Гуцуляк Владимир Васильевич. Международно-правовой режим внутренних вод государства: диссертация ... кандидата юридических наук: 12.00.10 / Гуцуляк Владимир Васильевич;[Место защиты: Институт государства и права РАН www.igpran.ru].- Москва, 2014.- 200 с.

**Содержание к диссертации**

Введение

**Глава 1. Понятие и составные части внутренних вод государства 15**

1.1. Внутренние воды как часть территории прибрежного государства 15

1.2. Составные части внутренних вод прибрежного государства 19

1.3. Проблема разграничения внутренних морских и внутриконтинентальных вод 23

**Глава 2. Международно-правовой режим внутренних вод 30**

2.1. Внутренние морские воды 30

2.2. Внутриконтинентальные воды 43

2.3. Проблемы юрисдикции во внутренних водах 50

2.4. Право вынужденного захода 79

2.5. Проблемы открытия внутренних водных путей России для международного судоходства 92

2.6. Особенности режима маломерных и прогулочных судов во внутренних водах 108

**Глава 3. Правовые проблемы обеспечения безопасности судоходства и охраны окружающей среды во внутренних водах Российской Федерации 128**

3.1. Система обеспечения безопасности судоходства во внутренних морских и внутриконтинентальных водах Российской Федерации 128

3.2. Правовые средства охраны окружающей среды во внутренних водах России 163

Заключение 180

Список использованных источников

**Введение к работе**

**Актуальность темы исследования.** Внутренние воды государства — это воды, окруженные его территорией. Сюда относятся воды рек и озер, находящиеся «внутри» его сухопутного пространства, а на море — воды, лежащие между его берегом и полосой, прилегающей к территории государства и называемые территориальным морем. В принципе, внутренние воды — это часть территории государства, находящаяся под его исключительным суверенитетом, но развитие международного судоходства делает необходимым плавание во внутренних водах также судов под иностранными флагами. По давним и общепризнанным обычаям судоходства государство, в чьих водах находится судно под иностранным флагом, как правило, не вмешивается в события на борту этого судна. Таким образом, складывается ситуация, когда судно оказывается под действием юрисдикции и государства флага, и государства, в чьих водах оно находится.

В международном праве нет универсального многостороннего
договора, в котором бы регулировался правовой статус и режим внутренних
вод. Каждое государство само устанавливает соответствующее

законодательство, в значительной мере руководствуясь сложившимися обычаями и принимая во внимание законодательство других государств.

Закономерности развития мировой экономики и активный рост морских перевозок, которые ныне обеспечивают 90% мировой торговли1, делают необходимым все более детальное регулирование судоходства во всех районах Мирового океана; реки и озера, географически связанные с Мировым океаном, неизбежно испытывают также и влияние правового режима, установленного в Мировом океане. Поэтому международные договоры по вопросам мореплавания, и прежде всего — Конвенция ООН по

1 Официальный сайт IMO. Электронный ресурс.URL: (дата обращения: 20.01.2014)

морскому праву 1982г. также оказывают влияние на формирование правового режима внутренних вод.

Для Российской Федерации вопрос о таком режиме приобретает особую актуальность еще и в связи с тем, что наша обширная система внутренних водных путей в настоящее время недостаточно используется в грузовом и пассажирском сообщении. Очевидно, настал момент для поэтапного открытия внутренних водных путей для международного судоходства.

**Разработанность темы исследования.** Безусловно, те или иные проблемы международно-правового режима внутренних вод государства в разное время получили достаточно широкое освещение как в отечественной, так и иностранной доктрине международного права.

Прежде всего, в процессе исследования автор опирался на труды советских и российских ученых в области международного права: Бекяшева К.А., Вельяминова Г.М., Игнатенко Г.В., Каламкаряна Р.А., Карташкина В.А., Колосова Ю.М., Лукашука И.И, Тункина Г.И., Тиунова О.И. Усенко Е.Т., Черниченко С.В. и др.

Проблемам правового режима внутренних вод в литературе на русском языке были посвящены работы Баскина Ю.Я., Бекяшева К.А., Блищенко И.П., Бозрикова О.В., Гуцуляка В.Н., Иванова Г.Г., Ковалева А.А., Колодкина А.Л., Корбут Л.В., Молодцова С.В., Шинкарецкой Г.Г.

Вместе с тем, большая часть указанных трудов вышла в свет более двадцати лет назад. Исключение составляют лишь две работы: монография Иванова Г.Г. - "Правовое регулирование морского судоходства в РФ1", вышедшая в 2009 г., и фундаментальное исследование "Мировой океан. Международно-правовой режим. Основные проблемы2", подготовленное в 2007 г. коллективом авторов: Колодкиным А.Л., Гуцуляком В.Н., Бобровой Ю.В.

1 Иванов Г.Г. Правовое регулирование морского судоходства в РФ, - М. «Морские вести России», 2009,
496 с.

2 Мировой океан. Международно-правовой режим. Основные проблемы. Колодкин А.Л., Гуцуляк В.Н.,
Боброва Ю.В. М., Статут, 2007, 637 с.

