
ПРАВО И МЕЖДУНАРОДНЫЕ
ОТНОШЕНИЯ

© 2017 г.

В.Н. ГУЦУЛЯК

**АКТУАЛЬНЫЕ ПРОБЛЕМЫ РОССИЙСКОГО
МОРСКОГО ПРАВА, ЕГО СОВРЕМЕННОЕ СОСТОЯНИЕ
И ТЕНДЕНЦИИ РАЗВИТИЯ**

Гуцуляк Василий Николаевич – доктор юридических наук, профессор, почетный работник морского флота, главный научный сотрудник сектора международно-правовых исследований Института государства и права РАН (Москва, Россия) (E-mail: gutsul@inbox.ru).

Gutsulyak Vasily N. – Doctor of Law, Professor, honorary worker of the Navy, chief researcher of the sector of international legal studies, Institute of state and law of RAS (Moscow, Russia) (E-mail: gutsul@inbox.ru).

Аннотация: статья посвящена актуальным проблемам развития современного морского права как комплексной отрасли российского права. В статье анализируется понятие российского морского права, исследуются его основные источники: федеральные законы, подзаконные акты и обычаи; сформулированы предложения по внесению изменений в законодательство в части, касающейся морских вопросов; обозначены доминирующие тенденции и перспективы дальнейшего развития российского морского права.

Abstract: the article is devoted to topical issues of development of modern Maritime law as a complex branch of Russian law. The article analyzes the concept of the Russian law of the sea, examines its main sources: Federal laws, regulations and customs; formulate proposals for amendments to the legislation concerning Maritime matters; marked the dominant trends and prospects of further development of Russian law of the sea.

Ключевые слова: морское право, международное право, кодифицирующий акт, Кодекс торгового мореплавания, судоходство, капитан морского судна, морское пиратство, морские пространства, внутренние морские воды, территориальное море, прилегающая зона, исключительная экономическая зона, континентальный шельф, открытое море, загрязнение морской среды, морские порты, лоцманы, системы управления движением судов, обычаи, прозелитные нормы, общая авария, спасание, морские перевозки, МКУБ, морская безопасность, Арктика, Антарктика, Северный морской путь, маломерные суда, конвергенция, морской транспорт, внутренний водный транспорт.

Key words: Maritime Law, International Law, codifying act, the merchant shipping Code, the shipping, the Master of a ship, piracy, Maritime spaces, internal sea waters, territorial sea, contiguous zone, exclusive economic zone, continental shelf, high seas, marine pollution, ports, pilots, vessel's traffic service, customs, proselyte rules, General average, salvage, Maritime transport, the international safety management Code, Maritime security, Arctic, Antarctic, North sea route, small-sized vessels, convergence, sea transport, inland water transport.

Понятие российского морского права. В самом общем виде под российским морским правом следует понимать комплексную отрасль российского права, представляющую собой объективно обособившуюся совокупность правовых норм, регулирующих отношения, связанные с использованием морского транспорта и морских пространств.

В отличие от основных (базовых, профилирующих, первичных) отраслей, к которым относятся конституционное, гражданское, уголовное и административное право и каждой из которых присущ свой специфический метод правового регулирования, комплексные (вторичные) отрасли используют своеобразный симбиоз различных методов правового регулирования. Кроме того, если основные отрасли обладают “чистотой своих рядов” и в их состав не входят нормы других

отраслей права, то комплексные отрасли составляют большей частью нормы, “почерпнутые” из других отраслей права. Отсюда и название “комплексная”, т.е. состоящая из различных частей, взаимосвязанных друг с другом.

Российское морское право не только имеет свой предмет и метод правового регулирования, но также отвечает и другим, дополнительным критериям “самостоятельности”.

Во-первых, российское морское право представлено единым кодифицирующим актом в виде Кодекса торгового мореплавания РФ (более подробно о нем будет сказано ниже).

Во-вторых, российское морское право имеет свои специфические комплексные принципы (общие и отраслевые) – основополагающие

фундаментальные нормы, обладающие высшей юридической силой. К их числу относятся, например, принцип свободы открытого моря, принцип мирного прохода через территориальное море, принцип мирного использования Мирового Океана, принцип охраны морской среды и др.

В-третьих, регулируемый российским морским правом круг общественных отношений характеризуется серьезной общественной значимостью, имея в виду его роль и значение для экономики страны и обеспечения ее безопасности.

В-четвертых, в количественном отношении, пожалуй, нет другой такой комплексной отрасли, включающей столь обширный объем нормативно-правового материала. Пожалуй, это – одно из самых крупных подразделений системы российского права.

Источники российского морского права. Термин “источник” имеет два значения. С одной стороны, это – источник в общепринятом значении как начало, корень или определенная область человеческой деятельности, служащая для “пополнения” той или иной отрасли права, с другой – под источниками права в юридической науке понимаются официально-документальные формы выражения правовых норм, своеобразные “контейнеры” или “резервуары” норм.

Доминирующим источником российского морского права являются нормативные правовые акты, принимаемые компетентными органами в виде законов и подзаконных актов.

Главным нормативным правовым актом, системообразующей основой российского морского права, впрочем, как и любой другой отрасли российского права, является **Конституция РФ**, определяющая принципы государственного устройства России, а также устанавливающая основные права и свободы граждан.

Принципиально важной для российского морского права является ч. 4 ст. 15 Конституции РФ, предусматривающая, что, во-первых, общепризнанные принципы и нормы международного права и международные договоры РФ являются составной частью ее правовой системы и, во-вторых, если международным договором РФ установлены иные правила, чем предусмотренные законом, то применяются правила международного договора.

Статья 67 Конституции РФ фактически определяет границы территориального суверенитета государства в отношении морских пространств, включая в состав территории России наряду с территорией ее субъектов внутренние воды

и территориальное море, а также воздушное пространство над ними.

Кроме того, ч. 2 вышеуказанной статьи устанавливает, что РФ обладает суверенными правами и осуществляет юрисдикцию на континентальном шельфе и в исключительной экономической зоне РФ в порядке, определяемом Федеральным законом и нормами международного права.

В части, касающейся разграничения полномочий между федеральным центром и субъектами Федерации, ст. 71 Конституции предусматривает, что определение статуса и защита Государственной границы, территориального моря, воздушного пространства, исключительной экономической зоны и континентального шельфа находятся в ведении РФ.

Гражданское законодательство Российской Федерации, состоящее из Гражданского кодекса (ГК РФ) и принятых в соответствии с ним федеральных законов, является краеугольным камнем российского морского права, поскольку оно, в частности, определяет правовое положение участников гражданского оборота, основания возникновения и порядок осуществления права собственности и других вещных прав, регулирует договорные и иные обязательства.

Например, гл. 40 ГК РФ, посвященная перевозке, содержит такие базисные положения, как договор перевозки груза и пассажира, договор фрахтования, ответственность за нарушение обязательства по перевозке, ответственность перевозчика за утрату, недостачу и повреждение (порчу) груза или багажа, порядок заявления претензий и исков по перевозке и др., которые широко применяются в морской перевозке грузов и пассажиров.

Ряд положений ГК РФ затрагивает непосредственно морскую деятельность.

Так, ст. 130 ГК РФ относит морские суда, подлежащие государственной регистрации, к недвижимым вещам. Обратим внимание на определенное семантическое противоречие в указанной статье. Дело в том, что судно по своим техническим характеристикам является “движимым” объектом и создается в первую очередь для перемещения по воде, однако, с точки зрения ГК РФ оно отнесено к недвижимому имуществу.

Статья 970 ГК РФ устанавливает применение общих правил о страховании, предусмотренных гл. 48 ГК РФ, в том числе и к отношениям по морскому страхованию.

Статья 1207 ГК РФ определяет право, подлежащее применению к вещным правам, в частности на морские суда. Согласно ее положениям право собственности и иные вещные права на морские суда, подлежащие государственной регистрации, определяются по праву страны, где эти суда и объекты зарегистрированы.

Для становления и развития той или иной отрасли права важно наличие соответствующего кодифицирующего акта. В российском морском праве таковым является **Кодекс торгового мореплавания РФ** (КТМ РФ), принятый в 1999 г.

Отметим, что термин “торговое мореплавание” вряд ли является удачным. Во-первых, содержательная часть КТМ РФ выходит далеко за пределы *торгового* мореплавания. По смыслу ст. 2 Кодекса, под торговым мореплаванием понимается не только деятельность, связанная с использованием судов для торговли, а именно: перевозок грузов, пассажиров и их багажа, в том числе на морской линии, — но и для других видов деятельности, таких как: рыболовство; разведка и разработка минеральных и других неживых ресурсов морского дна и его недр; лоцманская, ледовая лоцманская и ледокольная проводки; поисковые, спасательные и буксирные операции; подъем затонувшего в море имущества; гидротехнические, подводно-технические и другие подобные работы; санитарный, карантинный и другой контроль; защита и сохранение морской среды; проведение морских научных исследований; учебные, спортивные и культурные цели.

Причем указанный перечень не является исчерпывающим, поскольку согласно Кодексу может включать и иные цели.

Такое неоправданно расширенное использование понятия “торговое” противоречит не только этимологии самого термина, но вообще здравому смыслу. Какое отношение к торговле имеют, например, морские научные исследования или культурные цели?

В международной практике и зарубежной литературе используется словосочетание *merchant shipping* — “торговое судоходство”, но сфера его действия ограничена исключительно вопросами, связанными с организацией, ведением и обслуживанием морской торговли.

Вызывает вопрос и термин “мореплавание”. Опять-таки в самом Кодексе (ст. 3) предусмотрено, что его положения распространяются на морские суда во время их плавания как по морским путям, так и по внутренним водным путям, если иное не предусмотрено международным

договором Российской Федерации или законом, а также на суда внутреннего и смешанного (река — море) плавания во время их плавания по морским путям, а также по внутренним водным путям при осуществлении перевозок грузов, пассажиров и их багажа с заходом в иностранный морской порт, во время спасательной операции и при столкновении с морским судном.

