответствующие судовые документы.

В процессе эксплуатации каждое судно подвергается через каждые 5 лет очередному освидетельствованию по проверке технического состояния в полном объеме для продления класса и выдачи соответствующего свидетельства.

В промежутках между очередными освидетельствованиями проводятся ежегодные проверки технического состояния судна.

В случае, если на любой стадии проверки обнаружится несоответствие требованиям Правил Регистра и положениям действующих Международных нормативных актов, регистровые судовые документы могут быть изъяты, а судну запрещен дальнейшая его эксплуатация.

Согласно ст. 22 КТМ РФ Российский Морской Регистр Судоходства имеет право при невыполнении требований Правил Регистра запрещать эксплуатацию судов, судовых механизмов, устройств и других судовых технических средств и изымать разрешающие их эксплуатацию, документы.

Морской Регистр судоходства осуществляет технический надзор за всеми морскими самоходными судами имеющие мощность главного двигателя 75 л.с.(55 квт) и более, за исключением спортивных, прогулочных и им подобным. Морские несамоходные суда подвергаются надзору Морского Регистра вместимостью 80 R.t. и более

Действие Морского Регистра направлена на обеспечение условий безопасности мореплавания морских судов в соответствии с их назначением, охраны человеческой жизни на море.

5.6 Правовое регулирование лоцманской проводки.

Лоцманская проводка судов осуществляется в целях обеспечения безопасности плавания судов и предотвращения происшествий с судами; защиты морской среды (ст. 86 КТМ РФ). Лоцманская проводка осуществляется морскими лоцманами, имеющими выданные капитанами морских портов лоцманские удостоверения о праве лоцманской проводки судов в определённых районах. Лоцман (англ. – pilot, гол. – loodsman) это лицо, наделённое специальными полномочиями по осуществлению проводки судов на подходах к портам, непосредственно на акваториях портов, в заливах, проливах, криалах и других изобилующих навигационными опасностями местах и сложных для плавания районах.

Морскими лоцманами являются граждане РФ, удовлетворяющие требованиям Положения о морских лоцманах. Морской лоцман является работником лоцманской службы государственной организации. В соответствии со ст. 87 КТМ РФ в РФ могут функционировать негосударственные организации по лоцманской проводке судов. Лоцманские организации осуществляют свою деятельность в РФ на основании КТМ РФ, Положения о морских лоцманах России, собственного Устава лоцманской организации, согласованного с органом государственного надзора и утверждённого в установленном порядке, других законодательных и подзаконных актов по безопасности мореплавания. По вопросам обеспечения безопасности мореплавания лоцманские службы непосредственно подчиняются капитану порта.

Лоцманская проводка подразделяется на 2 вида: обязательную и необязательную.

Согласно ст. 90 КТМ РФ в районах обязательной лоцманской проводки судов капитан судна не вправе осуществлять плавание без лоцмана, за исключением случаев, если судно относится к категории судов, освобождаемых от обязательной лоцманской проводки, или капитану судна предоставлено право осуществлять плавание без лоцмана капитаном морского порта. Порядок лоцманской проводки судов в морском торговом порту и в морском рыбном порту, имеющих смешанные акватории, устанавливается капитаном морского торгового порта по согласованию с капитаном морского рыбного порта. Капитан судна, нарушивший требования об обязательной лоцманской проводке судов, несёт административную ответственность согласно законодательству РФ.

В соответствии со ст. 91 КТМ РФ в районах, в которых лоцманская проводка судов является необязательной, капитан судна может взять на судно лоцмана, если в этом есть необходимость. В районах, в которых лоцманская проводка судов является необязательной, капитан морского порта может устанавливать обязательную лоцманскую проводку судов, которые: а) сами или перевозимые ими грузы могут создать угрозу причинения ущерба морской среде; б) имеют серьёзные повреждения корпусов, механизмов или оборудования, что может существенно влиять на безопасность мореплавания в порту. В таком случае капитан судна уведомляется о том, что его судно должно следовать под лоцманской проводкой.

Согласно ст. 92 КТМ РФ во время проводки судов лоцман обязан наблюдать за состоянием и правильностью ограждения фарватеров и немедленно сообщить капитану порта о любых переменах на фарватерах, об авариях с проводимыми судами и о невыполнении капитаном судна правил плавания судов и правил предотвращения загрязнения с судов нефтью, вредными веществами, сточными водами или мусором. Прибывший на судно лоцман обязан предъявить удостоверение и вручить капитану лоцманскую квитанцию на оплату услуг. Капитан обязан безвозмездно предоставить лоцману и его стажёру отдельное помеще-

ние, питание и возможность пользоваться судовой радиостанцией. Присутствие лоцмана на судне не снимает с капитана ответственности за управление судном. Все указания рулевому капитан отдаёт лично. Если в целях ускорения выполнения манёвра капитан разрешает лоцману самому отдавать приказания, то и в этом случае они будут считаться как выполненные по приказанию капитана, за которые он несёт ответственность. Организация, работником которой является лоцман, осуществлявший лоцманскую проводку судна, несёт имущественную ответственность за убытки, возникшие в результате ненадлежащей проводки.

5.7 Классификация аварийных случаев и порядок их расследования.

Основными нормативными актами в области расследования морских происшествий являются Положение о порядке классификации, расследования и учёта аварийных случаев с судами (ПРАС-90), а также Инструкция по применению Положения о порядке классификации, расследования и учёта аварийных случаев с судами (ИПРАС-92). Целями расследования аварийного случая (АС) являются его классификация, установление обстоятельств, причин, последствий, убытков, оценка действий причастных лиц, а также разработка профилактических мер по предупреждению аварийности. Аварийный случай (АС) – событие с судном, приведшее его к бедствию в результате воздействия непреодолимых стихийных явлений природы или экстремально тяжёлых гидрометеорологических условий плавания, различные повреждения судна (корпуса, технических средств), смещение перевозимого груза, изменение его физико-химических свойств в процессе морской перевозки, посадки судна на грунт, касание грунта, препятствующие нормальной эксплуатации судна, повреждение судном берегового сооружения, средств навигационного обеспечения (СНО), другого судна, потеря буксируемого объекта, палубного груза, намотка троса или сетей на гребной винт.

Аварийные случаи в зависимости от их тяжести и последствий квалифицируются:

- а) кораблекрушение;
- б) авария;
- в) аварийное происшествие;
- г) эксплуатационное повреждение.

Кораблекрушение – это такой аварийный случай, в результате которого:

а) произошла гибель судна или его полное конструктивное разрушение, после чего проведение восстановительного ремонта нецелесообразно;

- б) потерян буксируемый судном объект.

Авария – это такой аварийный случай, в результате которого:

а) погиб человек (люди);

б) произошло повреждение пассажирского судна, приведшее к утрате хотя бы одного из его мореходных качеств и/или создавшее препятствие в производственной деятельности в связи с появлением каких-либо эксплуатационных ограничений.

Аварийное происшествие – это такой аварийный случай, в результате которого:

а) произошло повреждение судна, приведшее к утрате хотя бы одного из мореходных качеств или создавшее происшествие в производственной деятельности в связи с появлением каких-либо эксплуатационных ограничений;

б) произошло повреждение судном подводного кабеля, подводного трубопровода, СНО, берегового сооружения, приведшее к выводу их из эксплуатации;

в) судно находилось на мели менее 24 часов, независимо от размера и характера полученных или нанесённых повреждений;

г) на судне произошло смещение перевозимого груза или изменение его физико-химических свойств, приведшее к утрате хотя бы одного из мореходных качеств;

д) произошла потеря якоря (якорей) или якорных цепей, намотка на гребной винт тросов и сетей, утрата или повреждение спасательных шлюпок или шлюпбалок, независимо от размера причинённых убытков.

Эксплуатационное повреждение – это такой аварийный случай, в результате которого произошли:

а) повреждения судна или смещение перевозимого груза или изменение его свойств, не подпадающее под аварии и аварийные происшествия;

б) повреждение судна при правомерных действиях экипажа во время плавания в ледовых условиях, независимо от размера причинённых убытков и утраты мореходных качеств;

в) повреждение судна при правомерных действиях экипажа во время плавания в районах или условиях, когда не обеспечивается навигационная безопасность, независимо от размера причинённых убытков и утраты мореходных качеств;

г) повреждение судна при правомерных действиях экипажа во время проведения аварийно-спасательных операций, независимо от размера причинённых убытков и утраты мореходных качеств;

д) повреждение судном подводного кабеля, подводного трубопровода, СНО, берегового сооружения, не приведшее к выводу их из эксплуатации;

е) повреждение судна при правомерных действиях экипажа во время проведения швартовых, или грузовых, или буксировочных операций в море;

ж) судно находилось на мели менее 24 часов (пассажирское) или менее 6 часов (все остальные) и сошло с мели самостоятельно (несамоходное судно с помощью буксировавшего его судна), но при этом не

получило каких-либо повреждений;

з) незначительное повреждение берегового сооружения, не приведшее к выводу его из эксплуатации.

Классификация АС в соответствии с Положением осуществляется капитаном судна и капитаном морского порта. Для определения органа расследования капитан судна производит предварительную классификацию аварийных случаев. На основе документальных данных капитан порта производит окончательную классификацию аварийных случаев.

Порядок расследования АС.

Основным органом расследования АС является морской порт. Расследование АС осуществляет капитан морского порта, который в необходимых случаях под своим председательством организует комиссию по расследованию или же принимает участие в комиссии по расследованию, образованной министерством (ведомством), а после завершения расследования направляет соответствующие материалы судовладельцу, министерству (ведомству) по принадлежности судна и транспортному прокурору. Предварительное расследование АС осуществляет капитан судна.

Капитан (шкипер) судна, с которым произошёл АС, составляет судовой технический акт о случившемся по установленной министерством (ведомством) форме. При получении эксплуатационных повреждений капитан судна получает объяснения причастных к АС лиц, составляет заключение о происшедшем, при необходимости издаёт приказ по судну. При несогласии с выводами капитан судна по АС судовладелец выносит своё заключение. В случаях кораблекрушения и аварии с судном капитан после прибытия судна либо его экипажа в первый российский порт представляет или отправляет в течение суток капитану порта захода письменное заявление о случившемся и технический акт для регистрации АС. На основании заявления и технического акта капитан порта регистрирует АС и контролирует представление капитаном судна в установленные сроки необходимых для расследования случая документов. Подача органу расследования документов об АС не освобождает капитана судна от обязанности оформить морской протест. Срок расследования АС капитаном порта исчисляется с момента его регистрации, о чём сообщается в министерство (ведомство) по подчинённости. Капитан судна в течение 3-х суток после прибытия судна либо его экипажа в первый российский порт представляет капитану порта: подробное донесение об АС, выписки из судовых документов, объяснения причастных лиц и свидетелей и другие необходимые документы.

После рассмотрения представленных капитаном судна документов капитан порта классифицирует АС. Если АС классифицирован как аварийное происшествие, т.е. подлежит расследованию судовладельцем, капитан порта немедленно направляет материалы непосредственно владельцу судна, который в течение 10 суток после получения документов должен дать заключение, предусмотрев в нём необходимые профилактические меры по предупреждению подобных случаев в бу-

дущем.

Капитан порта в течение 20 суток с момента регистрации АС должен его расследовать и представить по нему заключение судовладельцу и министерству (ведомству) по принадлежности судна. По каждому обоснованному представлению капитан порта министерство (ведомство) может продлить срок расследования на 10 суток.

В результате расследования АС капитаном порта или судовладельцем должны быть установлены: соответствие судна, экипажа, снабжения, оборудования конвенционным и национальным требованиям; условия и обстоятельства, при которых произошёл АС; оценка действий причастных к АС лиц с учётом воздействия на них внешних факторов, их психологического состояния, степени усталости и др.

Определение степени виновности причастных к АС сторон является прерогативой арбитражных или судебных органов.

В процессе расследования, проводимого капитаном порта, к работе могут привлекаться специалисты, проводятся лабораторные и иные анализы или экспертизы. Расходы, связанные с этими действиями при расследовании АС, возмещаются судовладельцем. При несогласии судовладельца с заключением капитана порта судовладелец может в 10-дневный срок после получения материалов расследования направить свои возражения в министерство (ведомство), которому подчинён капитан порта, расследований данного АС. Копия письма с возражениями направляется также капитану порта. Министерство (ведомство) рассматривает заключение капитана порта и материалы по АС, после чего выносит по нему окончательное решение с учётом возражений судовладельца или дополнительного расследования, если таковые имели место.