В иностранной юридической литературе каких-либо специальных исследований, посвященных внутренним водам государства, в последние годы не проводилось. Режим внутренних вод получил освещение лишь в общих курсах международного и международного морского права Броунли Я.1, Коломбоса П.2, О’Коннела Д.П3., Хакапаа К.4, Черчиля Р5. и др.

Однако следует отметить, что работы эти большей частью были
посвящены исключительно внутренним морским водам государства. Что же
касается внутренних вод, не являющихся морскими, и находящимися
фактически внутри сухопутной территории того или иного государства
(диссертант предлагает назвать их внутриконтинентальными водами), то их
международно-правовой режим остался за рамками исследований. Автор в
рамках представленной работы восполнил этот пробел. Особенно это важно
с точки зрения относительно недавно провозглашенного российским
государством поэтапного открытия внутриконтинентальных вод

(внутренних водных путей) для международного судоходства.

Кроме того, необходимо отметить, что в науке международного права сегодня отсутствует цельное монографическое исследование, посвященное всем без исключения аспектам судоходства, осуществляемого как российскими, так и иностранными судами во внутренних водах государства. Важно также подчеркнуть, что в работе исследованы новейшие российские законодательные и подзаконные акты, принятые в последние годы.

**Цель и задачи исследования.** Внутренние воды государств всегда играли заметную роль в их экономике, поскольку служили в первую очередь природными транспортными артериями для международной торговли.

Если внутренние морские воды большей частью традиционно являлись открытыми для международного судоходства в силу сложившихся международно-правовых обычаев, то внутриконтинентальные воды,

1 См.: Brownlie I. Principles of public international law. New York. 1990, 748 p.

2 См.: Коломбос Д. Международное право. М., Прогресс, 1975, 783 с.

3 См.: O’Connel, David P. and Shearer I. The international law of the sea. London. 1984.

4 См.: Хакапаа К. Загрязнение морской среды и международное право. М., Прогресс, 1986, 423 с.

5 См.: Churchill R. The law of the Sea. Oxford. 1991, 370 p.

окруженные сухопутной территорией государства, как правило, были закрыты для иностранных судов. Однако в последние десятилетия ситуация стала принципиально меняться. Процессы глобализации, усилившаяся интернационализация судоходства привели не только к дальнейшей либерализации правового режима внутренних морских вод, но и поставили на повестку дня вопрос о поэтапном открытии внутренних водных путей для международного судоходства. Именно такую политику проводит Российская Федерация, планирующая завершить этот процесс к 2015 г.1

В экономической деятельности любого государства большое значение
имеет внешняя торговля. Доля транспортных затрат в цене товара в среднем
составляет 10-12%, а по отдельным товарам колеблется от 1-3%

(электроника) до 30-50%, а то и выше (сырье, стройматериалы, каменный уголь). Не редки случаи, когда транспортные расходы (например, на перевозку на дальнее расстояние крупногабаритной техники) могут превысить возможную внешнеторговую цену продукции.

Наиболее экономичен с этой точки зрения морской и внутренний
водный транспорт. Видимо, этот фактор и обеспечил ему пальму

первенства в международных перевозках грузов. Согласно статистическим данным- сегодня международные перевозки осуществляют около 50 тысяч судов, свои суда имеют 150 стран мира, а за последние 40 лет объмы перевозок морским и внутренним водным транспортом выросли вчетверо.

Кроме этого, уровень развития перевозок морским и внутренним водным транспортом непосредственно связан с экономическим ростом государства, а для некоторых стран он является основным источником национального дохода.

Россия является не только страной, имеющей самые протяженные в мире морские границы, но еще и самую большую систему внутренних водных путей, потенциал которой сегодня явно недоиспользован.

1 Соколова О.В., Холопов К.В.Проблемы и перспективы международной интеграции российских внутренних водных путей. В журнале Российский внешнеэкономический вестник, №2, 2012, с. 61-62

Объем перевозок грузов на внутреннем водном транспорте в 2013 году составил 136,9 млн. тонн. Объем перевалки грузов в речных портах за 2013 год составил 176,3 млн. тонн. Из общего объема перевалки грузов доля грузов в экспортно-импортном сообщении составила 7,7 %, в данном направлении имеется перспектива роста, поскольку распоряжением Правительства Российской Федерации от 05.05.2012 № 734-р сорок речных портов открыты для захода судов под флагами иностранных государств.1

Сегодня в существенной степени ограничена пропускная способность
автомобильных и железных дорог. Единая глубоководная системы

Европейской части России, могла бы стать существенным фактором решения этой проблемы для всей Европы в целом.

Развитие перевозок внутренним водным транспортом является к тому же существенным фактором снижения совокупной экологической нагрузки транспортной отрасли, поскольку удельные показатели по выбросам СО2 на судах составляют лишь 5% от выбросов на автомобильном и 20% на железнодорожном транспорте, а уровень аварийности (в денежной оценке) ниже, соответственно, в 14 и 2 раза.