Следовательно, ключевым для правового регулирования вопросом в Кодексе является не район, где плавают суда — по морю или внутренним водным путям (это — прерогатива других федеральных законов, о которых речь пойдет ниже), а вид транспорта — морской или внутренний водный.

Исходя из вышеизложенных соображений, на наш взгляд, было бы более правильным назвать этот основной для моряков закон не Кодексом торгового мореплавания, а Кодексом морского транспорта. Таким образом можно было бы уйти от термина “торговое мореплавание”, которое, на наш взгляд, неадекватно отражает суть и содержание Кодекса.

В этом плане можно сослаться на аналогичный документ, регулирующий деятельность судов на внутренних водных путях России, — Кодекс внутреннего водного транспорта РФ 2001 г. (КВВТ РФ).

Надо отметить, что разработчики проекта КТМ РФ в свое время обращали внимание на условность термина “торговое мореплавание”, но сочли целесообразным сохранить его, сославшись на то, что он стал традиционным и общеупотребительным для обозначения объема отношений, которым посвящены кодифицируемые правовые предписания.

КТМ РФ, принятый в 1999 г.¹ заменил КТМ СССР 1968 г. КТМ РФ, с одной стороны, учел перемены в государственной и экономической жизни страны, с другой — воспринял положения новейшего российского законодательства. Кроме того, в КТМ РФ получили отражение требования ратифицированных Россией международных конвенций, среди которых Международная конвенция об унификации некоторых правил, касающихся коносамента, 1924 г. (Гаагские правила) и Протокол изменений к ней 1968 г. (Висбийские правила), Конвенция об ограничении ответственности по морским требованиям 1976 г. и Протокол 1996 г. к ней, Международная конвенция

¹ См.: Комментарий к Кодексу торгового мореплавания Российской Федерации (постатейный) / Под ред. Г.Г. Иванова. М., 2000.

о спасании 1989 г., Международная конвенция о морских залогах и ипотеках 1993 г. и др.

КТМ РФ² состоит из 27 глав и 430 статей, охватывающих практически все аспекты деятельности морского судна, такие как: основы государственного управления и надзора на морском транспорте; порядок регистрации судов; статус экипажа судна и его капитана; государственный портовый контроль; лоцманская проводка; затонувшее имущество; договоры морской перевозки, фрахтования, буксировки, агентирования, посредничества и страхования; общая авария; столкновение судов; ответственность за ущерб от загрязнения морской среды; спасание; ограничение ответственности по морским требованиям; морской залог на судно и ипотека; арест судна; морские протесты; претензии, иски и применимое право.

В целом же в КТМ РФ преобладают гражданско-правовые нормы, регулирующие порядок заключения и исполнения различных договоров, связанных с деятельностью морского транспорта.

Уголовное законодательство Российской Федерации, состоящее из Уголовного кодекса РФ и иных федеральных законов, предусматривает, что преступления, совершенные в пределах территориального моря Российской Федерации, признаются совершенными на территории России (ст. 11 УК РФ). Кроме того, уголовная юрисдикция Российской Федерации распространяется также и на преступления, совершенные на континентальном шельфе и в исключительной экономической зоне Российской Федерации.

Что касается лиц, совершивших преступление на борту российского морского судна, находящегося в открытом море, то они подлежат уголовной ответственности по российскому законодательству. Это вытекает из ключевого принципа международного морского права – юрисдикции государства флага судна в открытом море.

Если лицо совершило преступление на российском военном корабле, то оно подлежит уголовной ответственности независимо от места нахождения корабля. Это положение также согласуется с общепризнанным в международном морском праве обычаем, согласно которому военные корабли обладают экстерриториальностью.

Вместе с тем, следует указать на ряд неточностей в ч. 3 ст. 11 УК РФ, гласящей, что “лицо,

совершившее преступление на судне, приписанном к порту Российской Федерации, находящемся в открытом водном или воздушном пространстве вне пределов Российской Федерации, подлежит уголовной ответственности по настоящему Кодексу, если иное не предусмотрено международным договором Российской Федерации”.

Для начала отметим, что приписка судна к порту не является квалифицирующим признаком в международном морском праве. В принципе она не имеет существенного значения и преследует сугубо технические цели. Другое дело – национальность судна, воплощенная в его флаге. Именно указание на государство, флаг которого несет судно, является решающим в оценке правового статуса судна.

Вызывает вопрос термин “открытое водное пространство”. Ни в международном морском праве, ни в российском законодательстве нет легально закрепленного понятия открытого водного пространства. Что это такое, законодатель не разъясняет. Надо понимать, что все-таки в данном случае подразумевается открытое море – морские пространства, находящиеся в общем и равноправном пользовании всех государств, территориально расположенные за пределами исключительных экономических зон и правовой режим которых регламентируется исключительно нормами международного права.

В цитируемой статье помимо прочего существует юридическая неопределенность. К чему относится пространственная характеристика “вне пределов Российской Федерации” – только к воздушному пространству или же к обоим видам пространств? Если речь идет в том числе и об “открытом водном пространстве”, то указание на то, что оно находится “вне пределов Российской Федерации”, излишне, так как это очевидно, поскольку вытекает из самого понятия открытого моря.

Неудачным представляется объединение в анализируемой статье морского и воздушного судов в “судно, приписанное к порту Российской Федерации”, что вносит терминологическую путаницу. Кроме того, правовой статус и режим морского и воздушного судов, а также специфика их деятельности имеют существенные различия. Ясно, что следует “развести” эти два понятия.

Таким образом, ч. 3 ст. 11 УК РФ может быть предложена в следующей редакции в применении к морскому судну: “Лицо, совершившее преступление на судне, зарегистрированном под флагом Российской Федерации, находящемся в открытом

²См.: *Иванов Г.Г.* Развитие законодательства в сфере торгового мореплавания (К 10-летию КТМ) // *Морской флот.* 2009. № 1. С. 31–35.

море, подлежит уголовной ответственности по настоящему Кодексу, если иное не предусмотрено международным договором Российской Федерации. По настоящему Кодексу уголовную ответственность несет также лицо, совершившее преступление на военном корабле Российской Федерации независимо от места его нахождения”.

Статья 12 УК РФ, предусматривающая действие уголовного закона в отношении лиц, совершивших преступление вне пределов Российской Федерации, может относиться к российским морякам, которые работают на борту судов под иностранным флагом. Согласно ее положениям граждане Российской Федерации и постоянно проживающие в Российской Федерации лица без гражданства, совершившие вне пределов России преступление против интересов, охраняемых УК РФ, подлежат уголовной ответственности в соответствии с УК РФ, если в отношении этих лиц по данному преступлению не имеется решения суда иностранного государства.

Что касается военных моряков, то они по смыслу указанной статьи, если военный корабль находится на территории иностранного государства, за совершенные преступления несут уголовную ответственность по УК РФ, если иное не предусмотрено международным договором Российской Федерации.

Следует отметить, что положения УК РФ, предусматривающие уголовную ответственность за сбыт наркотических средств, психотропных веществ или их аналогов, в значительной степени усиливают наказание, если они совершены, в частности, на борту морского судна.

Так, ст. 228.1 УК РФ устанавливает за вышеуказанные преступления максимальное наказание в виде лишения свободы на срок до восьми лет, однако если они совершены на объектах морского транспорта, то максимальное наказание ужесточается до 12 лет лишения свободы.

УК РФ содержит также нормы, устанавливающие ответственность за экологические преступления, касающиеся в том числе и морской среды.

Российская Федерация, являясь участницей Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов (МАРПОЛ-73/78), в этой связи взяла на себя весьма важное обязательство, предусматривающее, что меры наказаний, установленные в соответствии с законодательством стороны, должны быть достаточно строгими, чтобы пресечь нарушения Конвенции, и равно строгими независимо от места совершения нарушения (п. 4 ст. 4 Конвенции).

Статья 252 “Загрязнение морской среды” УК РФ устанавливает максимальное наказание в виде исправительных работ на срок до двух лет либо ареста на срок до четырех месяцев за загрязнение морской среды из находящихся на суше источников либо вследствие нарушения правил захоронения или сброса с транспортных средств или возведенных в море искусственных островов, установок или сооружений веществ и материалов, вредных для здоровья человека и водных биологических ресурсов либо препятствующих правомерному использованию морской среды.

Если же причинен существенный вред здоровью человека, водным биологическим ресурсам, окружающей среде, зонам отдыха либо другим охраняемым законом интересам, максимальное наказание предусматривает принудительные работы на срок до двух лет либо лишение свободы на тот же срок.

Деяния, предусмотренные вышеназванной статьей, и повлекшие по неосторожности смерть человека, – наказываются принудительными работами на срок до пяти лет либо лишением свободы на тот же срок.

Из современной судебной практики на этот счет можно привести решение Ленинского районного суда г. Новороссийска Краснодарского края от 18 апреля 2010 г.³ Во время погрузки нефтепродуктов у причала Новороссийского морского торгового порта по вине донкермана⁴ за борт вылилось 800 кг мазута. Ущерб, причиненный морской среде, составил свыше 2 млн руб. Дело было рассмотрено в порядке особого производства. Суд признал донкермана виновным и назначил ему наказание в виде штрафа в размере 70 000 руб. с рассрочкой уплаты штрафа сроком на два года.

19 мая 2005 г. вступили в силу Правила предотвращения загрязнения воздушной среды с судов (Приложение VI к Конвенции МАРПОЛ-73/78), предписывающие ограничения на выбросы оксидов серы и выбросы окиси азота в выхлопных газах судов, запрет преднамеренных выбросов озоноразрушающих веществ и другие меры. В 2011 г. в Правила была включена глава, предусматривающая обязательные технические и эксплуатационные меры на судах по повышению энергоэффективности, направленные на снижение выбросов парниковых газов.