Судовладелец после получения заключения и приложенных к нему материалов по аварийному случаю должен разработать и осуществить профилактические мероприятия, предупреждающие повторение подобных случаев в будущем, а также привлечь к дисциплинарной или материальной ответственности лиц, действия которых привели или способствовали возникновению аварийного случая.

Капитаны портов и судовладельцы по всем расследованным аварийным случаям заполняют аварийную карту и представляют её в организацию, определённую министерством (ведомством).

Документы об АС, расследованном капитаном судна, подлежат хранению на судне в течение 2-х лет, после чего сдаются в архив судовладельца. Сведения об аварийных повреждениях вносятся в судовые документы (формуляры, паспорта, чертежи, журналы и др.).

Документы об аварийных случаях, расследованных капитаном порта, подлежат хранению до завершения дела, но не менее 3-х лет, после чего сдаются в архив порта.

(Положение о классификации и расследовании аварийных случаев ПРАС-90, а также Инструкция о расследовании ИПРАС-92 приказом Министра транспорта РФ от 14 мая 2009г. № 75 признаны не дей-

ствующими с 18 октября 2009г. и заменены Положением о порядке расследования аварийных случаев с судами)

5.8 Эксплуатационные повреждения. Понятие правомерности действия.

Эксплуатационным повреждением считается АС, в результате которого произошло:

а) повреждение судна или смещение перевозимого груза или изменение его свойств, не подпадающее под аварии или аварийные происшествия;

б) повреждение судна при правомерных действиях экипажа во время плавания в ледовых условиях, независимо от размера причинённых убытков и утраты мореходных качеств;

в) повреждение судна при правомерных действиях экипажа во время плавания в районах или условиях, когда не обеспечивается навигационная безопасность, независимо от размера причинённых убытков и утраты мореходных качеств;

г) повреждение судна при правомерных действиях экипажа во время проведения аварийно-спасательных операций, независимо от размера причинённых убытков и утраты мореходных качеств;

д) повреждение СНО;

е) повреждение судна при правомерных действиях экипажа во время проведения швартовных, или грузовых, или бункеровочных операций в море;

ж) судно находилось на мели менее 2 часов (пассажирского) или менее 6 часов (все остальные) и сошло с мели самостоятельно (несамоходное судно с помощью буксировавшего его судна), но при этом не получило каких-либо повреждений; незначительное повреждение берегового сооружения, приведшее к выходу его из эксплуатации.

Классификация АС в соответствии с Положением (ПРАС-90) осуществляется капитаном судна и капитаном морского порта. Для определения органа расследования капитан судна производит предварительную классификацию аварийных случаев. На основе документационных данных капитан порта производит окончательную классификацию АС.

АС, повлёкший повреждения, подпадающие под признаки эксплуатационного повреждения, расследуется и классифицируется капитаном судна самостоятельно. Надзор за расследованием таких АС осуществляется судовладельцем.

Капитан судна о происшедшем АС обязан сообщить судовладельцу. Если АС произошёл на акватории российского порта, донесение направляется также и капитану данного порта.

Капитан (скипер) судна, с которым произошёл АС, составляет судовой техникой акт о случившемся по установленной министерством форме.

При получении эксплуатационных повреждений капитан судна получает объяснения причастных к аварийному случаю лиц, составляет заключение о происшедшем, при необходимости издаёт приказ по судну. При несогласии с выводами капитана судна по аварийному случаю судовладелец выносит своё заключение.

Определение степени виновности причастных к аварийному случаю сторон является прерогативой арбитражных или судебных органов. Судовладелец после получения заключения и приложенных к нему материалов по АС должен разработать и осуществить профилактические мероприятия, а также привлечь к дисциплинарной или материальной ответственности лиц, действия которых привели или способствовали возникновению АС.

(Упразднено с 18 октября 2009г.)

5.9 Понятие риска в торговом мореплавании: Ответственность за последствия действий.

Согласно Положению о порядке классификации, расследования и учёта аварийных случаев с судами (ПРАС-90) риском в мореплавании признаётся такое действие управляющего судном лица, которое совершено с учётом всех опасных обстоятельств плавания, профессиональных знаний и опыта для избежания возможного большего вреда судну, грузу и людям. При этом нанесённый ущерб по своим размерам должен быть значительно меньше стоимости сохранённого имущества и/или приобретённой выгоды, а лицо, допустившее в своих действиях риск, предприняло все необходимые меры для предотвращения наступления вреда.

Риск признаётся оправданным лишь при одновременном наличии следующих условий:

- риск должен соответствовать цели, ради которой он предпринимается;
- цель не может быть достигнута обычными, не связанными с риском действиями;
- риск не должен переходить в заведомое причинение ущерба;
- предметом риска должны являться материальные объекты.

5.10 Функции капитана морского порта.

Согласно ст. 76 КТМ РФ, основанной на федеральном законе от 08.11.2007 г. № 261-ФЗ, на капитана морского порта возлагается осуществление следующих функций по обеспечению безопасности мореплавания и порядка в указанных портах:

- контроль за соблюдением международных договоров РФ, относящихся к торговому мореплаванию, и законодательству РФ о торговом мореплавании;
- регистрация судов и выдача соответствующих судовых докумен-

тов;

- регистрация права собственности на суда и строящиеся суда, ипотеки судна и строящегося судна и иных прав на них, выдача соответствующих документов;

- выдача дипломов, квалификационных свидетельств, подтверждений их выдачи и паспортов моряка членам экипажей судов;

- проверка судовых документов, дипломов, квалификационных свидетельств и подтверждений выдачи дипломов и квалификационных свидетельств;

- контроль за соблюдением требований, касающихся порядка захода судов в порт и выхода их из порта;

- оформление прихода судов в порты и выхода их из порта. В случае, если морской торговый порт и морской рыбный порт имеют смежные акватории, капитан морского торгового порта оформляет приход судов в морской торговый порт и выход судов из него, за исключением судов, используемых для промысла водных биологических ресурсов; капитан морского рыбного порта оформляет приход судов, используемых для промысла водных биологических ресурсов, в морской рыбный порт и выход таких судов из него;

- контроль за деятельностью лоцманской службы и системой управления движением судов;

- контроль за ледокольной проводкой судов на подходах к порту и в пределах акватории порта;

- выдача разрешений на подъём затонувшего в море имущества и проведенный в порту строительных гидротехнических и иных работ;

- расследование аварийных случаев с судами. Расследование аварийных случаев с судами осуществляется в соответствии с положением, утвержденным федеральным органом исполнительной власти в области транспорта по согласованию с Генеральным прокурором РФ, федеральным органом исполнительной власти в области рыболовства и федеральным органом исполнительной власти в области обороны.

5.11 Авария. Правовые последствия.

Аварией считается аварийный случай, в результате которого:

- 1) произошло повреждение пассажирского судна, приведшее к утрате хотя бы одного из мореходных качеств или создавшее препятствия в производственной деятельности в связи с появлением каких-либо эксплуатационных ограничений;

- 2) аварийный случай, повлекший гибель человека (людей).

Классификация аварийных случаев в соответствии с Положением (ПРАС-90) осуществляется капитаном судна и капитаном морского порта. Для определения органа расследования капитан судна производит предварительную классификацию аварийных случаев.

После аварии свидетельство о годности судна к плаванию, международные свидетельства, классификационное свидетельство и другие

судовые документы Регистр судоходства или другого классификационного общества утрачивают силу, в связи с чем для возобновления их действий судно должно быть предъявлено к освидетельствованию Регистру или по его поручению иностранному классификационному обществу с целью определения технического состояния, условий дальнейшей эксплуатации и ремонта.

Аварии с судами расследуются капитанами портов. Надзор за расследованием таких аварийных случаев ведёт министерство (ведомство) по принадлежности порта.

Капитан судна о происшедшем аварийном случае обязан сообщить судовладельцу. Если АС произошёл на акватории российского порта, донесение направляется также и капитану данного порта.

Об аварийном случае, затрагивающем иностранные интересы, имевшее место в иностранном территориальном море, капитан судна обязан сообщить судовладельцу, представителю Росморфлота, торгпредству, консульству или посольству РФ и обратиться к ним за оказанием содействия и помощи. О происшедшем случае также информируется представитель соответствующего страхового общества.

О всех авариях судовладелец сообщает министерству (ведомству) по принадлежности судов, а также транспортному прокурору независимо от тяжести последствий конкретного случая.

Капитан (шкипер) судна, с которым произошёл АС, составляет судовой технический акт о случившемся по установленной министерством форме.

В случаях аварии с судном капитан после прибытия судна либо его экипажа в первый российский порт представляет или направляет в течение суток капитану порта захода письменное заявление о случившемся и технический акт для регистрации аварийного случая. На основании заявления и технического акта капитан порта регистрирует АС и контролирует представление капитаном судна в установленные сроки необходимых для расследования случая документов. Капитан судна в течение 3-х суток после прибытия судна либо его экипажа в первый российский порт представляет капитану порта подробное донесение об АС, выписки из судовых документов, объяснения причастных лиц и свидетелей. После рассмотрения представленных капитаном судна документов капитан порта классифицирует АС. Капитан порта в течение 20 суток с момента регистрации должен расследовать АС и представить по нему заключение судовладельцу и министерству (ведомству) по принадлежности судна. По каждому обоснованному представлению капитан порта министерство может продлить срок расследования на 10 суток.

Аварийный случай, классифицированный как авария, в зависимости от его тяжести может рассматриваться в уголовном порядке по ст. 263 УК РФ.

5.12 Аварийное происшествие. Правовые последствия.

Аварийным происшествием считается аварийный случай, в результате которого:

а) произошло повреждение судна, приведшее к утрате хотя бы одного из мореходных качеств или создавшее препятствие в производственной деятельности в связи с появлением каких-либо эксплуатационных ограничений;

б) произошло повреждение судном подводного кабеля, подводного трубопровода, СНО, берегового сооружения, приведшее к выводу их из эксплуатации;

в) судно находилось на мели более 24 часов, независимо от размера причинённых убытков;

г) на судне произошло смещение перевозимого груза или изменение его свойств, приведшее к утрате хотя бы одного из мореходных качеств;

д) повреждение судном другого судна, намотка на гребной винт тросов и сетей.

Классификация аварийных случаев в соответствии с положением (ПРАС-90) осуществляется капитаном судна и капитаном морского порта. Для определения органа расследования капитан судна производит предварительную классификацию аварийных случаев. На основе документальных данных капитан порта производит окончательную классификацию аварийных случаев.

Основным органом расследования АС является морской порт. Расследование осуществляет капитан морского порта, который в необходимых случаях под своим представительством организует комиссию по расследованию или же принимает участие в комиссии по расследованию, образованной министерством (ведомством), а после завершения расследования направляет соответствующие материалы судовладельцу, министерству (ведомству) по принадлежности судна и транспортному прокурору.

Аварийные происшествия с судами расследуются судовладельцами, а надзор за расследованием осуществляется министерством (ведомством) по принадлежности судна.

Аварийный случай, затрагивающий иностранные интересы, расследуется капитаном порта. Об аварийном случае, затрагивающем иностранные интересы, имевшем место в иностранном территориальном море, капитан судна обязан сообщить судовладельцу, представителю Росморфлота, торгпредству, консульству или посольству РФ и обратиться к ним за оказанием содействия и помощи. О происшедшем случае также информируется представитель соответствующего страхового общества.

Капитан (шкипер) судна, с которым произошёл аварийный случай, составляет судовой технический акт о случившемся по установленной министерством (ведомством) форме. На основании заявления и технического акта капитан порта регистрирует Ас и контролирует представ-

ление капитаном судна в установленные сроки необходимых для расследования случая документов. Срок расследования аварийного случая капитаном порта исчисляется с момента его регистрации, о чём сообщается в министерство по подчинённости. Капитан судна в течение 3-х суток после прибытия судна либо его экипажа в первый российский порт представляет капитану порта подробное донесение об аварийном случае, выписки из судовых документов, объяснения причастных к аварийному случаю лиц и свидетелей. После рассмотрения представленных капитаном судна документов капитан порта классифицирует АС. Если АС классифицирован как аварийное происшествие, т.е. подлежит расследованию судовладельцем, капитан порта немедленно направляет материалы непосредственно владельцу судна, который в течение 10 суток после получения документов должен дать заключение, предусмотрев в нём необходимые профилактические меры по предупреждению подобных случаев в будущем.

5.13 О порядке урегулирования промысловых происшествий между отечественными и иностранными судами.