Целью диссертационного исследования является комплексный анализ проблем, тенденций и перспектив развития международно-правового режима внутренних вод государства.

В соответствии с указанной целью в диссертации представлено научное решение следующих задач:

1) определить понятие правового режима в применении к внутренним
водам, выяснить его особенности в сравнении с сухопутной территорией
государства;

2) выяснить состав внутренних вод в целом, исследовать режим
составляющих его внутренних морских и внутриконтинентальных вод;

3) исследовать проблемы осуществления уголовной, гражданской и
административной юрисдикции во внутренних водах государства;

1 Морские вести России. Бюллетень новостей с 18 по 24 января 2014 г., № 2( 65), 2014.

1. дать критический анализ процесса поэтапного открытия внутренних водных путей России для международного судоходства;
2. исследовать особенности режима маломерных и прогулочных судов во внутренних водах;

6) дать развернутый анализ современного состояния системы
обеспечения безопасности судоходства и охраны окружающей среды во
внутренних водах России.

**Объект исследования.** Объектом диссертационного исследования являются межгосударственные отношения в области судоходства, осуществляемого во внутренних водах.

**Предметом исследования** являются нормы международного и
российского права, регулирующие режим внутренних вод государства,
практика имплементации международных норм в национальное

законодательство, а также практика России по регулированию

международного судоходства в ее внутренних морских водах и поэтапному открытию ее внутренних водных путей для судов под иностранным флагом.

**Научная новизна исследования** определяется тем, что ранее проблемы международно-правового режима внутренних вод государства не являлись предметом целостного научного анализа.

Представленная научно-квалификационная работа является в

российской юридической науке первым комплексным международно-
правовым исследованием, в котором проводится детальный анализ
современного режима как внутренних морских, так и

внутриконтинентальных вод государств, включая проблемы юрисдикции, так называемого «вынужденного» захода, плавания маломерных судов, международно-правового обеспечения безопасности судоходства и охраны окружающей среды во внутренних водах.

**Теорертической** **основой** **диссертационного** **исследования**

**послужили** труды по общим проблемам международного права и в области международного морского права отечественных ученых: Анашкина В.М., Бариновой И.И., Барсегова Ю.Г., Бараболи П.Д., Баскина Ю.Я., Бекяшева

К.А., Блищенко И.П., Бозрикова О.В., Ванданова Т.Б., Высоцкого А.Ф., Волосова М.Е., Вылегжанина А.Н., Галенской Л.Н., Гицу М.А., Голицына В.В., Гревцовой М.А., Гуреева С.А., Гуцуляка В.Н., Демиденко В.В., Джавада Ю.Х., Иванащенко Л.А, Иванова Г.Г., Жудро А.К., Каламкаряна Р.А., Калинкина Г.Ф., Кейлина А.Д., Киселева В.А., Клименко Б.М., Ковалева А.А., Колодкина А.Л., Корбут Л.В. Корецкого В.М., Королевой Н.Д., Лазарева М.И., Лукашука И.И., Маковского А.Л., Малинина С.А., Михиной И.Н., Мишальченко Ю.В., Мешеры В.Ф., Мовчана А.П., Моисеева Е.Г., Молодцова С.В., Мусина В.А., Родионова К. С., Саваськова П.В., Сидоренко А.В., Сидорченко В.Ф., Тарханова И.Е., Тункина Г.И., Фархутдинова И. З., Царева В.Ф., Черниченко С.В.,Шинкарецкой Г.Г. и др., а также зарубежных юристов-международников: Андерсона Д., Анцилотти А. , Э.Х. де Аречага, Батлера У.Э., Боргезе Е., Бриттина Б.Х., Броунли Я., Коломбоса П., Лаутерпахта Х., НгуенНгокМиня, О’Коннела Д.П., Оксмана В., Оппенгейма Л., Тревеса Т., Фердросса А., Хакапаа К.,Черчиля Р. и др.

Исследование является комплексным. При проведении исследования
использовались такие общенаучные методы, как эмпирический,

исторический, логический, системный, прогностический, а также частно-научные методы: формально-юридический, метод ретроспективного и сравнительно-правового анализа, а также иные методы научного познания.

**Положения, выносимые на защиту:**

1. Для обозначения той части внутренних вод, которая не

относится к внутренним морским водам, предлагается ввести в научный оборот принципиально новое понятие - «**внутриконтинентальные воды**». К внутриконтинентальным водам относятся все находящиеся на территории государства реки, каналы, озера, водохранилища, а также соответствующие части или участки пограничных и международных рек, пограничных озер. Особенность их юридического статуса состоит в том, что они, в отличие от внутренних морских вод, не связаны непосредственно с Мировым океаном, и потому международное морское право, сформированное всем мировым сообществом, не оказывает непосредственного влияния на их правовой

режим; установление такого режима во внутриконтинентальных водах является проявлением воли одного государства. Этот правовой режим формируется с учетом всеобщей практики законодательства.