³См.: http://pfo.infocourt.ru/car_novorossisk-leninsky-krd_krasnodar_yufo/ug/4701094/prigovor-po-ch-1-st-252.html

⁴Член экипажа танкера, непосредственно осуществляющий грузовые операции на судне и отвечающий за состояние грузовых насосов и трубопроводов.

Тем не менее ст. 251 “Загрязнение атмосферы” УК РФ не подверглась какой-либо модернизации, несмотря на то что Россия, как уже указывалось выше, является участницей этого международно-го договора.

В части, касающейся правового режима морских пространств, подпадающих под юрисдикцию России, важное значение имеет ст. 253 УК РФ, устанавливающая ответственность за нарушение российского законодательства о континентальном шельфе и исключительной экономической зоне Российской Федерации.

Так, под уголовное преследование попадают такие деяния, как незаконное возведение искусственных островов, установок или сооружений на континентальном шельфе Российской Федерации, незаконное создание вокруг них или в исключительной экономической зоне РФ зон безопасности, а равно нарушение строительства, эксплуатации, охраны и ликвидации возведенных искусственных островов, установок или сооружений и средств обеспечения безопасности морского судоходства, предусматривающие максимальное наказание в виде исправительных работ на срок до двух лет.

Такое же максимальное наказание установлено за исследование, поиск, разведку, разработку природных ресурсов континентального шельфа Российской Федерации или исключительной экономической зоны Российской Федерации, проводимые без соответствующего разрешения.

Незаконная добыча (вылов) водных биоресурсов в соответствии со ст. 256 УК РФ влечет максимальную санкцию в виде лишения свободы на срок до двух лет, а если данное преступление совершено лицом с использованием своего служебного положения или группой лиц по предварительному сговору, или организованной группой, причинившей особо крупный ущерб, — до пяти лет.

Нормы, касающиеся безопасности мореплавания, сосредоточены в гл. 27 “Преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта” УК РФ.

Наиболее широкое практическое применение имеет ст. 263 УК РФ, предусматривающая, в частности, максимальное наказание в виде лишения свободы на срок до двух лет за нарушение правил безопасности движения и эксплуатации морского транспорта, если эти деяния повлекли по неосторожности причинение вреда здоровью человека либо причинение крупного ущерба (сумма которого превышает 1 млн руб.). Те же деяния, повлекшие по неосторожности смерть человека,

наказываются принудительными работами на срок до пяти лет либо лишением свободы на тот же срок. Если же деяния повлекли по неосторожности смерть двух или более лиц, максимальная санкция — лишение свободы на срок до семи лет.

Из современной судебной практики в этой связи можно привести случай, связанный с гибелью морского рыбопромыслового судна “Лотос” 29 октября 2009 г.⁵ Указанное судно, следуя по Кольскому заливу Баренцева моря под управлением авторулевого, отклонилось от рекомендованного безопасного курса и выскочило на камни. От полученных повреждений судно затонуло, а два члена экипажа погибли. По версии следствия, кораблекрушение произошло по вине капитана судна и второго помощника капитана, который был на вахте в состоянии алкогольного опьянения.

Капитан судна и второй помощник капитана были признаны виновными и осуждены соответственно к трем и четырем годам лишения свободы условно с испытательным сроком на три года, каждому из осужденных было назначено дополнительное наказание в виде лишения их права заниматься деятельностью, связанной с управлением и эксплуатацией морского и иного водного транспорта, сроком на три года.

Статья 270 УК РФ называют “капитанской”, поскольку она предусматривает ответственность капитана судна за неоказание помощи терпящим бедствие.

Указанная статья появилась в Уголовном кодексе СССР, а затем и в УК РФ в соответствии с нормами международного морского права. Еще в 1910 г. в Брюсселе была принята Конвенция для объединения некоторых правил относительно оказания помощи и спасания на море, участницей которой являлась и Россия. Статья 11 Конвенции гласила: “Каждый капитан обязан, насколько он может это сделать без серьезной опасности для своего судна, своего экипажа, своих пассажиров, оказать помощь всякому лицу, даже враждебному, встреченному в море, в опасности погибнуть. Собственник судна не отвечает за нарушения предшествующего правила”.

Надо отметить, что положения этой статьи соблюдались в последующем даже в период военных действий.

Конвенция 1910 г. действовала на протяжении более 85 лет, и только в 1996 г. новым этапом в развитии института спасания на море

⁵См.: <https://regnum.ru/news/1394111.html>

стало вступление в силу Конвенции о спасании 1989 г., ст. 10 которой содержит три важных положения, касающихся спасания людей. Во-первых, предусмотрено, что каждый капитан обязан, насколько он может это сделать, не подвергая серьезной опасности свое судно и находящихся на нем лиц, оказывать помощь любому лицу, которому угрожает гибель в море. Во-вторых, государства-участники обязались принять необходимые меры для обеспечения выполнения этой обязанности. И, в-третьих, владелец судна не несет никакой ответственности за нарушение капитаном вышеуказанной обязанности.

Положения Конвенции 1989 г. нашли подтверждение в КТМ РФ, ст. 62 которого дословно воспроизводит ст. 10 Конвенции в части, касающейся обязанности капитана оказать помощь любому лицу, терпящему бедствие на море, и устанавливает, что за нарушение этой обязанности капитан судна несет уголовную ответственность в соответствии с уголовным законодательством Российской Федерации.

Статья 270 УК РФ конкретизирует вышеуказанную норму, предусматривая максимальное наказание капитана судна за уклонение от вышеуказанной обязанности в виде лишения свободы на срок до двух лет с лишением права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью на срок до трех лет.

Нельзя не согласиться, что «неоказание капитаном судна помощи терпящим бедствие — это преступление, несовместимое с нравственной точки зрения с возможностью дальнейшего осуществления капитаном профессиональной деятельности, оно говорит о нравственной нечистоплотности такого капитана как профессионала, наносит огромный урон его профессиональной репутации»⁶.

Вместе с тем далеко не всегда обвинения капитана в уклонении от обязанности оказывать помощь гибнущим людям имеют под собой достаточные основания, а иногда речь идет о судебных ошибках. В этой связи известен пример из истории, связанный с гибелью «Титаника» в 1912 г., унесшей свыше полутора тысяч жизней. Капитан парохода «Калифорния» С. Лорд, находившегося согласно заключению комиссии в прямой видимости от «Титаника», был

признан виновным в умышленном неоказании помощи людям, терпящим бедствие на море. И лишь через много лет выяснилось, что на самом деле рядом с «Титаником» в момент его гибели находилось другое судно — «Самсон». В результате обвинения с капитана «Калифорнии» были сняты, посмертно⁷.

В новейшей российской судебно-следственной практике⁸ по ст. 270 УК РФ были возбуждены уголовные дела в отношении капитанов теплоходов «Дунайский-66» и «Арбат», которые прошли мимо гибнущего пассажирского судна «Булгария»⁹.

Оба капитана были признаны виновными, и суд назначил наказание капитану буксира «Дунайский-66» в виде штрафа в размере 190 тыс. руб., а капитану сухогруза «Арбат» — 130 тыс. руб.

Видимо, смягчающим обстоятельством послужил тот факт, что капитаны обоих судов обосновали свое бездействие тем, что на помощь «Булгарии» шел более маневренный и скоростной теплоход «Арабелла», капитан которого по радиосвязи сообщил им, что самостоятельно проведет спасательную операцию и что помощь ему не требуется.

Исключительно важной для российского морского права является ст. 227 «Пиратство» УК РФ.

Пиратство как один из самых древних видов преступлений, посягающих на интересы всех государств при использовании морских пространств, возникло одновременно с судоходством.

Цицерон первым обозначил пиратов как «врагов рода человеческого» (*hostis humani generis*). Их «должен повесить первый, в руках кого они окажутся»¹⁰.

В соответствии со ст. 101 Конвенции ООН по морскому праву 1982 г. пиратством является

⁷См. подробнее: *Тюрин В.* Гибель «Титаника»: исповедь потрясшая мир // Чудеса и приключения, 10/05 // <http://www.bibliotekar.ru/chip/1005-6.htm>

⁸См. подробнее: *Плешаков А., Яковлева С.* Неоказание помощи терпящим бедствие на море: уголовная ответственность и квалификация // Уголовное право. 2013. № 4. С. 47–53.

⁹Гибель пассажирского теплохода «Булгария» стала крупнейшей катастрофой в современной России. Судно затонуло 10 июля 2011 г. в штормовых условиях на Куйбышевском водохранилище в результате поступления воды через открытые иллюминаторы. Погибли 122 человека.

¹⁰*Hostis Humanis Generis: Piracy, Terrorism And New International Law / By Douglas Richard Burgess II.* Vancouver, 2003. С. 3, 4.

⁶*Иванцова Н.В., Калачян К.Ю.* Каким должно быть наказание за транспортные преступления // Законность. 2012. № 9. С. 50–54.

любое из перечисленных ниже действий: а) любой неправомерный акт насилия, задержания или любой грабеж, совершаемый с личными целями экипажем или частновладельческого судна, или частновладельческого летательного аппарата и направленный: в открытом море против другого судна или против лиц или имущества, находящихся на его борту; против какого-либо судна, лиц или имущества в месте вне юрисдикции какого бы то ни было государства; б) любой акт добровольного участия в использовании какого-либо судна, совершенный со знанием обстоятельств, в силу которых судно является пиратским судном; в) любое деяние, являющееся подстрекательством или сознательным содействием совершению действия, предусмотряемых в п/п. “а” и “б”.