При наличии промыслового происшествия между российскими и иностранными судами на капитана возлагается ответственность по тщательному закреплению доказательств. Несвоевременная и неполная информация о происшествии, невыполнение рекомендаций береговых служб и организаций, необъективное освещение обстоятельств и попытки скрыть действительные его причины, также как поспешные выводы о последствиях происшествия, включённые в документы, значительно усложняют ведение дела и влекут за собой непосредственные расходы. Несвоевременный и некачественный сбор доказательств ослабляет их силу, что может привести к неблагоприятному исходу дела и значительным убыткам. В случае возникновения происшествия капитан обязан руководствоваться Конституцией РФ, КТМ РФ, международными конвенциями, а также Руководством по оформлению документов при происшествиях между судами флота рыбной промышленности СССР и иностранными судами (фирмами) 1987 г.

Капитаны должны иметь в виду, что в зависимости от места возникновения происшествия (открытое море, ИЭЗ, территориальные воды, порт) существуют различия в порядке оформления происшествий и правомочных властей прибрежного государства.

При оформлении происшествий, возникших в открытом море, капитан не обязан давать иностранному судну какую-либо информацию о своём судне. Если последствия происшествия незначительны, то капитану следует документально оформить отказ от предъявления претензий.

В случае оформления промысловых инцидентов, возникших в ИЭЗ, капитан должен принять во внимание, что инспекция прибрежного государства вправе требовать предъявления судном всех документов.

При оформлении происшествий, возникших в территориальных водах, капитан обязан предъявлять требуемые документы (кроме режимных) представителям службы, производящей расследование. Одновременно капитан должен настаивать на получении на взаимной основе от другой стороны всех документов, относящихся к происшествию.

При оформлении происшествий, возникших в иностранном порту, капитану следует руководствоваться действующими в порту правилами. Для этого он должен связаться с представителем Госкомрыболовства РФ или агентом судовладельца, получить от него необходимую информацию и совместно с ним оформить происшествие.

При происшествии капитан обязан немедленно сообщить данные о нём капитану отряда (группы) судов, в состав которого входит аварийное судно; судовладельцу, а на промысле, кроме того, руководителю промысла (флагману); капитану российского морского порта (если аварийный случай произошёл на акватории порта).

Каждое донесение капитана должно содержать исчерпывающие сведения о происшествии.

При промысловом инциденте помимо выполнения соответствующих требований Руководства 1987 г., относящихся к столкновениям судов, капитан обязан составить акт о промысловом инциденте. При оформлении промыслового инцидента необходимо учесть особенности причинения ущерба ставным, дрейфтерным сетям или ярусным порядком судов, а также при сцеплении орудий лова. Эти особенности оговорены в разделе 51 Руководства 1987 г.

Имущественные интересы рыбопромыслового флота РФ должны быть надёжно защищены после захода судна в иностранный порт. Оформление происшествий в первом иностранном порту захода состоит из ряда последовательных действий: заявление морского протеста, направление другой стороне письменного заявления об ответственности; организация осмотра и фиксирования повреждений; определение убытков и взаимных претензий; предложение о рассмотрении спора в МАК и др.

5.14 Международные нормативные акты в вопросах обеспечения безопасности мореплавания.

Женевская конвенция об открытом море 1958 г. обязывает каждое государство принимать необходимые меры для обеспечения безопасности в море судов, плавающих под его флагом, в частности в том, что касается пользования сигналами, поддержания связи и предупреждения столкновения, а также конструкции оснащения судов и их мореходных качеств (ст. 10).

В Конвенции ООН по морскому праву 1982 г. уделено большое внимание вопросам обеспечения безопасности мореплавания. Согласно ст. 94 каждое государство в отношении судов, плавающих под его флагом, должно принимать меры для обеспечения безопасности на

море, в частности в том, что касается: а) конструкции, оборудования и годности судов к плаванию; б) комплектования, условий труда и обучения экипажей судов с учётом применимых международных актов; в) пользования сигналами, поддержания связи и предупреждения столкновения.

Нормы, касающиеся обеспечения безопасности мореплавания, можно условно разделить на четыре группы: 1) относящиеся к проектированию, конструкции и оборудованию судов; 2) относящиеся к эксплуатации судна; 3) относящиеся к организации поиска и спасания; 4) относящиеся к организации расследования аварийных морских происшествий и инспектирования в портах.

В рамках первой группы основным международным соглашением, устанавливающим требования к конструкции и оборудованию судов, является Международная конвенция по охране человеческой жизни на море 1974 г., изменённая и дополненная Протоколом 1978 г. – Конвенция СОЛАС. Сфера действия конвенции ограничена судами, совершающими международные рейсы. В соответствии с положениями Конвенции СОЛАС судно должно быть укомплектовано экипажем в надлежащем количестве и должной квалификации.

Международная конвенция о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты 1978 г., изменённая Конференцией 1995 г. (ПДМНВ 78/95). Суть требований Конвенции ПДМНВ 78/95 сводится к тому, что ни один моряк (капитан, лицо командного состава, лицо рядового состава) не вправе работать на судах, государством флага которых является участник Конвенции, если он не отвечает положениям в отношении возраста, состояния здоровья и квалификации.

Для того чтобы не допускать загрузки судна свыше определённых пределов, обеспечивающих безопасное плавание, на международном уровне установлены соответствующие стандарты. В настоящее время действует Международная Конвенция о грузовой марке 1966 г., предусматривающая нанесение на борту судна грузовой марки после соответствующего освидетельствования.

Безопасность мореплавания в значительной степени обеспечивается применением Международных правил предупреждения столкновения судов в море 1972 г. (МППСС-72). Они распространяются на все суда в открытом море и соединённых с ним водах, по которым могут плавать морские суда. В них регламентируются действия судов при различных условиях плавания, в частности выбор безопасности скорости, действий для предупреждения столкновения, при плавании в узкостях, по системам разделения движения, при обгоне, сближении, пересечении курсов. Правила определяют огни, которые должны выставляться судном, звуковые и световые сигналы для различных ситуаций, регламентируют расположение и технические характеристики огней и знаков.

Значительное внимание вопросам безопасности на море уделяет и Международная конвенция электросвязи (Найроби, 1982 г.), вступив-

шая в силу 01.01.1984 г. Радиостанции обязаны принимать с предоставлением абсолютного приоритета вызовы и сообщения о бедствии, откуда бы они ни исходили, и таким же образом отвечать на эти сообщения и немедленно принимать по ним требуемые меры.

В соответствии с Конвенцией о международной организации морской спутниковой связи (ИНМАРСАТ), принятой 3.09.1976 г. в Лондоне и вступившей в силу 16.06.1979 г., целью Организации является обеспечение космического сегмента, необходимого для улучшения морской связи, в первую очередь для оповещения о бедствиях и обеспечения охраны человеческой жизни на море.

Глобальная система морской связи при бедствиях (ГМССБ). Основной задачей ГМССБ является немедленное оповещение о бедствиях на море международных (или национальных) спасательно-координационных центров (СКЦ) и судов с целью их привлечения к спасательным операциям.

В апреле 1979 г. была подписана Международная конвенция по поиску и спасанию на море 1979 г. Согласно Конвенции, государства обеспечивают принятие необходимых мер в деле обеспечения надлежащего поиска и спасания людей, терпящих бедствие на море и у их берегов.

Международный кодекс по управлению безопасностью (МКУБ) – с мая 1994 г. юридически обязательный акт, включённый в качестве дополнения в Главу IX Конвенции СОЛАС-74. Цели Кодекса состоят в обеспечении безопасности на море, предотвращении несчастных случаев или гибели людей и избежание вреда окружающей среде. Для реализации целей Кодекса судоходная компания должна разработать и ввести в действие и поддерживать систему управления безопасностью (СУБ), включающую политику в области безопасности и защиты окружающей среды; инструкции и процедуры для обеспечения безопасной эксплуатации судов и защиты окружающей среды согласно международному праву и национальному законодательству.

5.15 Международный кодекс проведения расследований аварий и инцидентов на море.

В 1997 году резолюцией ИМО А.849(20) был принят Кодекс проведения расследований аварий и инцидентов на море.

В процессе работы над ним было признано, что конвенциям, разработанным под эгидой ИМО, каждое государство флага судно несет обязанность расследовать любую аварию, происшедшей с его судном, полагая, что такое расследование может помочь в определении недостатков в существующих правилах.

Цель данного Кодекса – способствовать единообразному подходу и расследованию аварий и инцидентов на море, а также способствовать сотрудничеству государств в определении приводящих к авариям на море сопутствующих факторов. Кодекс при этом признает необхо-

димось взаимного уважения национальных законов и практик с учетом сотрудничества.

В Кодексе даны определения аварийных случаев и других терминов. В разделе Проведение расследований аварий даются рекомендации по особенностям и порядку расследования. В Кодексе предусмотрены ответственность за расследованием, а также ответственность головного рассматривающего государства.

Уделено внимание консультациям, сотрудничеству и обнародованию докладов, а также их содержанием.

К Кодексу придано дополнение в виде Руководства инспекторам по применению Кодекса, что позволяет инспекторам объективно, всесторонне и однозначно решать вопросы, связанные с причинами аварий на море.

5.16 Положение о порядке расследования аварийных случаев на море 2009.

Приказом Министерства транспорта РФ от 14 мая 2009 года № 75 было утверждено положение «О порядке расследования аварийных случаев с судами».

Приказ был зарегистрирован в Минюсте 4 сентября 2009 года № 14718, согласован с генеральным прокурором 30 апреля 2009 года.

Приказом признан недействующий на территории РФ приказ ММФ СССР от 29.12.89 № 118 «Об утверждении Положения о порядке классификации, расследования и учета аварийных случаев с судами (ПРАС-90)».

«Положение о порядке расследования аварийных случаев с судами» вступило в силу с 18 октября 2009 года.

Данное положение является национальным нормативным актом, в основу которого положены ряд международных конвенций, резолюций ИМО и национальных документов.

Положение устанавливает порядок расследования аварийных случаев и инцидентов на море с российскими судами и с судами под иностранными флагами в водах, находящихся под юрисдикцией Российской Федерации.

Положение предусматривает соблюдение формальностей, связанных сообщением об аварийном случае, порядком расследования, учетом аварий и инцидентов на море.

6. Правовые вопросы охраны окружающей среды

6.1 Национальное законодательство в области охраны окружающей природной среды.

Уголовная ответственность.

В соответствии со ст. 252 УК РФ загрязнение морской среды из

находящихся на суше источников либо вследствие нарушения правил захоронения или сброса с транспортных средств или возведенных в море искусственных сооружений веществ и материалов, вредных для здоровья человека и живых ресурсов моря либо препятствующих равномерному использованию морской среды,- наказываются:

- а) штрафом в размере от 200 до 500 МРОТ или
- б) размером заработной платы или иного дохода осужденного за период от двух до пяти месяцев, либо
- в) лишением права занимать определенные должности или
- г) заниматься определенной деятельностью на срок до пяти лет, либо
- д) исправительными работами на срок до двух лет, либо
- е) арестом до четырех месяцев.

В случае причинения существенного вреда здоровью человека, животному или растительному миру, рыбным запасам, окружающей среде, зонам отдыха либо другим охраняемым законом интересам,- виновные наказываются лишением свободы на срок до трех лет со штрафом от пятидесяти до ста МРОТ или в размере заработной платы или иного дохода осужденного за период до одного месяца.

Деяния, предусмотренные этими частями статьи, повлекшие по неосторожности смерть человека,- наказываются лишением свободы на срок от двух до пяти лет.

Административная ответственность. Отходы производства и потребления, в том числе радиоактивные отходы, в соответствии со ст.51 ФЗ от 10 января 2002 г. "Об охране окружающей среды" подлежат сбору, использованию, обезвреживанию, транспортировке, хранению и захоронению, условия и способы которых должны быть безопасными для окружающей среды и регулироваться законодательством Российской Федерации.

Ст. 8.2 КоАП РФ предусматривает наложение административного штрафа за несоблюдение экологических и санитарно-эпидемиологических требований при сборе, складировании, использовании, сжигании, переработке, обезвреживании, транспортировке, захоронении и ином обращении с отходами производства и потребления или иными опасными веществами :

- на граждан - в размере от трех до пяти МРОТ;
- на юридических лиц – от пятидесяти до ста МРОТ.

В соответствие со ст. 8.16 КоАП невыполнение правил ведения судовых документов предусматривает наложение административного штрафа в размере от десяти до двадцати МРОТ за невыполнение капитаном морского судна, судна внутреннего плавания или другого плавучего средства правил регистрации в судовых документах операций с веществами, вредными для здоровья людей или живых ресурсов моря, других водных объектов, либо со смесями, содержащими такие вещества свыше установленных норм, а равно внесение в судовые документы неверных записей об этих операциях.