1. По мнению диссертанта, в международном праве складывается новая тенденция - к постепенному **распространению принципа свободы судоходства на внутриконтинентальные воды,**главным образом на реки, протекающие полностью в пределах территории одного государства и имеющие выход в открытое море, либо другие национальные и международные системы внутренних водных путей (например, Европейская транспортная система). Это выражается в том, что государства в своем внутреннем законодательстве применяют элементы того регулирования, которое сложилось в международном праве.
2. Исследование показало, что продолжает развиваться и укрепляться тенденция к отказу прибрежного государства от вмешательства в события на борту иностранного судна во внутренних водах, если эти события не затрагивают мир и добрый порядок на берегу. Положение о невмешательстве не только выражается в практике портовых и иных властей, но также закрепляется в законодательстве государств в форме наделения местных властей ограниченными полномочиями. На этом основании предлагается выделить **принцип** **невмешательства прибрежного государства в события на борту иностранного судна** в качестве одного из специальных принципов международного морского права. Данный принцип не распространяется на административную юрисдикцию, что вполне соответствует другим случаям отказа от осуществления государством пребывания его полномочий в отношении иностранных физических и юридических лиц, например, дипломатических представителей иностранного государства.
3. Диссертант считает необходимым и возможным признать наличие в международном праве **права вынужденного захода** иностранного судна во внутренние воды государства, сформировавшегося в результате международно-правового обычая. Точные рамки и

формулировку такого обычая пока нельзя считать полностью

сложившимися, поскольку законодательная практика государств в этом
отношении довольно разнообразна. Однако, по наблюдениям диссертанта,
право вынужденного захода судна, находящегося в чрезвычайных
обстоятельствах, общепризнано. Это право должно быть признано не только
за торговыми судами, но и за военными кораблями и другими

государственными судами, используемыми в некоммерческих целях. Некоторые элементы этого обычая пока не вполне сложились, например, понятие «чрезвычайных обстоятельств». Другие элементы уже ясны, как, например, освобождение от пошлин и оплаты портовых сборов.

1. Диссертант считает необходимым сохранение особого статуса и режима **для судов «с особыми характеристиками»**: с ядерной энергетической установкой и перевозящих ядерные и другие опасные или ядовитые по своей природе вещества. В частности, к ним не может применяться право вынужденного захода в иностранный порт, если они представляют угрозу его безопасности.
2. Россия заинтересована в **открытии** **своих внутриконтинентальных вод для международного судоходства.** Такая политика соответствует долгосрочным интересам нашего государства. Вместе с тем, внутренние водные пути России должны открываться для плавания иностранных судов постепенно и поэтапно.
3. В целом сложившаяся сегодня **система** **обеспечения безопасности судоходства и охраны окружающей среды** во внутренних морских и внутриконтинентальных водах России является достаточно развитой, современной и полностью соответствует нормам международного права. Вместе с тем, анализ показывает, что российские нормативные правовые акты по вопросам обеспечения безопасности судоходства и охраны окружающей среды во внутренних морских и внутриконтинентальных водах нередко дублируют друг друга, иногда даже повторяются текстуально. Все это свидетельствует о необходимости разработки и принятия единых кодифицирующих актов, регулирующих

правовой режим как внутренних морских, так и внутриконтинентальных вод.

8. Проведенный анализ позволяет придти к выводу о

**конвергенции** **правовых** **режимов** **внутренних** **морских** **и**

**внутриконтинентальных вод прибрежных государств**. Процесс этот особенно активно идет в последнее десятилетие, носит объективный характер и является следствием целого ряда причин, среди которых, в частности, интернационализация судоходства, интеграционные процессы в сфере управления морским и внутренним водным (речным) транспортом, рост числа судов смешанного (река-море) плавания, унификация международных требований к безопасности судоходства, как на морском, так и на внутреннем водном транспорте, введение администраций и капитанов бассейнов внутренних водных путей по аналогии с давно уже существующими администрациями и капитанами морских портов и др. Таким образом, с точки зрения de lege ferenda рано или поздно процесс конвергенции режимов внутренних морских и внутриконтинентальных вод завершится и в перспективе, видимо, нас ожидает абсолютно одинаковый унифицированный международно-правовой режим этих двух в настоящее время различных видов внутренних вод прибрежного государства.

**Практическая** **значимость** **результатов** **исследования.**

Содержащиеся в диссертации выводы и предложения могут быть использованы для совершенствования международно-правовых норм и российского законодательства в области судоходства во внутренних водах, в том числе соответствующих двусторонних договоров Российской Федерации, а также эффективной реализации политики по поэтапному открытию российских внутренних водных путей для международного судоходства.

Предлагаемые для практического использования выводы и

предложения, содержащиеся в диссертации, могут быть использованы в

научно-исследовательской работе по проблемам международного права. Они также могут найти применение в процессе преподавания курсов международного публичного и морского права в учебных заведениях России. Также результаты исследования могут быть использованы практическими работниками морской и речной отраслей России, прежде всего капитанами судов.