Пиратские действия, определяемые в ст. 101, когда они совершаются военным кораблем или государственным судном, экипаж которого поднял мятеж и захватил контроль над этим кораблем или судном, приравниваются к действиям, совершаемым частновладельческим судном.

К сожалению, несмотря на то что Россия является участницей Конвенции 1982 г.¹¹, положения, касающиеся пиратства, не нашли должного отражения в УК РФ.

Более того, ст. 227 УК РФ уже давно подвергается серьезной критике со стороны ученых и практических специалистов¹².

Согласно ст. 227 УК РФ под пиратством понимается “нападение на морское или речное судно

в целях завладения чужим имуществом, совершенное с применением насилия либо с угрозой его применения”.

Сравнивая две конструкции состава пиратства – российскую и международную, – можно сделать вывод о том, что ст. 227 УК РФ о пиратстве не содержит признаков, имеющих существенное значение для отграничения пиратства от других преступлений. В данной статье не указано место совершения преступления в качестве конструктивного признака пиратства. Получается, что нападение на судно будет также считаться пиратством, даже если оно находится в порту. Это положение противоречит международному праву, и речи об установлении универсальной юрисдикции в таком случае идти не может, так как в акватории порта осуществляется только юрисдикция прибрежного государства. Международное право считает пиратскими только те действия, которые совершены “в открытом море” либо “в месте вне юрисдикции какого бы то ни было государства”¹³. Такие действия, аналогичные пиратству, но совершенные в территориальном море и внутренних водах России, должны квалифицироваться как разбой по ст. 162 УК РФ.

Еще в 1988 г. отечественные ученые-маринисты В.Ф. Царев и Н.Д. Королева отмечали, что объективно по своему характеру действий вооруженный разбой ничем не отличается от пиратства, однако с точки зрения международного права полная аналогия с пиратством здесь недопустима, поскольку вооруженный разбой совершается в пространствах, находящихся под государственным суверенитетом, где только соответствующее прибрежное государство обладает юрисдикцией в связи с подобными преступлениями¹⁴.

На основании вышеизложенных соображений из ст. 227 УК РФ следует также исключить “речное судно”, поскольку в силу своих технических характеристик оно не может выходить в открытое море.

Еще на одну существенную неточность в ст. 227 УК РФ указывает Р.А. Забавко. По его мнению, «не вполне понятна логика законодателя, который называет целью пиратства завладение чужим имуществом. Представляется, что

¹¹ Россия ратифицировала указанную Конвенцию 26 февраля 1997 г.

¹² См., например: *Варфоломеев А.А.* Современное пиратство с позиций международного и российского права: проблема определений // *Международное публичное и частное право.* 2015. № 3. С. 25–29; *Комиссаров В.С.* Российское уголовное право. Особенная часть / Под ред. А.И. Рарога. М., 2004. С. 437; *Забавко Р.А.* Категория “неправомерное завладение” в уголовном праве: критический анализ // *Адвокатская практика.* 2013. № 4. С. 31–33; *Тодоров А.А.* Территориальный элемент состава пиратства: по международному праву и российскому законодательству // *Росс. следователь.* 2011. № 22. С. 22–25; *Хорьков С.Н., Климов А.С.* К вопросу о привлечении к уголовной ответственности за пиратство по международному и национальному уголовному законодательству // *Международное уголовное право и международная юстиция.* 2012. № 1. С. 19–21; *Королев Г.А., Семенова Ю.А.* Установление универсальной юрисдикции над преступлениями, нарушающими нормы *jus cogens* (на примере пиратства) // *Журнал рос. права.* 2010. № 8. С. 96–105; *Нагаева Т.И.* Пиратство как вид преступного деяния (Историко-правовой аспект) // *История государства и права.* 2010. № 10. С. 9–15; и др.

¹³ *Колодкин А.Л., Гуцуляк В.Н., Боброва Ю.В.* Мировой Океан. Международно-правовой режим. Основные проблемы. М., 2007. С. 199.

¹⁴ См.: *Царев В.Ф., Королева Н.Д.* Международно-правовой режим судоходства в открытом море. М., 1988. С. 49.

это техническая ошибка, которая должна быть исправлена путем внесения изменения в ст. 227 УК РФ: слова “в целях завладения чужим имуществом” следует заменить на “в целях хищения чужого имущества”»¹⁵.

Названные и другие недостатки законодательного определения состава преступления пиратства дают основание некоторым авторам называть анализируемую статью “мертвой нормой”¹⁶.

УК РФ был принят в 1996 г. С этого времени в ст. 227 лишь в 2003 г. были внесены незначительные изменения. Недостаточное внимание к анализируемой статье со стороны законодателя, видимо, можно объяснить отсутствием соответствующей правоприменительной практики.

Действительно, случаев правосудия над пиратами (в классическом смысле этого слова) в современной России не было.

В связи со ст. 227 УК РФ в новейшей истории России наибольший общественный резонанс получили два дела, связанных с морскими судами по странному стечению обстоятельств с “арктическими” названиями – *Arctic Sea* (“Арктическое море”) и *Arctic Sunrise* (“Арктический восход”).

Сухогруз “Arctic Sea” с экипажем, состоявшим из 15 архангельских моряков, следовал из Финляндии в Алжир. После исчезновения в конце июля 2009 г. он был обнаружен в августе в Атлантике недалеко от африканского островного государства Кабо-Верде. По данным следствия, судно было захвачено гражданами Эстонии, Латвии и России. Операцию по освобождению экипажа провели моряки Черноморского флота Российской Федерации.

В отношении девяти обвиняемых в 2010 и 2011 гг. судом были вынесены обвинительные приговоры, предусматривавшие наказание в виде лишения свободы.

Следует отметить, что в ходе судебного процесса обсуждался вопрос о переквалификации состава преступления с “пиратства” на “угон судна” (ст. 211 УК РФ)¹⁷.

Предметную юридическую значимость в формате применимости постановлений ст. 227 вызывает дело судна *Arctic Sunrise* под флагом Нидерландов, зафрахтованного международной экологической организацией *Greenpeace*

(“Гринпис”), активисты которой попытались воспрепятствовать работе Российской нефтяной платформы “Приразломная” в Арктике. В результате активисты и члены экипажа судна были арестованы, что вызвало серьезное осложнение в отношениях между Россией и Нидерландами.

Акция экологов применительно к платформе осуществлялась на надувных лодках и происходила в исключительной экономической зоне России. Само судно к платформе не подходило, курсировало в пределах зоны безопасности, обычно устанавливаемой вокруг искусственных морских сооружений.

На следующий день судно было остановлено с применением десанта, высадившегося с вертолета, и отконвоировано в Мурманск.

Всем находившимся на борту (30 человек) было предъявлено обвинение по ст. 227 “Пиратство” УК РФ. Ленинский районный суд Мурманска применил ко всем без исключения задержанным меру пресечения в виде заключения под стражу, все апелляционные жалобы на избранную меру пресечения были отклонены Мурманским областным судом.

“Совершенно очевидно, что эти люди нарушили нормы международного права, сблизилась на опасное расстояние с платформой”, – подчеркнул Президент РФ В. В. Путин на заседании III Международного арктического форума “Арктика – территория диалога”. “Я в деталях не знаю, что произошло. Совершенно очевидно, что они не являются пиратами, но формально они пытались захватить платформу”¹⁸.

Позднее действия активистов “Гринпис” были переквалифицированы с “пиратства” на “хулиганство”.

Таким образом, дело судна *Arctic Sunrise* наглядно демонстрирует, какие последствия может иметь недостаточно точное и ясное законодательное определение термина “пиратство”.

Российское морское право предусматривает определенные **уголовно-процессуальные полномочия** капитана морского судна¹⁹.

Так, ст. 69 КТМ РФ устанавливает, что на судне, находящемся в плавании, капитан судна возбуждает уголовное дело публичного обвинения и осуществляет неотложные следственные

¹⁵ Забавко Р.А. Указ. соч. С. 31–33.

¹⁶ Нагаева Т.И. Указ. соч. С. 9–15.

¹⁷ См.: Российское агентство правовой и судебной информации (РАПСИ) // http://rapsinews.ru/incident_news/20110204/251784955.html

¹⁸ Взгляд, 2013. 25 сент.

¹⁹ См. подробнее: Комментарий к Уголовно-процессуальному кодексу Российской Федерации (постатейный) / Под науч. ред. Г. И. Загорского. М., 2016 (Комментарий к ст. 2).

действия в соответствии с Уголовно-процессуальным кодексом РФ.

Российское уголовно-процессуальное законодательство не относит капитанов морских судов к органам дознания. Вместе с тем, в соответствии со ст. 40 УПК РФ в случае нахождения судов в дальнем плавании на капитанов возлагается обязанность возбуждать уголовные дела по преступлениям, совершенным на борту, и выполнять неотложные следственные действия.

Важное практическое значение в этой связи имеет Порядок и особенности выполнения капитаном судна действий, не относящихся к процессуальным, в случае возбуждения уголовного дела публичного обвинения, утвержденный Приказом Минтранса России № 407 от 23 ноября 2012 г. в соответствии с ч. 2 ст. 69 КТМ РФ.

Так, о факте принятия сообщения о преступлении капитан судна обязан сделать в судовом журнале запись, которая должна содержать сведения о дате, о координатах местоположения судна, времени того часового пояса, по которому фактически поставлены судовые часы в данный момент времени, о форме сообщения, сведения о лице, сообщившем о преступлении (фамилия, имя, отчество, дата рождения, адрес места жительства, сведения о документе, удостоверяющем личность лица, сообщившего о преступлении; фамилия, имя, отчество, должность – в случае если лицом, сообщившим о преступлении, является член экипажа судна).

Материалы и документы, относящиеся к предмету расследования, должны быть подшиты, пронумерованы, занесены в прилагаемую опись, оформлены в виде единого дела и храниться на борту судна в месте ограниченного доступа (сейф) до прихода судна в первый морской порт Российской Федерации.