Эта статья состоит из четырех частей правонарушений, т.е.:

а) невыполнение капитаном правил регистрации в судовых документах операций с веществами, вредными для здоровья людей или живых ресурсов моря, других водных объектов, либо со смесями, содержащими вещества выше установленных норм;

б) внесение капитаном указанного судна в судовые документы неверных записей об операции с веществами, вредными для здоровья людей и живых ресурсов моря, других водных объектов;

в) невыполнение капитаном судна, осуществляющего промысел водных биологических живых ресурсов внутренних морских вод, территориального моря, исключительной экономической зоны или континентального шельфа, предусмотренных законодательством РФ, обязанностей по ведению промыслового журнала;

г) внесение капитаном судна в промысловый журнал искаженных сведений. Данная статья предусматривает наложение административного штрафа в размере от сорока до пятидесяти минимальных размеров оплаты труда.

Нарушение правил безопасного проведения поиска, разведки или разработки минеральных ресурсов, буровых работ либо условий лицензии на водопользование, на региональное геологическое изучение, поиск, разведку или разработку, а также правил использования или охраны минеральных ресурсов внутренних морских вод, территориального моря, континентального шельфа или исключительной экономической зоны РФ на основании ч.1 ст. 8.17 влечет наложение административного штрафа на должностных лиц в размере от ста до ста пятидесяти МРОТ с конфискацией судна и иных орудий совершения административного правонарушения или без таковой; на юридических лиц – от одной тысячи до двух тысяч МРОТ с конфискацией судна и иных орудий совершения административного правонарушения или без таковой.

Нарушение правил добычи водных биологических ресурсов и их охраны либо условий лицензии на водопользование, разрешения на промысел водных биологических ресурсов ВМВ, ТМ, КШ или ИЭЗ РФ в соответствии с ч.2 ст. 8.17 влечет наложение административного штрафа на граждан в размере от 0,5 до одного размера стоимости водных биологических ресурсов, явившихся предметом административного правонарушения, с конфискацией судна и иных орудий административного правонарушения или без таковой; на должностных лиц – от одного до 1,5-кратного размера стоимости водных биологических ресурсов, явившихся предметом административного правонарушения, с конфискацией судна и орудий лова или без таковой; на юридических лиц – от двукратного до трехкратного размера стоимости водных биологических ресурсов, явившихся предметом административного правонарушения, с конфискацией судна и орудий промысла или без таковой.

Основой правового регулирования деятельности, предусмотренной ст.8.17 являются:

- ФЗ от 30.11.95 г. "О континентальном шельфе РФ";

- ФЗ от 31.07.98 г. “О внутренних морских водах, территориальном море и прилежащей зоне РФ”;
- ФЗ от 17.12.98 г. “Об исключительной экономической зоне РФ”.
- Последующие нормативно-правовые государственные акты.

6.2 Конвенция о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения моря нефтью 1969 г.

Конвенция о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения моря нефтью 1969 г. (International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1969) была принята в Брюсселе 29.11.1969 г., вступила в силу 19.06.1975 г.

Конвенция разрабатывалась и принималась одновременно с Конвенцией о вмешательстве в открытом море 1969 г.

Конвенция применялась к собственникам морских судов и плавучих средств, перевозящих нефть наливом в качестве груза с определением ответственности за ущерб от загрязнения, который явился результатом утечки или слива нефти с судна в результате произошедшего инцидента. Освободиться от ответственности в этом случае собственник судна может лишь в случаях, прямо предусмотренных Конвенцией.

25.05.1984 г. в Лондоне был принят Протокол, изменяющий и дополняющий Конвенцию. В последствии и он был заменен Протоколом 1992 г. с поправками 2000 г.

Согласно этой Конвенции, с поправками и дополнениями, ущерб от загрязнения означает убытки или ущерб, причиненные вне судна загрязнением, произошедшим вследствие утечки или слива с судна, где бы такая утечка или слив не произошли, при условии, что возмещение за нанесение ущерба окружающей среде, помимо упущенной выгоды вследствие такого нанесения ущерба ограничивается расходами на осуществление разумных мер по восстановлению, которые фактически предприняты или должны быть предприняты. К ущербу также относятся расходы по предупредительным мерам и последующие убытки или ущерб, причиненные предупредительными мерами.

Конвенции применяется исключительно к ущербу от загрязнения, причиненному на территории государства-участника, включая его территориальное море и исключительную экономическую зону. Она также применяется к предупредительным мерам, предпринятым для предотвращения или уменьшения такого ущерба.

Собственник судна не может нести ответственности за ущерб от загрязнения, если аргументировано докажет, что ущерб явился:

- результатом военных или враждебных действий, гражданской войны, восстания или стихийного явления, исключительного по своему характеру;
- следствием неправомерных действий третьих лиц с намерением причинить ущерб;

- небрежностью или иным неправомерным действием государственных органов власти, не обеспечивших нормальную работу средств навигационного обеспечения.

В соответствии с Конвенцией в редакции 1969 г. гражданская ответственность виновного в загрязнении определялась из расчета 2000 условных франков (франк Пуанкаре) за каждую тонну вместимости судна. Однако "верхний" предел не должен превышать 210000000 условных франков.

Под условным франком была принята денежная единица, содержащая 65,5 мг золота 0,900 пробы.

В соответствии с Протоколом 1992 г. собственник судна имеет право ограничить свою ответственность в отношении любого инцидента общей суммой, исчисляемой:

- 3000000 расчетных единиц для судна вместимостью до 5000 тонн;

- для судна вместимостью более 5000 тонн добавляется 420 расчетных единиц за каждую последующую тонну вместимости, при этом общая сумма не должна превышать 59,7 миллиона расчетных единиц.

Собственник не имеет права ограничить свою ответственность, если доказано, что ущерб от загрязнения явился результатом его собственного действия или бездействия, совершенных умышленно или по грубой неосторожности.

Собственник судна, зарегистрированного в государстве-участнике Конвенции 1992 г. и перевозящего более 2000 тонн нефти в качестве груза, должен для покрытия своей ответственности за ущерб от загрязнения осуществить страхование или предоставить иное финансовое обеспечение как, например, гарантия банка или свидетельство, выданное международным компенсационным фондом.

Конвенция основана на принципе гражданско-правовой ответственности судовладельца за ущерб от загрязнения моря нефтью и предусматривает систему обязательного страхования.

6.3 Международный компенсационный фонд для возмещения ущерба от загрязнения моря нефтью 1971г.

18.12.1971 г. в Брюсселе была принята Международная Конвенция о создании Международного фонда для компенсации ущерба от загрязнения моря нефтью. Эта Конвенция являлась дополнением к Международной Конвенции "О гражданской ответственности за ущерб от загрязнения моря нефтью" 1969г.

Конвенция о создании Международного фонда обеспечивает дополнительное возмещение ущерба потерпевшим сторонам от загрязнения по сравнению с тем возмещением, которое они получают по конвенции 1969г., а также переносит часть расходов по возмещению ущерба с судовладельца на фонд.

Из фонда выплачивается компенсация в случаях:

- Конвенция 1969г. не предусматривает никакой ответственности за ущерб, нанесенный в результате загрязнения моря нефтью;
- собственник судна не является платежеспособным, а финансовое обеспечение считается недостаточным;
- ущерб превышает предел ответственности, предусмотренный Конвенцией 1969г.

Фонд образуется за счет взносов фирм, компаний, организаций, которые являются получателями нефти, перевозимой морем.

25.05.1984г. в Лондоне принят Протокол, изменяющий и дополняющий конвенцию о компенсационном фонде.

Конвенция 1971г. с Протоколом 1984г. применяется исключительно к ущербу от загрязнения, причиненному на территории договаривающегося государства, включая его территориальное море, исключительную экономическую зону и внутренние морские воды.

Максимальная сумма компенсации составляет 200 млн. расчетных единиц в отношении любого инцидента, происшедшего в течение любого периода, когда имеются три участника Конвенции 1971/1984г., в отношении которых общее соответствующее количество облагаемой нефти, полученной лицами на территории таких участников в течении предшествующего календарного года, равно или превышает 600 млн. тонн.

Если фонд докажет, что ущерб от загрязнения явился полностью или частично результатом действия или бездействия лица, потерпевшего ущерб, либо возник вследствие небрежности такого лица, фонд может быть полностью или частично освобожден от обязанности выплачивать компенсацию такому лицу.

6.4 Международная Конвенция относительно вмешательства в открытом море в случаях аварий, приводящих к загрязнению моря нефтью (1969 г.).

“Катастрофа века”- кораблекрушение танкера “Тори-Каньон” 18 марта 1967г., в результате чего в море попало 117 тыс. т. сырой нефти, правительство Великобритании обратилось к ИМКО с просьбой изучить возникшие в связи с аварией правовые проблемы, такие, как:

- право прибрежного государства принимать меры в отношении судна, создающего серьезную угрозу загрязнения побережья, но находящегося за пределами территориального моря этого государства;

- кто должен нести ответственность за ущерб от загрязнения нефтью, т.е. собственник судна или груза, государство флага или оператор судна;

- ограничение ответственности за ущерб, причиненный загрязнением.

По данным ИМКО, полученным от 17 государств в 1969г. за последние 10 лет было зафиксировано более 50 случаев серьезных загрязнений моря нефтью.

Решению проблемы предотвращения загрязнений моря, возникающих в результате аварийных морских происшествий, была посвящена работа Международной юридической конференции по вопросам ущерба от загрязнения моря нефтью. Конференция работала в Брюсселе с 10 по 29 ноября 1969г.

Конференция приняла и открыла для подписания Конвенцию относительно вмешательства в открытом море в случаях аварий, приводящих к загрязнению моря. В 1973г. Конвенция была дополнена Протоколом, вступившим в силу позже, 30.03.1983г. Конвенция вступила в силу 06.05.1975г.

Конвенция предоставляет участвующим в ней государствам право принимать в открытом море в отношении других участников Конвенции в случае серьезных аварий любые необходимые меры с целью предупредить, уменьшить либо ликвидировать серьезную и непосредственную опасность, которую представляют для их побережий загрязнение или угроза загрязнения моря нефтью.

Это положение вносит существенное изъятие в принцип исключительной юрисдикции государства флага судна в открытом море. При этом должны, соблюдаться ряд обязательных условий, таких, например, как консультации прибрежного государства с заинтересованными государствами, в частности, с государством флага судна, сообщении о намеченных мерах заинтересованным лицам (судовладелец, грузовладелец, страховщик и т.д.), консультации с рекомендованными ИМО экспертами.

Прибрежное государство в случае загрязнения его побережья или угрозы такого загрязнения может принять самые жесткие меры по отношению объекта загрязнения (судна) вплоть до уничтожения этого судна.

В Конвенции предусматривается специальная, подробно разработанная система урегулирования разногласий между государствами и рассмотрения возникших споров, связанных загрязнением моря.

Действие Протокола 1983г. распространяет положения Конвенции 1969г. на значительное число нефтепродуктов, перевозимых наливом, вредных веществ, сжиженных газов, перевозимых наливом, а также радиоактивных веществ.

Конвенция и Протокол действуют с учетом внесенных в них поправок соответственно в 1991г. и 1996г.

6.5 Конвенция МАРПОЛ-73/78. Основные положения.

В 1973г. с 8 октября по 2 ноября в Лондоне состоялась Международная конференция с участием делегаций от 71 государства, наблюдателей от 8 государств, представителей и наблюдателей от ООН, а также различных международных правительственных неправительственных организаций.

Конференция приняла Конвенцию с Протоколами, Приложениями, Дополнениями и Резолюциями (в том числе был принят Протокол о

вмешательстве в открытом море в случаях аварий, приводящих к загрязнению веществами, иными, чем нефть).

Конвенция ограничивает и регулирует сброс с судов не только нефти, но и других ядовитых жидких и вредных веществ, а также сточных вод и мусора. Конвенция устанавливает технические требования относительно эксплуатации, конструкции и оборудования судов в связи с предотвращением загрязнения моря.

В целях дополнительных требований, относящихся к конструкции и оборудованию танкеров, и ускорения введения в действие Конвенции 1973 г. ИМКО созвала в Лондоне международную Конференцию по безопасности танкеров предотвращения загрязнения, которая состоялась в период с 6 по 17 февраля 1978 г. с участием делегаций от 62 государств. Конференция приняла Протокол 1978 г. к Конвенции, состоящей из 9 статей, и Приложения (изменения и дополнения к Конвенции), являющиеся его неотъемлемой частью, а также несколько резолюций.