**Апробация результатов исследования.** Диссертация подготовлена в секторе международно-правовых исследований Российской академии наук Института государства и права РАН.

Апробация работы и внедрение в практику ее результатов осуществлены в различных формах, таких как:

1.Публикация основных положений диссертации в научных трудах автора. Основные положения исследования отражены в пяти статьях, опубликованных автором.

2. Доведение разработанных автором предложений и рекомендаций до
практических работников морского и внутреннего транспорта в процессе
общения с ними;

1. Выступления на научных конференциях, симпозиумах, семинарах различного уровня;
2. Использование в учебном процессе при ведении учебных занятий в Центре морского права.

**Структура** **диссертации** обусловлена целями и задачами

исследования, которое состоит из списка сокращений, введения, трех глав, заключения и списка использованных источников.

## Составные части внутренних вод прибрежного государства

Для Российской Федерации вопрос о таком режиме приобретает особую актуальность еще и в связи с тем, что наша обширная система внутренних водных путей в настоящее время недостаточно используется в грузовом и пассажирском сообщении. Очевидно, настал момент для поэтапного открытия внутренних водных путей для международного судоходства.

Разработанность темы исследования. Безусловно, те или иные проблемы международно-правового режима внутренних вод государства в разное время получили достаточно широкое освещение как в отечественной, так и иностранной доктрине международного права.

Прежде всего, в процессе исследования автор опирался на труды советских и российских ученых в области международного права: Бекяшева К.А., Вельяминова Г.М., Игнатенко Г.В., Каламкаряна Р.А., Карташкина В.А., Колосова Ю.М., Лукашука И.И, Тункина Г.И., Тиунова О.И. Усенко Е.Т., Черниченко С.В. и др.

Проблемам правового режима внутренних вод в литературе на русском языке были посвящены работы Баскина Ю.Я., Бекяшева К.А., Блищенко И.П., Бозрикова О.В., Гуцуляка В.Н., Иванова Г.Г., Ковалева А.А., Колодкина А.Л., Корбут Л.В., Молодцова С.В., Шинкарецкой Г.Г.

Вместе с тем, большая часть указанных трудов вышла в свет более двадцати лет назад. Исключение составляют лишь две работы: монография Иванова Г.Г. - "Правовое регулирование морского судоходства в РФ", вышедшая в 2009 г., и фундаментальное исследование "Мировой океан. Международно-правовой режим. Основные проблемы", подготовленное в 2007 г. коллективом авторов: Колодкиным А.Л. , Гуцуляком В.Н., Бобровой Ю.В.

В иностранной юридической литературе каких-либо специальных исследований, посвященных внутренним водам государства, в последние годы не проводилось. Режим внутренних вод получил освещение лишь в общих курсах международного и международного морского права Броунли Я., Коломбоса П., О Коннела Д.П., Хакапаа К., Черчиля Р. и др.

Однако следует отметить, что работы эти большей частью были посвящены исключительно внутренним морским водам государства. Что же касается внутренних вод, не являющихся морскими, и находящимися фактически внутри сухопутной территории того или иного государства (диссертант предлагает назвать их внутриконтинентальными водами), то их международно-правовой режим остался за рамками исследований. Автор в рамках представленной работы восполнил этот пробел. Особенно это важно с точки зрения относительно недавно провозглашенного российским государством поэтапного открытия внутриконтинентальных вод (внутренних водных путей) для международного судоходства.

Кроме того, необходимо отметить, что в науке международного права сегодня отсутствует цельное монографическое исследование, посвященное всем без исключения аспектам судоходства, осуществляемого как российскими, так и иностранными судами во внутренних водах государства. Важно также подчеркнуть, что в работе исследованы новейшие российские законодательные и подзаконные акты.

Цель и задачи исследования. Внутренние воды государств всегда играли заметную роль в их экономике, поскольку служили в первую очередь природными транспортными артериями для международной торговли.

Если внутренние морские воды большей частью традиционно являлись открытыми для международного судоходства в силу сложившихся международно-правовых обычаев, то внутриконтинентальные воды, окруженные сухопутной территорией государства, как правило, были закрыты для иностранных судов. Однако в последние десятилетия ситуация стала принципиально меняться. Процессы глобализации, усилившаяся интернационализация судоходства привели не только к дальнейшей либерализации правового режима внутренних морских вод, но и поставили на повестку дня вопрос о поэтапном открытии внутренних водных путей для международного судоходства. Именно такую политику проводит Российская Федерация, планирующая завершить этот процесс к 2015 г.

В экономической деятельности любого государства большое значение имеет внешняя торговля. Доля транспортных затрат в цене товара в среднем составляет 10-12%, а по отдельным товарам колеблется от 1-3% (электроника) до 30-50%, а то и выше (сырье, стройматериалы, каменный уголь). Не редки случаи, когда транспортные расходы (например, на перевозку на дальнее расстояние крупногабаритной техники) могут превысить возможную внешнеторговую цену продукции.