Согласно вышеназванному Порядку в судовом журнале также делается запись об уведомлении прокурора о начале расследования в соответствии с ч. 4 ст. 146 УПК РФ. Эта запись должна содержать сведения о дате, координатах местоположения судна, времени того часового пояса, по которому фактически поставлены судовые часы в данный момент времени.

Вместе с тем ни УПК РФ, ни вышеуказанный Порядок не содержат ответа на вопрос, какой именно прокурор должен уведомляться капитаном судна о начале расследования.

Можно предположить, что таковым, вероятно, является транспортный прокурор по месту приписки судна.

Понятно, что возбуждение уголовного дела на борту судна, находящегося в дальнем плавании, имеет место сравнительно редко, но если все-таки в этом возникает необходимость, нужно иметь в виду, что капитан судна, как правило, не имеет ни специального юридического образования, ни соответствующего практического опыта, поэтому для него крайне важно иметь для такого случая соответствующую инструкцию, детально регламентирующую его действия. В свое время на борту судов, плававших под флагом СССР, действовала Инструкция о выполнении функций органов дознания на морских судах, находящихся в плавании, которая была утверждена Генеральным прокурором СССР по согласованию с министром морского флота СССР и министром рыбного хозяйства СССР 7 августа 1974 г. Однако Приказом Генеральной прокуратуры РФ № 52 от 3 августа 1998 г. указанная Инструкция, как и прочие нормативные и организационно-распорядительные документы, изданные Прокуратурой Союза СССР, была признана недействующей.

Новая инструкция, призванная содействовать деятельности капитанов морских судов в части реализации их уголовно-процессуальных полномочий, на сегодняшний день не разработана.

В 2011 г. в КТМ РФ была включена ст. 69.1, предусматривающая действия капитана судна в отношении лиц, совершивших преступления, направленные против безопасности морского судоходства. Появление указанной статьи было обусловлено ратификацией Россией Римской конвенции о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности морского судоходства, 1988 г., предусматривающей, в частности, передачу преступников властям иностранного государства (п. 2 ст. 8).

Согласно ст. 69.1 капитан судна может передать компетентным органам иностранного государства, если это предусмотрено международным договором Российской Федерации, лицо, в отношении которого у капитана судна имеются разумные основания считать, что оно совершило преступление, направленное против безопасности морского судоходства, за исключением гражданина Российской Федерации, а также постоянно проживающего в Российской Федерации лица без гражданства. В этом случае капитан судна по возможности до входа судна в территориальное море иностранного государства обязан направить, если это практически осуществимо, в его компетентные органы уведомление о своем намерении передать им такое лицо и причинах его передачи,

а также предоставить указанным органам имеющиеся доказательства.

Административное законодательство Российской Федерации отражено в Кодексе об административных правонарушениях РФ 2001 г. с последующими изменениями и дополнениями.

“Морская” составляющая КоАП РФ представлена большей частью в гл. 8 (“Административные правонарушения в области охраны окружающей среды”) и 11 (“Административные правонарушения на транспорте”).

Статья 8.16 касается нарушений капитаном судна правил ведения судовых документов. Так, за невыполнение правил регистрации операций с вредными веществами установлена ответственность в виде штрафа в размере от 1 до 2 тыс. руб. Если же капитан судна, осуществляющего добычу (вылов) водных биологических (живых) ресурсов внутренних морских вод, территориального моря, континентального шельфа и (или) исключительной экономической зоны Российской Федерации, нарушает правила ведения промыслового журнала или вносит в него искаженные сведения, то на него может быть наложен штраф в размере от 5 до 10 тыс. руб.

Статья 8.17 устанавливает административную ответственность за нарушение регламентирующей деятельности во внутренних морских водах, в территориальном море, на континентальном шельфе, в исключительной экономической зоне Российской Федерации или открытом море требований или условий лицензии. Наиболее серьезные санкции влекут за собой нарушения правил рыболовства в вышеуказанных районах. Так, например, для юридических лиц это — штраф от двукратного до трехкратного размера стоимости добытых водных биологических ресурсов с конфискацией судна и иных орудий совершения административного правонарушения.

Статья 8.18 предусматривает ответственность также за нарушение правил проведения научных исследований в аналогичных морских пространствах (за исключением открытого моря). В этих случаях предусмотрен штраф, могущий достигать 300 тыс. руб., с конфискацией судна.

Аналогичная административная ответственность предусматривается и в ст. 8.18 за нарушение правил захоронения отходов и других материалов в аналогичных морских пространствах России.

В части, касающейся морских пространств, подпадающих только под юрисдикцию России (континентальный шельф и исключительная экономическая зона), Кодексом введена

административная ответственность за незаконную погрузку, выгрузку или перегрузку минеральных и живых ресурсов в указанных районах (ст. 8.20). Максимальное наказание за это правонарушение для юридических лиц установлено в виде штрафа до трехкратного размера стоимости незаконно переданных ресурсов с конфискацией судна и иных орудий совершения правонарушения.

Наибольшее практическое применение, безусловно, имеет ст. 11.7 “Нарушение правил плавания”.

В соответствии с п. 1 ст. 11.7 КоАП РФ нарушение судоводителем или иным лицом, управляющим судном (за исключением маломерного) на морском, внутреннем водном транспорте, правил плавания и стоянки судов, входа судов в порт и выхода их из порта, буксировки составов и плотов, подачи звуковых и световых сигналов, несения судовых огней и знаков влечет наложение административного штрафа в размере от 500 до 1 тыс. руб. или лишение права управления судном на срок до одного года.

Пункт 2 указанной статьи предусматривает административную ответственность судоводителя и иного лица, управляющего маломерным судном, за превышение скорости, несоблюдение требований навигационных знаков, преднамеренную остановку или стоянку судна в запрещенных местах либо нарушение правил маневрирования, подачи звуковых сигналов, несения бортовых огней и знаков. За перечисленные правонарушения КоАП РФ устанавливает максимальное наказание в виде лишения права управления маломерным судном на срок до шести месяцев.

Надо отметить, что понятие маломерного судна в российском законодательстве в 2012 г. подверглось существенным изменениям. Теперь под ним понимается судно, длина которого не должна превышать 20 м и общее количество людей на котором не должно превышать 12.

Статья 11.7.1, введенная в КоАП РФ в 2015 г., призвана обеспечить безопасность судоходства в зонах, установленных вокруг искусственных островов, установок и сооружений, расположенных на континентальном шельфе Российской Федерации. Несоблюдение соответствующих мер влечет наложение административного штрафа на граждан в размере от 100 тыс. до 300 тыс. руб. с лишением права управления судном на срок до трех лет; на должностных лиц — от 300 тыс. до 500 тыс. руб.; на юридических лиц — от 500 тыс. до 1 млн руб.

Если же такие действия сопряжены с незаконным воспрепятствованием движению судов морского транспорта и (или) производственной деятельности и (или) блокированием транспортных коммуникаций в зонах безопасности, то штраф для юридических лиц может достигать 5 млн руб. с конфискацией орудия совершения административного правонарушения (*т.е. в первую очередь судна*).

КоАП РФ предусматривает также административную ответственность за такие транспортные правонарушения, как нарушение правил эксплуатации судов, управление судном лицом, не имеющим права управления (ст. 11.8) или находящимся в состоянии опьянения (с. 11.9), нарушение правил обеспечения безопасности пассажиров (ст. 11.10), погрузки и разгрузки судов (ст. 11.10), выпуска судна в плавание (ст. 11.13), перевозки опасных веществ, крупногабаритных или тяжеловесных грузов (ст. 11.14), пожарной безопасности (ст. 11.16), поведения граждан (ст. 11.17) и др.

Надо отметить, что большей частью административная ответственность за вышеуказанные правонарушения имеет символический характер.

Так, выбрасывание мусора или иных предметов за борт морского судна влечет предупреждение или наложение административного штрафа в размере 100 руб. Такой же размер штрафа предусмотрен за безбилетный проезд на судне (ст. 11.18).

Что касается статуса капитана судна, то КоАП РФ подтверждает принцип его единоначалия, устанавливая, в частности, что невыполнение лицами, находящимися на судне морского или внутреннего водного транспорта, законных распоряжений капитана судна влечет наложение административного штрафа в размере от 2 до 5 тыс. руб. (п. 5 ст. 11.17).

В соответствии со ст. 28.3 КоАП РФ капитан вправе составлять протоколы об административных правонарушениях в двух случаях – выбрасывания мусора и иных предметов за борт и невыполнения лицами, находящимися на судне, законных распоряжений капитана судна.

В части, касающейся режима морских проливов, важное практическое значение имеет ст. 18.13 КоАП РФ, предусматривающая административную ответственность за нарушение пограничного режима в территориальном море и во внутренних морских водах РФ. При этом для судовладельцев наиболее тяжелой санкцией является отнюдь не выплата административного

штрафа (его максимальный размер составляет лишь 12 тыс. руб.), а конфискация судна.

Интересно отметить, что КоАП РФ предусматривает административную ответственность за нарушение правил, относящихся к мирному проходу через территориальное море РФ (ст. 18.5). За указанное правонарушение установлено наказание только для юридических лиц в виде штрафа в размере от 30 до 50 тыс. руб.

Более серьезный размер штрафа, накладываемого на юридических лиц, в размере от 200 до 400 тыс. руб., предусмотрен ст. 18.6 КоАП РФ за нарушение рыболовными судами порядка прохождения установленных контрольных пунктов (точек) при пересечении внешней границы исключительной экономической зоны Российской Федерации.