Конвенция МАРПОЛ-73, измененная Протоколом 1978 г., получила официальное название Международная конвенция по предотвращению загрязнения с судов 1973 г., измененная протоколом 1978 г. (Конвенция МАРПОЛ-73/78)

Положения Конвенции распространяются на суда любого типа, за исключением военных кораблей, и государственных судов, эксплуатируемых для правительственной некоммерческой службы.

Если нарушение было совершено в водах, на которые распространяется юрисдикция прибрежного государства, то допускается привлечение к ответственности по законам этого государства с уведомлением государства флага судна.

Конвенция МАРПОЛ-1973/1978 имеет пять приложений. Наиболее детальным является Приложение 1, в котором содержатся по существу те же самые нормы допустимого сброса, что и в Конвенции 1954 г. лишь дополняется, что максимальное количество нефти, которое может быть сброшено в балластном рейсе нового танкера, уменьшено вдвое (не более 1/30000 части общего количества груза, из которого образовался осадок).

Производство разрешенного сброса может быть при наличии на судне обусловленного Конвенцией необходимого оборудования.

Конвенция МАРПОЛ-73/78 состоит из 20 статей самой Конвенции, Протокола, содержащего положения, касающиеся сообщений об инцидентах, повлекших сброс вредных веществ, Протокола об арбитраже, а также из пяти Приложений в виде Правил:

- предотвращения загрязнения нефтью;
- предотвращения загрязнения вредными жидкими веществами, перевозимыми наливом;
- предотвращения загрязнения вредными веществами, перевозимыми морем в упаковке, грузовых контейнерах, съемных танках, автодорожных и железнодорожных цистернах;

- предотвращения загрязнения сточными водами с судов;
- предотвращения загрязнения мусором с судов.

Согласно МАРПОЛ-73/78 каждый нефтяной танкер валовой вместимостью 150 и более R.t. и каждое иное судно валовой вместимостью 400 R.t. и более должны быть должным образом освидетельствованы.

Конвенция запрещает любой сброс нефти в море или нефтесодержащей смеси с судна, кроме случаев, когда соблюдаются одновременно все следующие условия:

С нефтяного танкера – танкер находится вне пределов “особого района”; находится на расстоянии более 50 морских миль от ближайшего берега; находится в пути; мгновенная интенсивность сброса нефти не превышает 60 литров на милю; общее количество сброшенной с существующих танкеров в море нефти не превышает 1/15000 общего количества данной категории груза, частью которого является остаток, а с новых танкеров – 1/30000 общего количества данного вида груза, частью которого является остаток; на танкере находится в действии система автоматического запора, регистрации, управления сбросом и отстойные танки.

С судна валовой вместимостью 400 R.t. и более, не являющимся нефтяным танкером, а также из льял машинных помещений нефтяного танкера, за исключением льял отделения грузовых насосов, если только стоки машинных льял не смешаны с остатками нефтяного груза; судно находится вне пределов “особых районов”, находится в пути; содержание нефти в стоке составляет менее 100 миллионных долей; на судне находится в действии система автоматического замера регистрации и управления сбросом нефти, оборудование для нефте-водяной сепарации, оборудование для фильтрации нефти или иные устройства.

Определенные ограничения существуют также в “особых районах”, к которым относятся Средиземное море, районы Черного, Красного, Балтийского морей, районы заливов. В этих районах запрещается любой сброс нефти и нефтесодержащей смеси с любого нефтяного танкера и любого судна валовой вместимостью 400 R.t. и более, не являющегося нефтяным танкером.

Ограничения могут не применяться к любому судну, если сброс был связан с обеспечением безопасности мореплавания или спасением человеческих жизней на море, в результате повреждения судна и его оборудования и т.д.

Конвенция МАРПОЛ – 73/78 вступила в силу 02.10.1983г

6.6 Международно-правовое регулирование охраны морской среды.

Конвенция ООН по морскому праву 1982 г. устанавливает общие принципы в области охраны морской среды, а также предусматривает конкретные меры для предотвращения загрязнения моря из различных источников, включая суда. Защите и сохранению морской среды по-

священа XII часть Конвенции ООН. Ст. 192 устанавливает, что государства обязаны защищать и сохранять морскую среду. Конвенцией 1982 г. предусмотрено расширение юрисдикции государства порта захода судна. Ст. 219 устанавливает, что если судно, находящееся в порту прибрежного государства, нарушает международные нормы и стандарты, касающиеся годности судов для плавания, и тем самым создает угрозу принесения ущерба морской среде, то власти государства вправе запретить его выход в море.

Конвенция об открытом море 1958 г. обязывает государства принимать меры по предупреждению загрязнения моря нефтью (ст. 24) и радиоактивными отходами (ст. 26).

Универсальным договором в области охраны морской среды стала Конвенция по предотвращению загрязнения с судов 1973 г., изменённый протоколом 1978 г. (МАРПОЛ-73178). Эта конвенция запрещает любой сброс в море нефти или нефтесодержащей смеси с судов, кроме случаев, когда соблюдается ряд конкретных условий, описанных в МАРПОЛе. Также МАРПОЛ-73178 объявляет ряд акваторий Мирового океана «особыми районами». В особых районах запрещается любой сброс в море нефти и нефтесодержащей смеси с судов. Конвенцией предусматривается, что любое нарушение её, где бы оно ни произошло должно быть наказуемо по законам государства-участника Конвенции, под флагом которого плавает судно-нарушитель. С сентября 1997 г. МАРПОЛ сделали дополнение, которое ввело новое Приложение VI «Правила предотвращения загрязнения атмосферы с судов».

Конвенция по предотвращению загрязнения моря в результате затопления отходов и других материалов 1972 г. регламентирует затопление в Мировом океане всех вредных отходов. Все категории вредных отходов или материалов названы в двух различных Положениях, в которых предполагается либо абсолютный запрет на затопление, либо специальное разрешение для его осуществления.

Решению проблемы предотвращения загрязнения моря, возникающего в результате аварийных морских происшествий посвящена Конвенция относительно вмешательства в открытом море в случае аварий, приводящих к загрязнению нефтью 1969 г. и Протокол о вмешательстве в открытом море в случае аварий, приводящих к загрязнению веществами иными, чем нефть 1973 г. Конвенция предоставляет участвующим в ней государствам право принимать в открытом море в отношении судов других участников Конвенции в случае серьёзных аварий любые необходимые меры с целью предупредить, уменьшить либо ликвидировать серьёзную и непосредственную опасность, которую представляет для их побережья загрязнение или угроза загрязнения моря нефтью.

В 1969 г. также была принята Международная конвенция о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью, которая впоследствии была заменена Протоколом 1992 г. с поправками 2000 г. Конвенция основана на принципе гражданско-правовой ответственно-

сти судовладельца за ущерб от загрязнения нефтью и предусматривает систему обязательного страхования.

Международная конвенция по предотвращению загрязнения нефтью, готовности, реагированию и сотрудничеству 1990 г. (вступила в силу 13.05.1995) установила требования, согласно которым на борту судна, а также нефтяных платформах должны быть разработаны оперативные планы по борьбе с загрязнением нефтью. Каждое судно обязано сообщить прибрежным властям о всех случаях загрязнения и предпринятых в связи с этими случаями мерах.

6.7 Правовые вопросы охраны окружающей среды по национальному законодательству.

Ст. 42 Конституции РФ закрепляет три, по существу самостоятельных, но тесно связанных между собой экологических права человека: 1. Право на благоприятную окружающую среду; 2. Право на достоверную информацию о её состоянии; 3. Право на возмещение ущерба, причинённого здоровью или имуществу экологическим правонарушением.

В связи с ратификацией Россией в 1997 г. Конвенции ООН по морскому праву 1982 г. ряд её положений, в том числе касающихся защиты и сохранения морской среды, нашли своё воплощение в российских законах «О внутренних морских водах, территориальном море и прилегающей зоне РФ 1998 г.», «Об исключительной экономической зоне РФ» 1998 г., «О континентальном шельфе РФ» 1995 г.

Базовым законом для целей охраны морской среды является Федеральный закон «Об охране окружающей природной среды» от 10.01.2002 г. Данный закон определяет правовые основы государственной политики в области охраны окружающей среды. Он регулирует отношения в сфере взаимодействия общества и природы, возникающие при осуществлении хозяйственной и иной деятельности, связанной с воздействием на природную среду как важнейшую составляющую окружающей среды, являющуюся основой жизни на земле, в пределах территории России, а также на её континентальном шельфе и в исключительной экономической зоне.

В числе других федеральных законов, касающихся охраны окружающей среды, можно назвать следующие: «Об охране атмосферного воздуха» 1999 г., «Об отходах производства и потребления» 1998 г., «О промышленной безопасности опасных производственных объектов» 1997 г., «О безопасности гидротехнических сооружений» 1997 г. и др.

За загрязнение моря предусмотрена уголовная ответственность согласно ст. 252 УК РФ «Загрязнение морской среды».

Гражданско-правовым аспектам предотвращения загрязнения морской среды посвящены главы XVIII и XIX Кодекса торгового мореплавания (КТМ) РФ, посвящённые ответственности за ущерб от загрязнения с судов нефтью и в связи с морской перевозкой опасных и вредных веществ.

В соответствии с их положением собственник судна, перевозящего наливом в качестве груза более чем 2000 т нефти, а также фактически перевозящего опасные и вредные вещества, должен для покрытия своей ответственности за ущерб от загрязнения осуществить страхование или предоставить иное финансовое обеспечение ответственности (гарантию банка или иной кредитной организации) на сумму, равную пределу его ответственности за ущерб от загрязнения. В подтверждение таких указанных действий каждому судну выдаётся соответствующее свидетельство о страховании или об ином финансовом обеспечении ответственности за ущерб.

6.8 Ответственность за загрязнение моря веществами, вредными для живых организмов моря в соответствии с КоАП и УК РФ.

Ответственность за загрязнения в соответствии с УК РФ. В соответствии со ст. 252 УК РФ загрязнение морской среды из находящихся на суше источников либо вследствие нарушения правил захоронения или сброса с транспортных средств или возведённых а море искусственных сооружений веществ и материалов, вредных для здоровья человека и живых ресурсов моря либо препятствующих правомерному использованию морской среды, наказывается: - штрафом в размере от 200 до 500 минимальных размеров оплаты труда; - или в размере зарплаты; - или иного дохода осуждённого за период от 2 до 5 месяцев; либо лишением права занимать определённые должности или заниматься определённой деятельностью на срок до 5 лет; - либо исправительными работами на срок до 2 лет; - либо арестом на срок до 4 месяцев.

Те же деяния, причинившие существенный вред здоровью человека, животному и растительному миру, рыбным запасам, окружающей среде, наказываются: - лишением свободы на срок до 3 лет со штрафом в размере от 50 до 100 минимальных размеров оплаты труда; - или в размере зарплаты или иного дохода осуждённого за период до 1 месяца.

Последствиями данного преступления являются загрязнение морской среды, т.е. привлечение в неё веществ и материалов, ухудшающих или ограничивающих качество морской среды и её использование, приводящих к уничтожению, сокращению запасов рыб и их видового разнообразия.

Предметом данного преступления являются внутренние морские воды, территориальное море, исключительная экономическая зона, открытое море, а также живые ресурсы моря.

Ответственность за загрязнения в соответствии с КоАП РФ (с 1.07.2002 г.).

Согласно КоАП РФ ст. 8.16 невыполнение капитаном морского судна или другого плавучего средства правил регистрации в судовых документах операций с веществами, вредными для здоровья людей или

для живых ресурсов моря, либо со смесями, содержащими такие вещества свыше установленных норм, а равно внесение в судовые документы неверных записей об этих операциях – влечёт наложение административного штрафа в размере от 10 до 20 МРОТ.

Согласно ст 8.19 самовольное либо с нарушением правил захоронение с судов и иных плавучих средств, летательных аппаратов, искусственных островов, установок и сооружений отходов и других материалов во внутренних морских водах, в территориальном море, на континентальном шельфе и (или) в исключительной экономической зоне РФ – влечёт наложение административного штрафа на должностных лиц в размере от 150 до 200 МРОТ с конфискацией судна, летательного аппарата и иных орудий совершения административного правонарушения или без таковой; на юридических лиц – от 2000 до 3000 МРОТ с конфискацией судна, летательного аппарата и иных орудий совершения административного правонарушения или без таковой.