Наиболее экономичен с этой точки зрения морской и внутренний водный транспорт. Видимо, этот фактор и обеспечил ему пальму первенства в международных перевозках грузов. Согласно статистическим данным-сегодня международные перевозки осуществляют около 50 тысяч судов, свои суда имеют 150 стран мира, а за последние 40 лет объмы перевозок морским и внутренним водным транспортом выросли вчетверо.

Кроме этого, уровень развития перевозок морским и внутренним водным транспортом непосредственно связан с экономическим ростом государства, а для некоторых стран он является основным источником национального дохода.

Россия является не только страной, имеющей самые протяженные в мире морские границы, но еще и самую большую систему внутренних водных путей, потенциал которой сегодня явно недоиспользован.

## Проблемы юрисдикции во внутренних водах

В международном праве общепризнанным является положение в соответствии с которым на реке, судоходные участки которой протекают по территории двух и более государств, не должно чиниться препятствий для осуществления свободы судоходства. Так, еще в 1934 г. Институтом международного права в Париже были приняты правила, устанавливающие свободу судоходства по всем международным рекам, а также по всем рекам, которые не являясь международными, образуют судоходные пути, на основе равенства в соответствии с международным правом.2

Именно таким образом на протяжении двух последних веков функционирует основная речная глубоководная система Центральной Европы Рейн-Майн-Дунай. Главные фарватеры этих рек и их основных притоков являются свободными для осуществления международного судоходства.

Международным рекам посвящено достаточно большое число работ3, как в отечественной, так и зарубежной юридической литературе. Между тем, в последние годы вызывает большой практический интерес правовой режим национальных рек в связи со все более усиливающейся их интернационализацией, в свою очередь обусловленной их открытием для иностранного судоходства.

По совокупности вышеизложенного можно придти к выводу, что сегодня имеет место тенденция к постепенному распространению принципа свободы судоходства в том числе и на реки, протекающие полностью в

Наука. 351 с. пределах территории одного государства и имеющие выход в открытое море, либо другие национальные и международные системы внутренних водных путей (например, Европейская транспортная система). Это объективный процесс, продиктованный прежде всего необходимостью развития международной торговли.

Безусловно, не вызывает сомнений право соответствующего государства запрещать судоходство по своим внутренним водным путям в случаях, когда речь об угрозе его безопасности. Также государство вправе взимать соответствующие сборы и пошлины за фактически оказанные услуги, а также в порядке возмещения расходов, направленных на содержание своих внутренних водных путей, прежде всего гидротехнических сооружений и знаков навигационной обстановки.

Не вызывает сомнений и право государства устанавливать соответствующие правила плавания по их внутренним водным путям, обязательные к исполнению всеми участниками судоходства.

Вместе с тем, необходимо отметить, что принцип свободы судоходства по внутренним водным путям применим только в отношении торговых судов. Когда же речь идет о военных кораблях, то их заход и пребывание во внутренних водных путях иностранного государства могут быть полностью или частично запрещены.

Проблемы юрисдикции во внутренних водах Из числа наиболее важных вопросов, относящихся к правовому режиму внутренних вод государства, безусловно, следует выделить вопросы юрисдикции. Понятие «юрисдикция» многозначно и чаще всего связано с государством.

Юрисдикция есть следствие и проявление суверенитета, это один из его аспектов обозначающий судебную, законодательную и административную компетенцию. Юрисдикцию государства определяют и как способность государств предписывать, или исполнять нормы права, и как право государства навязывать свою власть, и как компетенцию государства воздействовать на поведение других субъектов, и как правовую власть1.

Следует отметить, что юрисдикция государства, как проявление государственного суверенитета — понятие, используемое главным образом в межгосударственных отношениях. Поэтому есть все основания рассматривать его в первую очередь как международно-правовое явление. Соприкосновение юрисдикции государств как проявлении их суверенитета порождает много проблем в их взаимоотношениях чисто практического характера2. Такие проблемы возникают, в том числе и в области борьбы с преступлениями и иными правонарушениями.

В международном морском праве под юрисдикцией государства следует понимать совокупность правомочий судебных и исполнительных органов государства решать правовые вопросы, связанные с деятельностью иностранных судов.

К. Хакапаа, финский ученый и дипломат рассматривает юрисдикцию как компетенцию государства на основании международного права воздействовать на поведение других субъектов (частных лиц или публичных органов), равно как и на статус их имущества, посредством издания предписаний, вынесения судебных решении или обеспечения выполнения предписаний административным путем. Такое определение юрисдикции

Ю.Г.Барсегов, считает, что «юрисдикция прибрежного государства – термин, используемый в международном морском праве для обозначения ограниченных функциональных прав прибрежного государства в различных по своему режиму акваториях Мирового океана».2

Л.Н. Галенская под термином «юрисдикция» понимает не только правоприменительную деятельность государства, но и действие нормативного права в пространстве и по кругу лиц, включая и все способы реализации права3.