В зависимости от вида и места совершения «морских» административных правонарушений, а также категории судна (торговое, рыболовное, маломерное и т.д.) полномочия по рассмотрению соответствующих дел в рамках своей компетенции имеют, в частности, сотрудники следующих органов: а) таможенных (Федеральная таможенная служба); б) пограничных (Федеральная служба безопасности); в) осуществляющих государственный надзор в области использования и охраны водных объектов (Росприроднадзор); г) осуществляющих государственный контроль (надзор) в области рыболовства и сохранения водных биологических ресурсов (Росрыболовство); д) осуществляющих федеральный государственный пожарный надзор (Федеральная противопожарная служба); е) органов государственной инспекции по маломерным судам (ГИМС) и др.

Наиболее широким кругом полномочий по рассмотрению административных дел на морском транспорте КоАП РФ в соответствии со ст. 23.36 наделяет федеральный орган исполнительной власти, осуществляющий федеральный государственный транспортный надзор. Таковым в настоящее время является Федеральная служба по надзору в сфере транспорта (Ространснадзор), находящаяся в ведении Министерства транспорта РФ.

Структурным подразделением Ространснадзора, осуществляющим контрольные и надзорные функции на морском и речном транспорте как непосредственно, так и через территориальные органы, является Управление государственного морского и речного надзора (Госморречнадзор).

Непосредственно в российских морских портах административный контроль и надзор за судами осуществляют капитаны морских портов. Они

уполномочены рассматривать административные дела о таких административных правонарушениях, как действия, угрожающие безопасности движения на водном транспорте (ст. 11.6); нарушение правил плавания (ст. 11.7); нарушение правил эксплуатации судов, а также управление судном лицом, не имеющим права управления (ст. 11.8); нарушение правил погрузки и разгрузки судов (ст. 11.11); нарушение правил выпуска судна в плавание или допуск к управлению судном лиц, не имеющих соответствующего диплома (свидетельства, удостоверения) либо находящихся в состоянии опьянения (ст. 11.13); нарушение правил перевозки опасных веществ, крупногабаритных или тяжеловесных грузов на морском и внутреннем водном транспорте (ст. 11.14); невыполнение обязанностей, предусмотренных законодательством о транспортно-экспедиционной деятельности (ст. 11.14.3); повреждение имущества на судне (ст. 11.15); нарушение требований пожарной безопасности (ст. 11.16); невыполнение лицами, находящимися на судне, законных распоряжений капитана судна (ст. 17.5); несоблюдение перевозчиком требований законодательства об обязательном страховании гражданской ответственности за причинение вреда жизни, здоровью, имуществу пассажиров (ст. 11.31); нарушение правил регистрации судов (ст. 19.22).

КоАП РФ детально регламентирует порядок задержания и ареста судов как меры обеспечения производства по делу об административном правонарушении. В соответствии со ст. 27.13.1 срок задержания судна исчисляется с момента составления протокола о его задержании и не может превышать 72 часа.

О задержании иностранного судна незамедлительно уведомляется дипломатическое представительство или консульское учреждение государства флага судна в Российской Федерации.

По истечении срока задержания судно подлежит освобождению либо аресту.

Арест судна заключается в составлении соответствующей описи с объявлением лицу, в отношении которого применена данная мера обеспечения производства по делу об административном правонарушении, либо его законному представителю о запрете распоряжаться судном.

Судно, явившееся орудием совершения административного правонарушения, подлежит незамедлительному освобождению после внесения залога. О применении залога за арестованное судно федеральный орган исполнительной власти, ведающий вопросами иностранных дел, незамедлительно уведомляет дипломатическое представительство или

консульское учреждение государства флага иностранного судна в Российской Федерации.

Таковы наиболее важные с точки зрения морского права положения КоАП РФ.

Основу морского законодательства России, регламентирующего **правовой режим ее морских пространств**, образует триада федеральных законов: “О континентальном шельфе Российской Федерации” (принят в 1995 г.), “О внутренних морских водах, территориальном море и прилегающей зоне Российской Федерации”, “Об исключительной экономической зоне Российской Федерации” (оба приняты в 1998 г.).

Указанные законы закрепили пределы действия в примыкающих к ее сухопутной территории морских пространствах государственного суверенитета и юрисдикции России. Все три закона базируются на положениях Конвенции ООН по морскому праву 1982 г. и полностью соответствуют ее положениям.

Федеральный закон “О континентальном шельфе Российской Федерации” от 30 ноября 1995 г. (в ред. от 2 мая 2015 г., с изм. от 3 июля 2016 г.) определяет статус континентального шельфа РФ и ее соответствующие суверенные права и юрисдикцию России.

В Законе установлена внешняя граница континентального шельфа Российской Федерации, которая находится на расстоянии 200 морских миль от исходных линий, от которых отмеряется ширина территориального моря, при условии, что внешняя граница подводной окраины материка не простирается на расстояние более чем 200 морских миль. Если же подводная окраина материка простирается на расстояние более 200 морских миль от указанных исходных линий, внешняя граница континентального шельфа совпадает с внешней границей подводной окраины материка, определяемой в соответствии с нормами международного права.

Принципиально важной является ст. 5 Закона, предусматривающая, что только Россия осуществляет суверенные права в целях разведки своего континентального шельфа и разработки его ресурсов. Причем эти права являются исключительными в том смысле, что, если Российская Федерация не производит разведку шельфа или не разрабатывает его ресурсы, никто не может делать это без ее согласия. Наряду с суверенными правами Российская Федерация осуществляет на ее континентальном шельфе юрисдикцию в отношении морских научных исследований, защиты и сохранения морской среды, прокладки и эксплуатации подводных кабелей и трубопроводов.

Федеральный закон “О внутренних морских водах, территориальном море и прилежащей зоне Российской Федерации” от 31 июля 1998 г. (в ред. от 3 июля 2016 г.) устанавливает статус и правовой режим примыкающих к побережью России вышеназванных морских зон.

Если Конвенция ООН по морскому праву 1982 г. содержит только понятие внутренних вод, то российский Закон вводит в юридический оборот термин “внутренние морские воды”, под которыми понимаются части моря, ограниченные с одной стороны береговой линией, а с другой – исходными линиями, служащими для отсчета ширины территориального моря. Под последним, в свою очередь, в Законе понимается морской пояс шириной 12 морских миль.

Прилежащая зона расположена за пределами территориального моря на расстоянии 24 морских миль, отмеряемых от исходных линий, от которых отмеряется ширина территориального моря.

Внутренние морские воды и территориальное море являются составной частью государственной территории России, и, соответственно, на них распространяется ее суверенитет. Различие в правовом режиме внутренних морских вод и территориального моря заключается лишь в том, что в последнем действует право мирного прохода, являющееся общепризнанным принципом современного морского права. Право мирного прохода заключается в том, что любое иностранное судно или военный корабль без какого-либо разрешения могут пересечь территориальное море России при соблюдении определенных требований, устанавливаемых российским законодательством в соответствии с нормами международного морского права.

В отличие от внутренних морских вод и территориального моря, прилежащая зона не является территорией России, но, вместе с тем, на эту морскую зону распространяется российская юрисдикция. Имеется в виду, что здесь Российская Федерация осуществляет контроль, необходимый для предотвращения нарушений таможенных, фискальных, иммиграционных или санитарных правил, установленных российским законодательством, а также наказания за их нарушение.

Федеральный закон “Об исключительной экономической зоне Российской Федерации” от 17 декабря 1998 г. (в ред. от 5 апреля 2016 г., с изм. от 3 июля 2016 г.) определяет статус этого морского района, а также суверенные права и юрисдикцию, осуществляемые здесь в соответствии с международными нормами. Внешняя граница исключительной экономической зоны России находится на расстоянии

200 морских миль от исходных линий, от которых отмеряется ширина территориального моря, если иное не предусмотрено международными договорами Российской Федерации.

Примыкающая к побережью России исключительная экономическая зона не входит в состав ее территории и по своему статусу, особенно в части, касающейся осуществления судоходства, близка к району открытого моря. Вместе с тем нужно иметь в виду, что только Россия может осуществлять здесь суверенные права, в частности в целях осуществления разведки, разработки и сохранения ресурсов, а также юрисдикцию в отношении морских научных исследований, защиты и сохранения морской среды от загрязнения, прокладки и эксплуатации подводных кабелей и трубопроводов.

Режим морских пространств России получил дальнейшее развитие в Законе РФ “О Государственной границе Российской Федерации” от 1 апреля 1993 г. (в ред. от 3 июля 2016 г.; с изм. и доп., вступ. в силу с 15 июля 2016 г.).

Одним из ключевых законов, имеющих важнейшее значение для развития российского морского права в целом и правового режима внутренних морских вод – в частности, стал Федеральный закон “О морских портах в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации” от 8 ноября 2007 г. (в ред. от 3 июля 2016 г.)

Указанный Закон установил порядок строительства, открытия, закрытия морских портов, порядок осуществления в них деятельности, в том числе оказания услуг, а также основы государственного регулирования деятельности в морских портах.

Надо сказать, что в период с 1999 по 2009 г. были приняты основные федеральные законы, заложившие прочный фундамент российского морского права.

Наряду с законами источниками морского права являются и подзаконные акты, среди которых особое место занимают **Указы Президента РФ**. Так, Указ Президента РФ “Об утверждении Положения о военно-транспортной обязанности” от 2 октября 1998 г. (в ред. от 22 октября 2015 г.) регламентирует порядок предоставления морских судов войскам в рамках мобилизационной подготовки и мобилизации в Российской Федерации.

На основании Указов Президента РФ в российское законодательство имплементируются требования резолюций Совета Безопасности ООН. Например, в соответствии с Указом Президента РФ “О мерах по выполнению резолюции Совета Безопасности ООН 1973 г. от 17 марта 2011 г.” от

12 августа 2011 г. (с изм. от 6 мая 2012 г.), предусматривающим применение ряда ограничений в отношении Ливии, российским военным кораблям предписывается при наличии соответствующей информации осуществлять досмотр в открытом море судов, следующих в Ливию или из Ливии.