6.9 Ответственность за ущерб в связи с морской перевозкой опасных и вредных веществ.

Основания для возникновения ответственности собственника судна в связи с морской перевозкой опасных и вредных веществ перечислены в ст. 327 КТМ РФ:

1. Собственник судна с момента инцидента или, если инцидент состоит из ряда происшествий одного и того же происхождения, с момента первого происшествия несёт ответственность за ущерб, причинённый опасными и вредными веществами в связи с морской перевозкой их на борту судна, за исключением случаев, предусмотренных ст. 328 и 329 КТМ РФ.

2. В КТМ устанавливается, что:

- потерпевшим лицом является гражданин, юридическое лицо, государство или любая его составная часть;

- собственником судна является лицо, зарегистрированное в качестве собственника судна. В случае, если судно принадлежит государству и эксплуатируется организацией, которая зарегистрирована в качестве судовладельца, собственником судна является такая организация;

- опасными и вредными веществами являются перевозимые на борту судна в качестве груза следующие вещества, материалы и изделия:

- перевозимая наливом нефть, виды которой перечислены в дополнении I к приложению I к Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 года, изменённой Протоколом 1978 года к ней, с поправками;

- перевозимые наливом вредные жидкие вещества, содержащиеся в дополнении II к Приложению II к Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 года, изменённой Протоко-

лом 1978 года к ней, с поправками, а также вещества и смеси, условно отнесённые к категории загрязнителей А, В, С и Д в соответствии с правилом 3 (4) указанного Приложения II;

- перевозимые наливом опасные жидкие вещества, перечисленные в главе 17 Международного кодекса постройки и оборудования судов, перевозящих опасные химические грузы наливом, 1983 года, с поправками, а также опасные вещества, в отношении которых предварительные условия перевозки установлены в соответствии с п. 1.1.3 указанного Кодекса;

- опасные и вредные вещества, материалы и изделия в упакованном виде, установленные Международным кодексом морской перевозки опасных грузов 1965 года, с поправками;

- сжиженные газы, которые перечислены в гл. 19 Международного кодекса постройки и оборудования судов, перевозящих сжиженные газы, 1983 года, с поправками и в отношении которых предварительные условия перевозки установлены в соответствии с пунктом 1.1.6 указанного Кодекса;

- жидкие вещества, перевозимые наливом, с температурой вспышки, не превышающей 60 градусов по Цельсию;

- обладающие опасными химическими свойствами твёрдые материалы, содержащиеся в дополнении В к Кодексу безопасной практики перевозки навалочных грузов 1965 г., с поправками, в той мере, в какой такие материалы подпадают под действие Международного кодекса морской перевозки опасных грузов 1965 г.;

- остатки от предыдущей перевозки наливом или навалом веществ, указанных в абзацах 2-ом, 3-ем, 4-ом, 6-ом, 7-ом и 8-ом настоящего подпункта;

4) ущербом являются:

- смерть или повреждение здоровья любого лица, причинённые опасными и вредными веществами на судне, перевозящем такие вещества, или же такого судна;

- утрата или повреждение имущества, причинённые опасными и вредными веществами вне судна, перевозящего такие вещества;

- ущерб от загрязнения окружающей среды, причинённый опасными и вредными веществами, при условии, если компенсация за ущерб окружающей среде кроме упущенной выгоды в результате причинения такого ущерба ограничивается расходами на разумные восстановительные меры, которые фактически приняты или должны быть приняты;

- расходы на предупредительные меры и причинённый такими мерами последующий ущерб.

5) предупредительными мерами являются любые разумные меры, принятые любым лицом после инцидента по предотвращению или уменьшению ущерба.

6.10 Отношения, возникающие из причинения ущерба в связи с

морской перевозкой опасных и вредных веществ.

Отношениям, возникающим из причинения ущерба в связи с морской перевозкой опасных и вредных веществ, посвящена ст. 422 КТМ РФ.

При причинении ущерба в связи с морской перевозкой опасных и вредных веществ правила, установленные главой XIX КТМ РФ «Ответственность за ущерб в связи с морской перевозкой опасных и вредных веществ», применяются к:

- любому ущербу, причинённому на территории РФ, в том числе в территориальном море;
- ущерб от загрязнения окружающей среды, причинённому в исключительной экономической зоне РФ;
- ущерб иному, чем ущерб от загрязнения окружающей среды, причинённому за пределами территории РФ, в том числе территориального моря, если такой ущерб причинён опасными и вредными веществами, перевозимыми на борту судна, плавающего под Государственным флагом РФ;
- предупредительным мерам по предотвращению или уменьшению ущерба, где бы они не принимались.

6.11 Обеспечение сохранения водных биоресурсов и их рационального использования.

В настоящее время вступил в силу Федеральный закон от 03.06.2006 г. № 73-ФЗ «О рыболовстве и сохранении водных биологических ресурсов» (в ред. Федерального закона от 31.12.2005 г. № 199-ФЗ, от 03.06.2006 г. № 73-ФЗ), который заменил ранее действующие законы в отношении биоресурсов. В настоящем Федеральном Законе под водными биологическими ресурсами понимают рыб, водных беспозвоночных, водных млекопитающих, водоросли, других водных животных и растений, находящихся в состоянии естественной свободы.

Законодательством о водных биоресурсах регулируются отношения, возникающие в области рыболовства и сохранения водных биоресурсов. Договорные обстоятельства в этих областях регулируются гражданским законодательством.

Согласно ст. 26 № 73-ФЗ в целях обеспечения сохранения водных биоресурсов и их рационального использования могут устанавливаться следующие ограничения рыболовства:

- запрет рыболовства в определённых районах промысла и в отношении отдельных видов водных биоресурсов;
- закрытие рыболовства в определённых районах промысла и в отношении отдельных видов водных биоресурсов;
- минимальный размер и вес добываемых водных биоресурсов;
- виды разрешаемых орудий и способа добычи водных биоресурсов;
- периоды промысла для групп судов, различающихся орудиями

добычи (вылова) водных биоресурсов, типами и размерами и др.

Под правовой охраной живых ресурсов понимается совокупность мер, направленных на обеспечение оптимально устойчивой добычи ресурсов.

Принцип охраны живых ресурсов моря стал общепризнанным принципом международного морского права, имеющим императивный характер.

Конвенция ООН по морскому управу 1982 г. обязывает все государства принимать такие меры или сотрудничать с другими государствами в принятии в отношении своих граждан таких мер, какие окажутся необходимыми для сохранения живых ресурсов открытого моря.

Правовое управление морским рыболовством может осуществляться государствами непосредственно или в рамках межправительственных рыбохозяйственных организаций (МПРО). Первый способ управления, например, закреплён в Соглашении между Правительством ССР, Японии о сотрудничестве в области рыбного хозяйства от 12.05.1975 г.

В настоящее время системой международно-правового управления и регулирования промысла охвачены практически все районы Мирового океана.

Конференция ФАО 31 декабря 1999 г. одобрила Кодекс поведения при ответственном рыболовстве.

08.12.2004 г. на территории РФ вступил в силу Федеральный закон «О рыболовстве и сохранении водных биологических ресурсов».

6.12 Ограничение ответственности судовладельца в связи с ущербом от загрязнения моря нефтью.

Сущность ограничения ответственности состоит в том, что в отношении ряда требований ответственность лица признаётся ограниченной определённой суммой независимо от фактического размера причинённого ущерба.

Согласно ст. 320 КТМ РФ в связи с ущербом, причинённым морской среде от загрязнения с судов нефтью, собственник судна имеет право ограничить свою ответственность по отношению к одному инциденту общей суммой, начисленной следующим образом:

- 3 миллиона расчётных единиц для судна вместимостью не более чем 5000 тонн;

- для судна вместимостью более чем 5000 тонн к сумме, указанной в абзаце втором настоящей статьи (т.е. 3-м миллионам), добавляется 420 расчётных единиц за каждую последующую тонну вместимости при условии, если общая сумма ни в коем случае не превышает 59,7 миллиона расчётных единиц.

Собственник судна утрачивает право на ограничение ответственности, если доказано, что ущерб от загрязнения явился результатом его собственного действия или собственного бездействия, совершённых

умышленно или по грубой неосторожности.

В целях ограничения своей ответственности за ущерб от загрязнения собственник судна должен создать фонд ограничения ответственности на общую сумму, равную пределу его ответственности, в суде или арбитражном суде, в которых к нему предъявлен иск о возмещении ущерба от загрязнения, либо, если такой иск не предъявлен, в суде или арбитражном суде, в которых иск может быть предъявлен. Такой фонд может быть создан посредством внесения суммы в депозит суда или арбитражного суда либо предоставления банковской гарантии или иного финансового обеспечения, приемлемых в соответствии с законодательством РФ и признаваемых достаточными судом или арбитражным судом.

Собственник судна, перевозящего наливом в качестве груза более чем 2000 тонн нефти, должен для покрытия своей ответственности за ущерб от загрязнения на основании правил, установленных настоящей главой, осуществить страхование или предоставить иное финансовое обеспечение ответственности (гарантию банка или иной кредитной организации) на сумму, равную пределу его ответственности за ущерб от загрязнения в соответствии со ст. 320 КТМ РФ.

6.13 Основания ответственности собственника судна за ущерб от загрязнения с судов нефтью.

Основания ответственности собственника судна перечислены в ст. 316 КТМ РФ:

1. Собственник судна с момента инцидента или, если инцидент состоит из ряда происшествий одного и того же происхождения, с момента первого происшествия несёт ответственность за любой ущерб от загрязнения, причинённый судном в результате инцидента, за исключением случаев, предусмотренных ст. 317 и 318 КТМ РФ.

2. В КТМ РФ: 1) судном является любое судно, предназначенное или используемое для перевозки нефти наливом в качестве груза, при условии, если судно способное перевозить нефть, рассматривается в качестве такого судна только тогда, когда оно фактически перевозит нефть наливом в качестве груза, а также в течение любого следующего за такой перевозкой рейса, если не доказано отсутствие на его борту остатков от такой перевозки нефти наливом; 2) потерпевшим лицом является гражданин, юридическое лицо, государство или любая его составная часть; 3) собственником судна является лицо, зарегистрированное в качестве собственника судна. В случае, если судно принадлежит государству и эксплуатируется организацией, которая зарегистрирована в качестве судовладельца, собственником судна является такая организация; 4) нефтью является любая стойкая углеводородная минеральная нефть, в том числе сырая нефть, мазут, тяжёлое дизельное топливо и смазочные масла, независимо от того, перевозится она на борту судна в качестве груза или в топливных танках такого судна; 5) ущербом от загрязнения являются: - ущерб, причинённый вне судна

загрязнением, происшедшем вследствие утечки или слива нефти с судна, где бы такие утечка или слив ни произошли, при условии, если компенсация за ущерб окружающей среде кроме упущенной выгоды в результате причинения такого ущерба ограничивается расходами на разумные восстановительные меры, которые фактически приняты или должны быть приняты; - расходы на предупредительные меры и причинённый такими мерами последующий ущерб; 6) предупредительными мерами являются любые разумные меры, принятые любым лицом после инцидента, по предотвращению или уменьшению ущерба от загрязнения; 7) инцидентом является любое происшествие или ряд происшествий разного и того же происхождения, в результате которых причинён ущерб от загрязнения или возникла серьёзная и непосредственная угроза причинения такого ущерба.

Согласно ст. 317 КТМ РФ Собственник судна не несёт ответственность за ущерб от загрязнения, если докажет, что: - ущерб причинён вследствие военных или враждебных действий, народных волнений либо исключительного по своему характеру, неизбежного и непреодолимого стихийного явления; - ущерб полностью причинён действиями или бездействием третьих лиц с намерением причинить ущерб от загрязнения; - ущерб полностью причинён небрежностью или иными неправомерными действиями публичных властей, отвечающих за содержание в порядке огней и других и других навигационных средств, при исполнении ими указанной функции.

Согласно ст. 318 КТМ РФ в случае, если собственник судна докажет, что ущерб от загрязнения полностью или частично причинён умышленно или по грубой неосторожности потерпевшего лица, собственник судна может быть полностью или частично освобождён от ответственности перед таким лицом.

Согласно ст. 319 КТМ РФ в случае причинения ущерба от загрязнения в результате инцидента с вовлечением двух или более судов собственники всех причастных к инциденту судов, если такие собственники не освобождаются от ответственности на основании ст. 317 и 318 КТМ РФ, несут солидарную ответственность за весь ущерб, который не может быть разумно разделён между ними. Собственники судов, вовлечённых в инцидент, имеют право на ограничение ответственности, применимое к каждому из них согласно ст. 320 КТМ РФ. Правила, установленные ст. 319, не затрагивают право регресса одного из собственников судов к любому другому собственнику судна.