По мнению А.И. Зябкина, юрисдикция в международном праве означает пределы полномочии государства и его органов по изданию законов (нормативных актов), обеспечению соблюдения и применения этих актов в области, указанной международными договорами. Государство в этом свете «определяет круг государственных органов, наделенных полномочиями обеспечить выполнение указанных актов»4.

## Проблемы открытия внутренних водных путей России для международного судоходства

Впервые идея о допуске иностранных судов на внутренние водные пути Российской Федерации получила письменное закрепление в Соглашении о партнерстве и сотрудничестве, учреждающем партнерство между Российской Федерацией , с одной стороны, и Европейскими Сообществами и их государствами-членами, с другой стороны, подписанном 24 июня 1994 г. на о. Корфу. Ст. 39 указанного Соглашения установила в частности, что не позднее, чем 31 декабря 1996 года Стороны проведут переговоры по постепенному открытию внутренних водных путей каждой из Сторон для граждан и судоходных компаний другой Стороны в отношении свободного предоставления услуг по международным перевозкам река - море.

Следующим этапом в открытии внутренних водных путей России для судов под иностранным флагом стало закрепление соответствующей позиции в Концепции государственной транспортной политики Российской Федерации, одобренной Постановлением Правительства от 8 сентября 1997 г. № 1143. В Концепции говорилось, что осуществляемый курс на интеграцию транспорта России в европейскую и мировую транспортные системы, предусматривающий включение ряда отечественных коммуникаций в международные транспортные коридоры, создание сети комбинированных перевозок, стыкующейся с аналогичными зарубежными сетями, вызывает необходимость приведения ряда участков российской транспортной сети в соответствие с международными стандартами, "включая поэтапное открытие внутренних водных путей для прохода иностранных судов "( подчеркнуто нами – В.Г.). Концепция указала конкретное направление - Волго-Донское, связывающее Каспийское и Черное моря, с которого необходимо было начинать постепенное открытие внутренних водных путей для плавания судов иностранных судоходных компаний. Таким образом, в российском законодательстве появилась и стала развиваться концепция поэтапного ( постепенного) открытия внутренних водных путей для иностранного судоходства.

Концепция развития внутреннего водного транспорта Российской Федерации, принятая на период до 2015 г. и одобренная Распоряжением Правительства от 3 июля 2003 г. № 90-р, констатировала, что внутренние водные пути России закрыты для прохода судов под флагом иностранного государства, а все перевозки грузов и пассажиров осуществляются только судами под российским флагом. Поэтапное открытие внутренних водных путей для судов под флагом иностранного государства было объявлено одним из направлений политики Российской Федерации по углублению международной экономической интеграции, вхождению в ВТО и присоединению к договорам и соглашениям о свободном судоходстве.

Предусматривалось развитие иностранного туристического бизнеса с использованием разрешенного прохода иностранных спортивных и прогулочных судов по маршруту Санкт-Петербург - Петрозаводск -Беломорск - Соловецкие острова, а также открытие дополнительных маршрутов.

В Концепции планировалось завершить подготовку внутренних водных путей для прохода судов под флагом иностранного государства от г. Азова до г. Астрахани в 2007 году, от г. Волгограда до г. Санкт-Петербурга - в 2010 году. Но как показало время, эти планы так и не были реализованы.

Приказом Минтранса России от 12 мая 2005 г. № 45 была утверждена Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2020 г. Она предусмотрела, в частности, что основным из направлений реформирования российской транспортной системы является поэтапное открытие внутренних водных путей для прохода судов под флагом иностранного государства.

В начале 2008 г. а рамках Евразийского экономического сообщества была принята Концепция формирования Единого транспортного пространства Евразийского экономического сообщества ( Решение Межгоссовета ЕврАзЭС от 25 января 2008 г. № 374), которая, в частности, установила приоритет развития транзитных перевозок речным и морским транспортом в направлении Азово-Черноморского и Балтийского морских бассейнов путем постепенного открытия внутренних водных путей России для плавания судов под флагами стран-членов ЕврАзЭС.

Одним из последних концептуальных документов, где получило закрепление поэтапное открытие внутренних водных путей России для иностранного судоходства, стала Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 г., утвержденная Распоряжением

Правительства России от 22 ноября 2008 г. № 1734-р. Указанный документ указывает , что предстоит существенно модернизировать систему международных соглашений о плавании по внутренним водным путям, в первую очередь в условиях открытия отдельных участков внутренних водных путей Российской Федерации для доступа судов под иностранным флагом. Новые двусторонние соглашения должны быть разработаны и заключены с теми странами, с которыми возможно осуществление прямых пассажирских и грузовых перевозок по внутренним водным путям. В них должны найти отражение условия и порядок взаимного доступа судов под флагом государств - сторон по соглашению на внутренние водные пути и в речные порты, порядок выдачи разрешений и коммерческие права судоходных компаний.