Львиную долю в морском законодательстве России занимают такие подзаконные акты, как **постановления Правительства РФ**.

Так, Постановлением Правительства РФ были утверждены играющие важную практическую роль на судах российского морского флота Устав о дисциплине работников морского транспорта 2000 г. и Правила организации мероприятий по предупреждению и ликвидации разливов нефти и нефтепродуктов на континентальном шельфе, во внутренних морских водах, в территориальном море и прилегающей зоне Российской Федерации 2014 г.

На уровне Правительства РФ были также приняты: Порядок создания, эксплуатации и использования искусственных островов, сооружений и установок во внутренних морских водах и в территориальном море Российской Федерации 2000 г., Порядок прокладки подводных кабелей и трубопроводов во внутренних морских водах и в территориальном море Российской Федерации 2000 г., Правила проведения морских научных исследований во внутренних морских водах, в территориальном море, в исключительной экономической зоне и на континентальном шельфе Российской Федерации 2004 г., Организации предупреждения и ликвидации разливов нефти и нефтепродуктов на континентальном шельфе, во внутренних морских водах, в территориальном море и прилегающей зоне Российской Федерации 2014 г., Требования к рыболовству в открытом море в отношении юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих рыболовство в открытом море с использованием судов, плавающих под Государственным флагом Российской Федерации, 2016 г. и др.

Ряд Постановлений Правительства РФ направлен на практическую реализацию положений международных морских конвенций. К ним, в частности, можно отнести Постановление Правительства РФ «О мерах по обеспечению выполнения обязательств РФ, вытекающих из Конвенции 2006 г. о труде в морском судоходстве» от 6 ноября 2013 г. (в ред. от 24 июня 2015 г.), а также Постановление Правительства РФ «О реализации положений Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 г. и Международной конвенции о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты 1978 г.» от 17 октября 2009 г.

К числу подзаконных актов, регламентирующих деятельность морского флота России, относятся соответствующие **ведомственные акты**, издаваемые в пределах своей компетенции Министерством транспорта РФ и находящимся в его ведении Федеральным агентством морского и речного транспорта (Росморречфлот).

Приказы Минтранса РФ, подписываемые министром транспорта РФ, занимают наибольший удельный вес в морском законодательстве России. Именно Приказами Минтранса РФ утверждены такие жизненно важные для морского судоходства документы, как Общие правила плавания и стоянки судов в морских портах Российской Федерации и на подходах к ним 2009 г., Положение о морских лоцманах РФ 2008 г., Положение о дипломировании членов экипажей морских судов 2012 г., Правила плавания в акватории Северного морского пути 2013 г., Положение о капитане морского порта 2014 г., Положение об администрации морских портов 2014 г. и др.

Приказами Минтранса РФ утверждаются также специальные нормативные правовые акты, действующие в морских портах, — Обязательные постановления, которые содержат описание порта; правила захода и выхода судов, а также их плавания на акватории морского порта; сведения о технических возможностях в части приема судов; сведения о периоде навигации; сведения о районе обязательной лоцманской проводки судов; сведения о глубинах и другую важную информацию. Обязательные постановления подлежат исполнению всеми находящимися в порту судами независимо от их национальной и ведомственной принадлежности, а также осуществляющими деятельность в морском порту физическими и юридическими лицами независимо от их организационно-правовой формы.

Например, Приказом Минтранса России № 229 от 2 июля 2013 г. утверждены Обязательные постановления в морском порту Владивосток.

На сегодняшний день (по состоянию на январь 2017 г.) утверждены Обязательные постановления в 56 морских портах России. Все они издаются администрациями морских портов на русском и английском языках.

Глава Федерального агентства морского и речного транспорта РФ (Росморречфлот) также в пределах своих полномочий издает приказы в сфере морской отрасли. Например, Приказ Росморречфлота № 76 от 17 июня 2016 г. наделяет Службу морской безопасности полномочиями по аттестации сил обеспечения транспортной безопасности на морском и внутреннем водном транспорте.

Помимо законов и подзаконных актов к числу источников российского морского права относятся **правовые обычаи**.

Под правовым обычаем в широком смысле этого слова понимается правило поведения, сложившееся в ходе его фактического применения в течение длительного времени в определенной местности либо определенной группой людей, не нашедшее официального письменного закрепления, но санкционированное государством. Следует различать внутреннее (национальные) и международные обычаи.

Понятие внутреннего обычая получило нормативное закрепление в ГК РФ. Согласно ст. 5 Кодекса обычаем признается сложившееся и широко применяемое в какой-либо области предпринимательской или иной деятельности, не предусмотренное законодательством правило поведения, независимо от того, зафиксировано ли оно в каком-либо документе.

Ссылку на морской обычай содержит ст. 70 КТМ РФ, в соответствии с которой в исключительном случае, если судно должно находиться длительное время в открытом море и тело умершего не может быть сохранено, капитан судна имеет право предать тело умершего морю согласно морским обычаям с составлением соответствующего акта.

Важнейшим источником российского морского права служат обычаи морских портов, указанные в ст. 3 ранее упоминавшегося Федерального закона «О морских портах в Российской Федерации» 2007 г. и представляющие собой правила поведения, сложившиеся и широко применяемые при оказании услуг в морском порту и не предусмотренные законодательством Российской Федерации.

Доказательством существования того или иного обычая морского порта служит его согласование и свидетельствование Торгово-промышленной палатой РФ (ТПП России) в соответствии с Положением о порядке свидетельствования ТПП РФ обычаев морских портов в РФ (утв. Постановлением Правления ТПП РФ № 67–7 от 24 декабря 2009 г.).

При этом к обычаям предъявляются два основных требования: они не должны противоречить действующему российскому законодательству, а также общепризнанным принципам и нормам международного права, международным договорам Российской Федерации. Кроме того, они должны носить определенный и устойчивый характер.

ТПП России ведет реестр засвидетельствованных обычаев морских портов, тексты которых публикуются в изданиях ТПП России и размещаются на официальной web-странице ТПП России.

Примером международного обычая, отраженного в российском законодательстве, является обязанность судна под флагом иностранного государства во время плавания и стоянки в территориальном море, во внутренних водах Российской Федерации и во время стоянки в порту Российской Федерации в дополнение к своему флагу поднимать и нести также Государственный флаг России (ст. 3 Федерального конституционного закона «О Государственном флаге Российской Федерации» 2000 г.).

Таковы основные источники современного морского права, отражающие форму выражения нормотворческой деятельности Российского государства в области морепользования.

Система российского морского права. Если источники определяют форму выражения правовых предписаний, то непосредственно сами нормы формируют структуру отрасли права как совокупность устойчивых связей, обеспечивающих ее целостность.

Таким образом, российское морское право выступает не как некий конгломерат норм, а представляет собой стройную трехуровневую систему (нормы-институты-подотрасли), которая в идеале должна отвечать следующим требованиям: 1) всем нормам системы должна быть присуща внутренняя согласованность и непротиворечивость; 2) наличие определенной иерархии между нормами; 3) наиболее общие нормы должны находить свое развитие и конкретизацию в менее общих нормах.

Первичным элементом системы морского права являются юридические нормы, имеющие свои характерные особенности.

Так, наряду с нормами, регулирующими исключительно «морские» отношения, в состав российского морского права входят нормы, которые одновременно являются составной частью других отраслей российского права – гражданского, уголовного, административного и т.д.

Кроме того, российское морское право включает в себя значительное число норм международного морского права, которые в соответствии с Конституцией являются составной частью правовой системы Российской Федерации.

И наконец, в морское право входит отдельный сравнительно большой комплекс так называемых прозелитных норм²⁰ – технических требований, об-

²⁰Указанный термин ставил своей целью ввести в оборот еще в 70-е годы прошлого века советский ученый-маринист, капитан дальнего плавания Т. Б. Ванданов, длительное время занимавшийся правовыми проблемами обеспечения безопасности мореплавания. Однако этот термин не нашел широкого признания.

леченных в правовую форму и по существу представляющих собой морские технические стандарты.

Следующим после нормы уровнем в системе морского права является *институт* — совокупность правовых норм, объединенных общим объектом правового регулирования. Наиболее развитыми в современном морском праве являются институты лоцманской проводки, аварийных морских происшествий, спасания, общей аварии и др.

Основным же подразделением системы российского морского права выступают *подотрасли* — сравнительно крупные подразделения правовых норм, выросшие, как правило, из соответствующих правовых институтов.

Одной из основных подотраслей российского морского права является право морских перевозок или шиппинговое право (от англ. *Shipping Law*), регулирующее вопросы перевозок грузов и пассажиров посредством морских судов.

К числу окончательно сформировавшихся подотраслей также можно отнести морское экологическое право, морское страховое право, морское трудовое право и др.

Российское морское право с известной долей условности можно разделить на публичное и частное. Если *публичное морское право* связано с деятельностью органов государственной власти и управления и направлено на защиту интересов общества и государства, то *частное морское право* регулирует отношения между частными лицами и защищает, соответственно, частные интересы.

В свою очередь, в рамках публичного и частного морского права можно выделить *общую часть*, содержащую понятийный аппарат, принципы, источники, другие наиболее общие вопросы, и *особенную часть*, включающую положения конкретных подотраслей и институтов.

Тенденции и перспективы развития российского морского права.

Российское морское право подошло в своем развитии к 10-м годам XXI в. не только как окончательно сформировавшаяся отрасль, но еще и как одна из наиболее активно развивающихся отраслей российского права. В этой связи представляется весьма важным выявить тенденции этого развития с тем, чтобы увидеть его в динамике и спрогнозировать ожидающие нас перспективы. Анализ показывает, что для эволюции морского права как отрасли российского права характерны следующие основные тенденции.