7. Разрешение имущественных споров

7.1 Правонарушения. Виды правонарушений.

Правонарушение – это общественно опасное виновное деяние, причиняющее вред обществу и караемое по закону.

Все виды правонарушений по степени их общественной опасности

подразделяются на проступки и преступления.

Гражданско-правовые правонарушения – это такие правонарушения, санкции за которые предусматриваются международными и национальными актами, например, причинение вреда личности, имуществу физическому или юридическому лицу, распространению сведений, порочащих честь и достоинство юридических или физических лиц и т.д.

Административные правонарушения – это такие правонарушения, санкции за которые предусмотрены КоАП. К таким правонарушениям, например, относятся мелкое хулиганство, нарушение Правил дорожного движения, Правил рыболовства, нарушение портовых Правил, дисциплинарные проступки и т.д.

Уголовные правонарушения – это такие правонарушения, санкции за которые предусмотрены уголовным национальным законодательством. К таким преступлениям относятся, например, преступления против личности, преступления в сфере экономики, против общественной безопасности и общественного порядка, государственной власти и т.д.

Самым опасным видом правонарушений являются преступления. Преступлением согласно ст. 14 УК РФ признается виновно совершенное общественно опасное деяние, запрещенное Уголовным кодексом РФ под угрозой наказания. Законодатель, решая вопрос, отнести ли деяние к категории преступления, руководствуется следующими критериями:

а) значимость общественного отношения, ставшего объектом посягательства;

б) размер причиненного ущерба;

в) способ, место и время совершения противоправного деяния;

г) личность правонарушителя.

Вторую группу правонарушений составляют проступки. Они характеризуются меньшей степенью общественной опасности по сравнению с преступлениями.

Проступки как разновидность правонарушений крайне неоднородны и, в зависимости от сферы общественных отношений, на которые они посягают, делятся на 7 разновидностей:

а) административные проступки – правонарушения, посягающие на установленный законом общественный порядок, на отношения в области исполнительной и распорядительной деятельности государства, не связанные с выполнением служебных обязанностей;

б) дисциплинарные проступки – правонарушения, которые совершаются в сфере трудовых отношений и нарушают порядок работы трудовых коллективов предприятий, учреждений, организаций;

в) материальные проступки – правонарушения, имеющие место также в сфере трудовых правоотношений, но связанные с причинением вреда организации, в которой правонарушитель находится на службе;

г) гражданские проступки – правонарушения, совершаемые в сфере имущественных и таких неимущественных отношений, которые представляют для человека духовную ценность (честь, достоинство,

авторство и т.п.);

д) финансовые проступки – правонарушения в области обращения денежных ресурсов страны;

е) семейные проступки – правонарушения в области брачно-семейных отношений;

ж) процессуальные проступки – правонарушения, установленной законом процедуры осуществления правосудия, прохождения юридического дела в правоприменительном органе.

За правонарушения законодательством государства предусмотрена соответственно гражданская, административная, дисциплинарная или уголовная ответственность.

Обязательными элементами состава правонарушения являются:

а) объект правонарушения;

б) объективная сторона правонарушения;

в) субъект правонарушения;

г) субъективная сторона правонарушения.

7.2 Морская арбитражная комиссия (МАК).

Имущественные требования, вытекающие из торгового мореплавания могут рассматриваться как в суде, так и в морском арбитраже.

Морские арбитражи учреждены во многих странах, в том числе и в Российской Федерации при Торгово-промышленной палате РФ. Морскими являются арбитражи при Комитете Ллойда в Лондоне, Морская арбитражная палата в Париже, Морской третейский суд в Гамбурге, Японский морской арбитраж в Токио, Морской арбитраж при Греческой палате судоходства в Пирее, Арбитражный институт торговой палаты Швеции в Стокгольме.

В 1978 г. Международный морской комитет (МКК) и Международная палата судоходства (МПС) одобрили Правила морского арбитража. Согласно этим правилам для рассмотрения спора этими организациями создан Постоянный комитет международного морского арбитража (ИМАО), который должен состоять из 12 членов: шесть, назначенных МПС и шесть – МКК.

В соответствии с Положением о Морской арбитражной комиссии РФ 1993 г. МАК разрешает споры, вытекающие из отношений связанных с торговым мореплаванием:

а) по фрахтованию судов, морской перевозке грузов, а также перевозке грузов в смешанном плавании (река – море);

б) по морской буксировке судов и иных плавучих объектов;

в) по морскому страхованию и перестрахованию;

г) связанных с куплей – продажей, залогом и ремонтом морских судов и иных плавучих объектов;

д) о лоцманской и ледовой проводке, агентскому и иному обслуживанию морских судов, а также судов внутреннего плавания;

е) связанных с использованием судов для осуществления научных

исследований, добычи полезных ископаемых, гидротехнических и иных работ;

з) по спасанию морских судов либо морским судном судна внутреннего плавания, а также по спасанию в морских водах судном внутреннего плавания другого судна внутреннего плавания;

ж) связанных с подъемом затонувших в море судов и иного имущества;

и) связанных со столкновением морских судов, морского судна и судна внутреннего плавания, судов внутреннего плавания в морских водах, а также с причинением судном повреждений портовым сооружениям, средствам навигационной обстановки и другим объектам;

к) связанным с причинением повреждений рыболовным сетям и другим орудиям лова, а также с иным причинением вреда при осуществлении морского рыбного промысла.

МАК принимает к рассмотрению споры при наличии соглашения между сторонами о передаче их на ее рассмотрение.

МАК состоит из 25 членов, утверждаемых Президиумом Торгово-промышленной палаты РФ на срок 4 года из числа лиц, обладающих необходимыми специальными знаниями в области разрешения споров, принимаемых к рассмотрению в МАК.

Торгово-промышленная палата РФ утверждает Регламент МАК, порядок исчисления арбитражного сбора, ставки гонораров арбитров и других расходов МАК, а также оказывает содействие в ее деятельности.

По делам, подлежащим рассмотрению МАК, ее председатель может по просьбе одной из сторон установить размер и форму обеспечения требования и, в частности, вынести постановление о наложении ареста на находящиеся в отечественном порту судно или груз другой стороны.

Решения МАК исполняются сторонами добровольно. Решение, не исполненное стороной добровольно приводится в исполнение в соответствии с международными договорами и национальным законодательством.

7.3 Исковая давность по морским делам.

Сроком исковой давности является установленный законом “срок для защиты права лица, право которого нарушено” (ст.195 ГК РФ). С истечением этого срока лицо, утрачивает право требовать от юрисдикционного органа защиты нарушенного или оспариваемого права.

Требование о защите нарушенного или оспариваемого права принимается к рассмотрению юрисдикционными органами независимо от истечения срока давности (п. 1 ст. 199 ГК РФ).

Факт пропуска срока исковой давности не является основанием для принятия юрисдикционным органом решения об отказе в иске, если на такой пропуск не сослался ответчик (п. 2 ст. 199 ГК РФ).

Срок исковой давности к требованиям, вытекающим из договора морской перевозки груза составляет один год (п.1 ст. 408 КТМ РФ).

В соответствии с п. 2 ст. 408 КТМ РФ срок исковой давности исчисляется в зависимости от вида ущерба:

а) ущерб по утрату груза – по истечении 30 дней со дня, в который груз должен быть выдан при перевозке в смешанном сообщении – по истечении 4 месяцев со дня приема груза к перевозке;

б) ущерб за повреждение груза, просрочки его доставки и возврата перебора или взыскании недобора провозных платежей – со дня выдачи груза и, если груз не был выдан, - со дня, в который он должен быть выдан;

в) убытки за неподачу судна или подачу его с опозданием, платы за простой судна, премий за досрочную погрузку или выгрузку груза – со дня окончания месяца, следующего за тем, в котором началась или должна была начаться перевозка груза;

г) по всем остальным случаям – со дня наступления события, послужившего основанием для предъявления требования.

К требованиям, вытекающим из договора морской перевозки пассажира в заграничном сообщении применяется исковый срок давности 2 года.

К требованиям, вытекающим из договора морского страхования, по убыткам от столкновений судов, а также по требованиям, вытекающим из спасательных операций срок исковой давности составляет один год.

Иски о возмещении ущерба от загрязнения с судов нефтью и ущерба в связи с морской перевозкой опасных и вредных веществ погашаются в течение 3 лет со дня, когда потерпевший узнал или должен был узнать о причинении такого ущерба.

Иски о возмещении ущерба от загрязнения с судов нефтью не могут быть предъявлены по истечении 6 лет со дня инцидента, вызвавшего загрязнение с судов нефтью; иски о возмещении ущерба в связи с морской перевозкой опасных и вредных веществ – по истечении 10 лет со дня инцидента, вызвавшего такой ущерб.

К требованиям, по которым сроки исковой давности Кодексом торгового мореплавания РФ не предусмотрены, применяются общие сроки исковой давности, установленные гражданским законодательством РФ, если по таким требованиям международным договором РФ не установлены иные сроки.

7.4 Подсудность морских имущественных споров.

Имущественные морские споры, т.е. имущественные споры, вытекающие из торгового мореплавания, могут рассматриваться как в суде, так и в арбитраже. Поскольку процедура рассмотрения споров в судах достаточно дорогостоящая, и зачастую весьма длительная, спорящие стороны чаще прибегают к арбитражу.

Арбитражный суд в РФ – это орган, осуществляющий правосудие

путем разрешения экономических споров и рассмотрения иных дел, отнесенных к его компетенции, с целью защиты прав и законных интересов предприятий, учреждений, организаций и граждан в сфере предпринимательской и иной экономической деятельности, а также содействия укреплению законности предупреждения правонарушения в этой сфере.

Арбитраж может быть факультативным, т.е. избираемый соглашением спорящихся сторон для рассмотрения какого-либо конкретного дела или институционным, т.е. постоянно действующим третейским судом, или специальным арбитражем.

В РФ постоянно действующим третейским судом является Морская арбитражная комиссия (МАК).

МАК является самостоятельным постоянно действующим арбитражным учреждением (третейским судом), осуществляющим свою деятельность по разрешению споров в соответствии с законом РФ "О международном коммерческом арбитраже".

МАК разрешает споры, которые вытекают из договорных и других гражданско-правовых отношений, возникающих из торгового мореплавания, независимо от того, являются сторонами таких отношений субъекты российского и иностранного, либо только российского или иностранно права.

МАК принимает к рассмотрению споры при наличии соглашения между сторонами о передаче таких споров на ее разрешение, а также споры, которые стороны обязаны передать на ее разрешение в силу соответствующих международных договоров, участницей которых является РФ.

По делам, подлежащим рассмотрению МАК, ее Председатель может по просьбе стороны установить размер и форму обеспечения требования и, в частности, вынести постановление о наложении ареста на находящиеся в российском порту судно или груз другой стороны.

Решения МАК исполняются сторонами в добровольном порядке. Решение, не исполненное стороной добровольно, приводится в исполнение в соответствии с национальными законами и международными договорами.

Помимо национальных арбитражей, споры, вытекающие из торгового мореплавания могут рассматриваться международными арбитражами, если есть ясно выраженное согласие сторон.

В РФ исполнение решений иностранных арбитражей осуществляется в соответствии с порядком, определенным Международной Конвенцией "О признании и приведении в исполнение иностранных арбитражных решений" от 10.06.1958г. (РФ является участником этой Конвенции) и Указом Президиума Верховного Совета СССР "О признании и исполнении в СССР решений иностранных судов и арбитражей" от 21.06.1988 г.

7.5 Неправомерные действия на море.

К неправомерным действиям относятся такие действия, которые осуществляются вопреки, установленным нормам международного морского права, а также национального законодательства.

Международная Конвенция ООН по морскому праву 1982г., национальные законодательства прибрежных государств определяют ряд таких действий, которые по своему характеру относятся к неправомерным.

Запрет перевозки рабов.

Ст. 99 Конвенции 1982г., полагая, что факты рабства противоречат общепринятым нормам международного права, а, следовательно являются противоправными, рекомендует государствам применять санкции за перевозку рабов и принимать эффективные меры для предотвращения перевозки рабов на судах, имеющих право плавать под его флагом.

Государство также должно предпринимать определенные меры для предупреждения противозаконного пользования его флагом для целей перевозки рабов.

Раб, нашедший убежище на судне, под каким бы флагом это судно ни плавало, в силу самого факта свободен.