По мысли разработчиков Стратегии стратегическим направлением развития международных перевозок на внутреннем водном транспорте должна стать интеграция внутренних водных путей Российской Федерации в систему международных транспортных коммуникаций, а важнейшей задачей в этой области является создание нормативно-правовой основы для организации перевозок по международным транспортным коридорам в условиях открытия внутренних водных путей страны для судов под иностранными флагами.

## Правовые средства охраны окружающей среды во внутренних водах России

Диспетчер должен своевременно передавать на суда оперативную информацию по вопросам безопасности судоходства и об особенностях плавания судов по участку, движущихся и стоящих судах, а также изменениях в навигационной обстановке.

Как мы видим, деятельность СУДС во внутренних морских водах и организаций, осуществляющих диспетчерское регулирование движения судов на внутренних водных путях, имеет много общего. Это позволяет говорить о возможности объединения указанных служб и создания единой системы управления движением судов как во внутренних морских, так и во внутриконтинентальных водах. Учитывая поэтапное открытие внутренних водных путей России для иностранных судов, а также рост числа судов смешанного ( река-море) плавания, необходимость решения такой задачи представляется очевидной.

Лоцманская проводка как элемент системы обеспечения безопасности судоходства во внутренних водах. Согласно КТМ Российской Федерации ( ст.86) лоцманская проводка преследует две цели: 1) обеспечение безопасности плавания судов и предотвращение происшествий с судами; 2) защита морской среды.

Во внутренних морских водах лоцманская проводка судов осуществляется морскими лоцманами, имеющими выданные капитанами морских портов лоцманские удостоверения о праве лоцманской проводки судов в определенных районах. Морскими лоцманами могут быть только граждане России.

В Обязательных Постановлениях по порту обычно устанавливаются районы обязательной и необязательной лоцманской проводки.

Следует особо обратить внимание на то, что лоцман выполняет обязанности публично-правового характера, поскольку обязан немедленно сообщать капитану порта о любых переменах на фарватерах, которые могут создавать угрозу безопасности мореплавания; любых происшествиях с судном, лоцманскую проводку которого он осуществляет, и с другими судами в обслуживаемом им районе; невыполнении капитаном судна, лоцманскую проводку которого он осуществляет, правил плавания судов и правил предотвращения загрязнения с судов нефтью, вредными веществами, сточными водами или мусором.

Основным документом, удостоверяющим личность лоцмана и подтверждающим его квалификацию является лоцманское удостоверение. Без наличия этого документа капитан не имеет право брать на борт какое-либо лицо в качестве лоцмана.

Капитан обязан обеспечить безопасную посадку и высадку лоцмана, отельное помещение и питание, а также сообщить лоцману все необходимые данные о судне, которые вносятся в лоцманскую квитанцию, подписываемую капитаном судна.

Весьма важным с практической точки зрения представляется сохранение своеобразного паритета в отношениях между капитаном и лоцманом. С одной стороны, капитан следует разумным рекомендациям лоцмана и, если нет на то достаточных оснований, не вмешивается в его работу. С другой стороны, присутствие на судне лоцмана не снимает ответственности с капитана судна за управление судном.

При наличии достаточных оснований для сомнений в правильности рекомендаций лоцмана капитан судна вправе в целях безопасного плавания судна отказаться от услуг данного лоцмана. В случае, если лоцманская проводка судна является обязательной, капитан судна должен потребовать заменить лоцмана.

Такой паритет соблюдается и в процессе отдачи распоряжений лоцмана рулевому. Капитан судна может поручить лоцману отдавать команды непосредственно рулевому, но это не освобождает капитана от ответственности за последствия, которые могут наступить в результате таких распоряжений.

Таким образом, нетрудно видеть, что лоцман является только советчиком капитана, последний же несет всю ответственность за безопасное управление судном.

Кодекс устанавливает ответственность организации, работником которой является лоцман, за ненадлежащую лоцманскую проводку. Вместе с тем лоцманская организация имеет право ограничить свою ответственность, суммой, равной десятикратному размеру лоцманского сбора, причитающегося за лоцманскую проводку судна. Однако, она утрачивает право на ограничение ответственности, если доказано, что убытки, причиненные судну в результате ненадлежащей лоцманской проводки судна, явились результатом ее собственных действий или собственного бездействия, совершенных умышленно или по грубой неосторожности.

Лоцманская организация не несет ответственность перед третьими лицами за убытки, причиненные в результате ненадлежащей лоцманской проводки судна.

Если обратиться к положениям КВВТ Российской Федерации в части, касающейся лоцманской проводки, то можно сделать вывод, что они базируются на тех же основных принципах, что и лоцманская проводка во внутренних морских водах.

Так, ст. 41 КВВТ устанавливает, в частности, что лоцманская проводка судов осуществляется лоцманами, имеющими выданные в установленном порядке лоцманские удостоверения. Прибывший на судно лоцман обязан предъявить капитану судна указанное лоцманское удостоверение. Капитан судна не вправе брать на судно в качестве лоцмана лицо, не имеющее лоцманского удостоверения. Как видим, указанные положения полностью соответствуют тем, которые изложены в КТМ