1. Основной, если не главной тенденцией, определяющей развитие российского морского права,

является все более усиливающаяся его **интернационализация**, характеризуемая все большей степенью “проникновения” норм международного права в национальное. Если раньше этот процесс обычно связывали только с международным характером судоходства и если он преимущественно касался частноправовых аспектов морских перевозок (свыше 90% общего объема торговли в мире осуществляется морским транспортом), то сегодня и публично-правовая сфера российского морского права подвергается существенным изменениям под влиянием международно-правовых норм. Особенно ярко этот процесс проходит в сферах обеспечения безопасности судоходства и защиты морской среды от загрязнения.

Интересно отметить в этой связи, что даже правовой режим сугубо внутреннего судоходства в России претерпевает сегодня серьезные изменения под влиянием международного морского права.

Так, в 2013 г. положения Международного кодекса по управлению безопасной эксплуатацией судов и предотвращению загрязнения (МКУБ)²¹ были распространены в том числе и на внутренний водный транспорт России путем внесения изменений в Кодекс внутреннего водного транспорта РФ.

2. Характерная тенденция развития современного российского морского права — это **появление** в его составе **новых подотраслей и институтов**.

Одной из наиболее крупных подотраслей российского морского права, окончательно сформировавшихся в последние годы, является право морских пространств, основу которого составляют нормы, регулирующие правовой режим примыкающих к побережью России внутренних морских вод, территориального моря, прилегающей зоны, исключительной экономической зоны и континентального шельфа. Основу указанной подотрасли составляют пять уже ранее упомянутых федеральных законов: “О континентальном шельфе Российской Федерации” 1995 г., “О внутренних морских водах, территориальном море и прилегающей зоне Российской Федерации” 1998 г., “Об исключительной экономической зоне Российской Федерации” 1998 г., “О Государственной границе Российской Федерации” 1993 г., “О морских портах в Российской Федерации” 2007 г. С принятием последнего в праве морских пространств завершился свое формирование правовой институт морских портов.

В рамках морского права также можно выделить такую сравнительно новую подотрасль, как право

²¹С 1994 г. включен в качестве отдельной главы (IX) в Международную конвенцию по охране человеческой жизни на море (СОЛАС-74/78).

морской безопасности, серьезный импульс развитию которого дали такие международно-правовые акты, как Конвенция об охране человеческой жизни на море (СОЛАС-74/78) и Конвенция о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты (ПДМНВ 78/95), а также принятие МКУБа, в корне изменившего традиционное понимание безопасности на море.

В свою очередь, в праве морской безопасности обособился правовой институт управления движением судов, объединяющий нормы, которые направлены на регламентацию деятельности СУДС — систем управления движением судов.

СУДС (англ. *VTS – Vessel's Traffic Service*) обычно создаются в районах и портах с интенсивным судоходством и повышенной экологической опасностью. Сегодня практически во всех крупных портах России функционируют СУДС различных категорий. Они показали свою высокую эффективность в снижении аварийности. Можно с большой долей уверенности прогнозировать дальнейший рост числа СУДС в России, а также расширение районов их деятельности.

Учитывая динамичное развитие в российском морском праве арктического и антарктического компонентов, можно утверждать, что в последние десятилетия сформировалась новая его подотрасль — полярное право, которую составляют нормы, регламентирующие правовой режим примыкающих к Северному и Южному полюсам нашей планеты районов.

Важными шагами в развитии полярного права стали утвержденные 18 сентября 2008 г. Президентом РФ “Основы государственной политики Российской Федерации в Арктике на период до 2020 года и дальнейшую перспективу”, а также принятое 30 октября 2010 г. Распоряжение Правительства РФ “О стратегии развития деятельности Российской Федерации в Антарктике на период до 2020 года и на более отдаленную перспективу”.

5 июня 2012 г. был принят Федеральный закон “О регулировании деятельности российских граждан и российских юридических лиц в Антарктике”, а в 2013 г. утверждены Приказом Минтранса России от 17 января 2017 г. Правила плавания в акватории Северного морского пути.

Необходимо отметить, что достаточно большое число “арктических” и “антарктических” норм разбросано по различным нормативным правовым актам. В этой связи, на наш взгляд, сегодня мы нуждаемся во всеобъемлющем целостном кодифицирующем акте, который можно было бы назвать Полярным кодексом и где были бы

сконцентрированы все или по меньшей мере подавляющее большинство норм, касающихся Арктики и Антарктики. Такой шаг, как нам кажется, позволил бы избежать роста числа sporadически принимаемых норм и придал бы нормотворческой деятельности в этой области системный, кодификационный характер.

Из новых правовых институтов российского морского права можно указать на институт маломерного флота. Его особенность заключается в том, что этот институт не входит ни в одну из подотраслей и обладает определенной самостоятельностью.

Сегодня в России на государственном учете находится порядка 1,5 млн маломерных судов, причем их число растет с каждым годом. Наличие столь огромного флота диктует необходимость совершенствования соответствующего законодательства.

25 мая 2012 г. вступил в силу Федеральный закон “О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в части определения маломерного судна”. Указанный Закон внес кардинальные изменения в части, касающейся определения маломерного судна и условий его государственной регистрации.

Теперь под маломерным судном следует понимать судно, длина которого не должна превышать 20 м и общее количество людей на котором не должно превышать 12. Закон установил, что не подлежат государственной регистрации шлюпки и иные плавучие средства, которые являются принадлежностями судна, суда массой до 200 кг и мощностью двигателей (в случае установки) до 8 квт (10,9 лс), а также спортивные парусные суда, длина которых не должна превышать 9 м, которые не имеют двигателей и на которых не оборудованы места для отдыха.

Таким образом, в оборот было введено простое и удобное для практических целей определение маломерного судна, которое в максимальной степени приближено к тому, что сегодня используется в международной практике²².

Закон также ввел понятие прогулочного судна, чего раньше вообще не было. Под прогулочным судном понимается судно, общее количество людей на котором не должно превышать 18, в том числе пассажиров — не более чем 12 и которое используется в некоммерческих целях и предназначается для отдыха на водных объектах.

Наконец, появилось понятие спортивного парусного судна, под которым понимается судно,

²²См.: Гуцуляк В.В. Международно-правовой режим внутренних вод государства. Дисс. ... канд. юрид. наук. М., 2014. С. 125.

построенное или переоборудованное для занятий спортом, использующее в качестве основной движущей силы силу ветра и эксплуатируемое в некоммерческих целях.

Таким образом, сегодня правовой институт маломерного флота активно развивается, и можно предположить, что он лишь немного “не дотягивает” до статуса подотрасли.

3. Еще одна ключевая тенденция в развитии морского права – это **возрастание** в правовом регулировании **роли технических средств**, призванных обеспечить как безопасность человеческой жизни на море, так и контроль по предотвращению морских правонарушений. Сегодня морское судоходство немыслимо, например, без систем определения места судна, таких как GPS (*Global Positioning System*) или его отечественного аналога – ГЛОНАСС (Глобальная навигационная спутниковая система), без Глобальной морской связи при бедствиях (ГМССБ), без Автоматизированной идентификационной системы (АИС) и др.

Использование технических средств на море детально регламентировано особого рода нормами – техническими стандартами, издаваемыми уполномоченными на то специализированными организациями.

Число таких стандартов, обязательных на морском флоте, растет из года в год, и, видимо, рост этот будет продолжаться и в будущем.

4. Сегодня центр тяжести переносится не на разработку и принятие новых законов, а на **обеспечение более эффективного выполнения требований уже принятых законов**. Ведущую роль в этом процессе играют подзаконные акты, издаваемые в рамках своей компетенции узкоспециализированными морскими ведомствами.

5. Важнейшим вектором развития современного российского морского права является его экологизация, пронизывающая сегодня практически все его области. Под экологизацией можно понимать тенденцию широкого, повсеместного проникновения экологических идей, понятий, принципов в процесс нормотворчества и правоприменительную практику.

Россия имеет самую большую в мире протяженность морских границ (порядка 38 тыс. км),

и, соответственно, ее роль в предотвращении загрязнения морской среды трудно переоценить.

6. В российском морском праве все большее развитие получает гомоцентризм, когда на первый план выдвигаются нормы, направленные на охрану человеческой жизни на море. Эта тенденция кратко и емко воплощена в широко распространенном сегодня в морской индустрии принципе: *safety first* – “безопасность – прежде всего”.

7. Наконец (*last, but not least*), еще одной принципиально важной тенденцией в развитии российского морского права является **конвергенция правовых режимов** морских и внутренних водных путей России²³. Процесс такой конвергенции обусловлен следующими причинами: международным характером судоходства, интеграционными процессами в сфере государственного управления морским и внутренним водным транспортом России, ростом числа судов смешанного (река – море) плавания, унификацией судовых документов на морском и речном флоте и др.

Достаточно сказать, что положения двух российских кодификационных актов: Кодекса торгового мореплавания и Кодекса внутреннего водного транспорта, – уже во многом становятся идентичными (иногда вплоть до полного текстуального совпадения), и процесс этот идет по пути дальнейшего сближения норм, регулирующих деятельность морского и речного флота России.

Не исключено, что в будущем на повестку дня встанет вопрос о создании единого кодификационного акта – Кодекса морского и внутреннего водного транспорта России.

В целом, подводя итог всему вышеизложенному, можно сделать следующий обобщающий вывод. В настоящее время морское право представляет собой окончательно сформировавшуюся и достаточно развитую комплексную отрасль российского права, отвечающую всем вызовам современности и полностью соответствующую международным нормам.

²³См. подробнее: Гуцуляк В.В. Международно-правовой режим внутренних вод государства. Автореф. дисс. ... канд. юрид. наук. М., 2014. С. 27, 28.