Пиратство.

Пиратством являются действия:

- любой неправомерный факт насилия, задержания или грабеж, совершаемый экипажем или пассажирами частновладельческого судна или частновладельческого летательного аппарата и направленный в открытом море против другого судна, лиц или имущества, находящихся на борту этого судна;

- акт, направленный против какого-либо судна, лиц или имущества в месте вне юрисдикции какого бы то ни было государства;

- любой акт добровольного участия в использовании какого-либо судна, действия которого в действительности подтверждают, что это судно пиратское;

- подстрекательство или сознательное содействие совершению действий, направленные на насилие, задержание или грабеж.

Эти действия, совершаемые военным кораблем, экипаж которого поднял мятеж и захватил контроль над кораблем, судном или летательным аппаратом приравниваются к пиратским действиям.

Все государства должны сотрудничать в пресечении пиратства в открытом море или в любом другом за пределами юрисдикции какого-либо государства.

В открытом море или в любом другом месте вне юрисдикции какого бы то ни было государства любое государство может захватить пиратское судно или пиратский летательный аппарат, арестовать находящихся на его борту лиц и захватить находящегося на нем имущество.

Захват за пиратство может совершаться только военным кораблем или военным летательным аппаратом, имеющие четкие внешние опознавательные знаки, позволяющие опознать их как состоящие на пра-

вительственной службе, и уполномочены для этой цели.

Захват судна или летательного аппарата по подозрению в пиратстве без достаточно аргументированных оснований дает право государству задержанное судно требовать от государства судна, давшего санкцию на задержание или захват возмещения за любой ущерб или любые убытки, причиненные захватом.

Торговля наркотиками или психотропными веществами.

Распространение наркотических или психотропных средств в открытом море является неправомерным, нарушающим требования международных конвенций и, в этой связи, все государства сотрудничают в пресечении незаконной торговли этими средствами.

Несанкционированное вещание из открытого моря.

Вещания радио- или телепередач с судна или установки в открытом море, предназначенные для приема населением в нарушение международных правил является "несанкционированным вещанием", а, следовательно, неправомерным.

Любое судно, занимающееся несанкционированным вещанием, может быть привлечено к ответственности в суде:

- государства флага судна;
- государства регистрации установки;
- государства, гражданином которого является это лицо;
- любого государства, где могут приниматься передачи;
- любого государства, санкционированной радиосвязи чинятся помехи.

Любое лицо или судно, занимающиеся несанкционированным вещанием могут быть арестованы с конфискацией передающей аппаратуры.

Судно без флага или под чужим флагом.

Флаг определяет национальную принадлежность судна к государству флага. Судно, не имеющее флага, рассматривается как судно, не имеющее национальности.

Судно, несущее чужой флаг, не имея на то права, рассматривается как правонарушитель международных конвенций.

В этих случаях судно может быть остановлено военным кораблем и приняты меры в полном соответствии с международными нормами права.

7.6 О порядке оформления имущественных претензий в процессе морской перевозки.

Имущественные споры, вытекающие из торгового мореплавания, могут рассматриваться как в суде, так и в арбитраже.

Поскольку процедура рассмотрения споров в судах достаточно дорогостоящая и нередко весьма длительна, спорящие стороны чаще прибегают к арбитражу.

Примером постоянно действующих третейских судов является

Морская арбитражная комиссия (МАК). МАК является самостоятельным постоянно работающим арбитражным учреждением, осуществляющим свою деятельность по разрешению споров в соответствии с Законом РФ «О международном коммерческом арбитраже».

МАК разрешает споры, которые вытекают из договорных и других гражданско-правовых отношений, возникающих из торгового мореплавания, независимо от того, являются сторонами таких отношений субъекты российского и иностранного, либо только российского или иностранного права. В частности, МАК разрешает споры, вытекающие из отношений:

- по фрахтованию судов, морской перевозке грузов, а также перевозке грузов в смешанном плавании (река-море);

- по морской буксировке судов и иных плавучих объектов;

- по морскому страхованию и перестрахованию;

- связанных с куплей-продажей, залогом и ремонтом морских судов и иных плавучих объектов;

- по лоцманской и ледовой проводке, агентскому и иному обслуживанию морских судов, а также судов внутреннего плавания, поскольку соответствующие связаны с плаванием таких судов по морским путям;

- связанных с использованием судов для осуществления научных исследований, добычи полезных ископаемых, гидротехнических и иных работ;

- по спасанию морских судов либо морским судном судна внутреннего плавания, а также по спасанию в морских водах судном внутреннего плавания другого судна внутреннего плавания;

- связанных с подъёмом затонувших в море судов и иного имущества;

- связанных со столкновением морских судов, морского судна и судна внутреннего плавания, судов внутреннего плавания в морских водах, а также с причинением судном повреждений портовым сооружениям, средствам навигационной обстановки и другим объектам;

- связанных с причинением повреждений рыболовным сетям; другим орудиям лова, а также с иным причинением вреда при осуществлении рыбного промысла.

МАК принимает к рассмотрению споры при наличии соглашения между сторонами о передаче их на её разрешение, а также споры, которые стороны обязаны передать на её разрешение в силу международных договоров РФ.

По делам, подлежащим рассмотрению МАК, её Председатель может по просьбе стороны установить размер и форму обеспечения требования и, в частности, вынести постановление о наложении ареста на находящиеся в российском порту суда или груз другой стороны.

Решения МАК исполняются сторонами добровольно. Решение, не исполненное стороной добровольно, приводится в исполнение в соответствии с законом и международными договорами.

7.7 Коммерческие акты, их оформление и значение в торговом

мореплавании.

Согласно п. 1 ст. 402 КТМ РФ обстоятельства, которые могут служить основанием для ответственности перевозчиков, отправителей, получателей и пассажиров, удостоверяются коммерческими актами или актами общей формы. В иностранных портах указанные обстоятельства удостоверяются в соответствии с правилами, существующими в данном порту.

Согласно п. 2 ст. 402 Коммерческий акт составляется для удостоверения:

- несоответствия между наименованием, массой или количеством мест груза либо багажа в натуре и указанными в перевозчиком документе данными;

- повреждения груза или багажа;

- обнаружения груза или багажа без документов, а также документов без груза или багажа;

- возвращения перевозчику похищенного груза или багажа.

Формы актов, порядок их составления и порядок удостоверения обстоятельств, не требующих составления актов, устанавливаются правилами, издаваемыми в соответствии с п. 2 ст. 5 КТМ РФ.

7.8 Претензии и иски. Исковая давность.

Претензия – предъявление имущественных требований одной стороны к другой, вытекающих из их правоотношений в письменной форме.

Иск – предъявление имущественных требований одной стороны к другой, вытекающих из их правоотношений в судебном порядке.

Исковая давность – установленный законом срок для защиты нарушенного права в суде, арбитраже, третейском суде или ином юрисдикционном органе.

Согласно ст. 403 КТМ РФ до предъявления перевозчику иска в связи с перевозкой груза в каботаже обязательным является предъявление перевозчику претензии.

Претензии предъявляются к перевозчику, который осуществлял перевозку груза, и, если перевозка груза не была осуществлена, к перевозчику, который в соответствии с договором морской перевозки груза был обязан осуществить её.

Претензии, вытекающие из перевозки груза в смешанном сообщении, предъявляются к перевозчику, доставившему груз в конечный пункт перевозки.

Согласно ст. 404 КТМ РФ передача права на предъявление претензий и исков другим организациям или гражданам не допускается, за исключением случаев передачи такого права отправителем получателю или наоборот, а также отправителем или получателем экспедитору либо страховщику.

Передача права на предъявление претензии и иска удостоверяется переуступочной надписью на коносаменте или ином перевозочном документе.

Претензия предъявляется в письменной форме. К претензии об утрате или о повреждении груза кроме перевозочных документов должны быть приложены документы, подтверждающие право на предъявление претензии, и документы, удостоверяющие количество и стоимость отправленного груза.

Перевозочные документы предъявляются в подлиннике. Перевозчик имеет право в 2-хнедельный срок после получения претензии возратить её без рассмотрения, если к претензии не приложены документы, перечисленные выше.

В случае, если перевозчик в указанный срок не возвратит заявителю ненадлежаще оформленную претензию, она считается принятой к рассмотрению.

Претензия к перевозчику, вытекающая из договора морской перевозки груза, может быть предъявлена в течение срока исковой давности. Перевозчик обязан рассмотреть претензию, вытекающую из договора морской перевозки груза, в течение 30 дней со дня её получения и уведомить Заявителя об удовлетворении или отклонении её. Со дня предъявления к перевозчику претензии, вытекающей из договора морской перевозки груза, течение срока исковой давности приостанавливается до получения ответа на претензию или истечения установленного для ответа срока.

Согласно ст. 408 КТМ РФ к требованиям, вытекающим из договора морской перевозки груза, применяется годичный срок исковой давности.

7.9 Условия применения правил международного договора при несоответствии их требованиям Кодекса торгового мореплавания.

Согласно ст. 427 КТМ РФ если международным договором РФ установлены иные правила, чем те, которые предусмотрены КТМ РФ, применяются правила международного договора.

Согласно ст. 2 Закона «О международных договорах РФ» понятие «международный договор РФ» означает международное соглашение, заключённое РФ с иностранным государством (или государствами) либо с международной организацией в письменной форме и регулируемое международным правом, независимо от того, содержится такое соглашение в одном документе или в нескольких связанных между собой документах, а также независимо от его конкретного наименования (договор), соглашение, конвенция, протокол и т.д.).

Нормы международных договоров сохраняют в российском законодательстве особое положение, поскольку толкование и применение этих норм должно осуществляться единообразно, с учётом того, что эти унифицированные нормы принимались для единообразного регулиро-

вания определённых отношений во всех государствах – участниках договора.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1. Бекашев К.А. Морское рыболовное право: учеб. – М.: ТК Велби, Изд-во Проспект, 2007. – 560 с.
2. Кодекс торгового мореплавания РФ от 30 апреля 1999г., № 81-ФЗ (с изменениями от 26 мая 2001г.) Владивосток: издательство «ЛАИЖС», 2003.-184 с.
3. Иванов Г.Г. Правовое регулирование морского судоходства в Российской Федерации. – М.: Спарк, 2002.-478 с.
4. Авраменко И.М. Международное морское право: Учебное пособие. - Ростов на Дону: «Феникс», 2004. – 448 с.
5. Соколов Л.И. Краткий морской коммерческий справочник - 2-изд., переработанное и дополненное – М.: Транспорт, 1984. – 152 с.
6. Щербатюк В.П., Гончаров И.И. Правовое обеспечение безопасности мореплавания: Уч. пос. Владивосток: Дальрыбвтуз, 2008.- 45 с.
7. Щербатюк В.П., Гончаров И.И. Спасание на море: Уч. пос. Владивосток: Дальрыбвтуз, 2008.- 90 с.
8. Щербатюк В.П. Морское право, часть I, Уч. пос. Владивосток: Дальрыбвтуз, 2002.- 76 с.
9. Международное морское право: Справочник/Г.С. Горшков, М.: Воениздат, 1985. – 430 с.
10. Словарь международного морского права. Отв. редактор Барсегов Ю.Г. – М.: Международные отношения, 1985.-254 с.
11. Сидоренко В.Ф., Скворцов А.И. Капитан морского судна. СПб.: Издательство «Юридический центр Пресс», 2001. – 307 с.
12. Правовое обеспечение промысла и охраны морских биоресурсов России: Монография/под редакцией В.В.Ермакова. – Владивосток, 2004. – 124 с.
13. Кодекс Российской Федерации «Об административных правонарушениях» от 30 декабря 2001, № 195-ФЗ.
14. Международная Конвенция по морскому праву 1982 г. Учебное пособие. Под ред. к.ю.н. В.А. Сернова. – М.: Воениздат, 1985. – 224 с.
15. Юридический справочник капитана судов заграничного плавания /Под редакцией к.ю.н. А.С.Кочина. – Издательство Международного фонда истории науки, 1991. – 600 с.
16. Закон РСФСР «Об охране окружающей природной среды от 19 декабря 1991 г.
17. ФЗ «О внутренних морских водах, территориальном море и прилегающей зоне Российской Федерации» от 31 июля 1998г.
18. ФЗ «О континентальном шельфе Российской Федерации» от 30 ноября 1995г.
19. ФЗ «Об исключительной экономической зоне Российской Федерации» от 17 декабря 1998 г.
20. ФЗ «О рыболовстве и сохранении водных биологических ресурсов» от 26 ноября 2004 г.