

ТЕОРИЯ И ПРАКТИКА
МЕЖДУНАРОДНОГО ПРАВА

В. Ф. Сидорченко,
В. И. Егоркин

БЕЗОПАСНОСТЬ ГРУППОВОГО МОРЕПЛАВАНИЯ

ЮРИДИЧЕСКИЙ
ЦЕНТР

Теория и практика международного права

Виктор Сидорченко

**Безопасность группового
мореплавания. Международно-
правовые аспекты**

«Юридический центр»

2004

Сидорченко В. Ф.

Безопасность группового мореплавания. Международно-правовые аспекты / В. Ф. Сидорченко — «Юридический центр», 2004 — (Теория и практика международного права)

В книге на национальных и международно-правовых актах и примерах из отечественной и зарубежной практики мореплавания рассмотрены понятие и виды группового плавания морских судов, гидрометеорологические факторы в международном судоходстве и их влияние на групповое плавание при буксировке, спасании, промысле, ледокольной и лоцманской проводке, научно-исследовательских работах, защите морской среды от загрязнения. Книга рассчитана на широкий круг читателей и может быть полезна студентам, научным работникам и специалистам в области морского права и торгового мореплавания.

© Сидорченко В. Ф., 2004

© Юридический центр, 2004

Содержание

Введение	7
Глава 1	9
§ 1. Основы правового регулирования группового плавания морских судов	9
§ 2. Понятие «морское судно» в международном и национальном морском праве	15
Конец ознакомительного фрагмента.	27

В. Ф. Сидорченко, В. И. Егоркин

Безопасность группового мореплавания.

Международно-правовые аспекты

Редакционная коллегия серии «Теория и практика международного права»

Л. Н. Галенская (отв. ред.), В. Ф. Сидорченко (отв. ред.), С. В. Бахин, В. Н. Дежкин, В. В. Запезалов, В. С. Иваненко, Н. С. Иванченко, В. П. Кириленко, П. А. Лаптев, С. А. Малинин, И. Е. Тарханов

Рецензенты:

В. П. Кириленко, доктор юридических наук, профессор

И. Е. Тарханов, доктор юридических наук, профессор

© В. Ф. Сидорченко, В. И. Егоркин, 2004

© Изд-во «Юридический центр Пресс», 2004

Уважаемый читатель!

Серия книг «Теория и практика международного права» обращается к проблематике морского права не впервые (в 2001 г. уже вышла в свет работа В. Ф. Сидорченко и А. И. Скворцова «Капитан морского судна», а в 2002 г. работа В. Ф. Сидорченко «Правовое регулирование морских споров»). Настоящее издание представляет собой комплексное исследование актуальных вопросов правового регулирования различных видов группового плавания морских судов при экстремальных воздействиях на них стихийных явлений, принадлежащее ведущим в этой области специалистам международного морского права профессору Санкт-Петербургского государственного университета В. Ф. Сидорченко и кандидату юридических наук, президенту Ассоциации морских лоцманов России В. И. Егоркину.

Торговое мореплавание в настоящее время – одна из самых важных и динамично развивающихся областей международной коммерческой и иной деятельности на море. Однако освещение этой деятельности в юридической литературе последних лет пока еще не соответствует действительной востребованности книг по вопросам публичного и частного международного и национального морского права.

Не случайно восполнением этого пробела стала книга представителей петербургской научно-правовой школы. Петербург – один из крупнейших портовых городов России и проблемы морского права и практики его применения приобретают здесь особую актуальность.

Предлагаемая вниманию читателя книга имеет прежде всего практическую, прикладную ценность и будет в первую очередь интересна юристам и предпринимателям, работающим в сфере торгового мореплавания.

В книге рассмотрены понятие и виды группового плавания морских судов, понятие, виды и правовое значение гидрометеорологических факторов в международном и национальном морском праве, раскрыта сущность международно-правовых и национально-правовых стандартов безопасности мореплавания и их применение при плавании судов в группе при буксировке, спасании, защите морской среды, промысле биологических ресурсов, научно-исследовательской работе, при лоцманской и ледокольной проводке, при переходе группы судов в район промысла и обратно, при плавании судов в составе морского конвоя.

Публикуемая работа дает комплексное, системное представление о национальном и международно-правовом регулировании морских торговых правоотношений, возникающих при

групповом плавании морских судов или совместном выполнении ими в сложных гидрометеорологических условиях каких-либо операций, а также о месте российского законодательства в таком регулировании.

Благодаря лаконичности и емкости изложения, стройной структуре и сугубо предметному подходу к проблеме книга может служить прекрасным универсальным практическим пособием как для студентов юридических факультетов вузов, так и для практикующих юристов и предпринимателей.

Редакционная коллегия

Ноябрь 2003 г.

Введение

Мировой торговый флот выполняет чрезвычайно важные для всего сообщества государств функции: перевозит до 90 % всех внешнеторговых грузов мира¹ и многие миллионы пассажиров,² добывает свыше 80 % потребляемой человечеством рыбы, морского зверя и различных морепродуктов,³ осуществляет в недрах Мирового океана добычу нефти, газа и иных полезных ископаемых,⁴ проводит важные научные исследования,⁵ в том числе касающиеся гидрометеорологических факторов и чрезвычайных природных явлений, осуществляет охрану морской окружающей среды,⁶ обеспечивает проведение морских буксировок, ледакольных и лоцманских проводок, морского туризма, водного спорта и других видов деятельности в Мировом океане.

Указанные и другие виды использования мирового торгового флота объективно предопределили постоянный рост и совершенствование флота, насчитывающего, по предположениям, свыше 30 млн судов,⁷ в том числе крупных (свыше 500 рег. т) – около 90 тыс. менее крупных (от 100 до 500 рег. т) – около 900 тыс. мелких (менее 100 рег. т) – около 30 млн.⁸

На этих судах в Мировом океане в каждый момент времени находятся десятки миллионов людей, занятых той или иной деятельностью, что превращает его в особую сферу обитания человека.⁹

Естественно, что функционирование столь сложного и многообразного международного механизма, каковым является мировой торговый флот, не может происходить безоблачно: ежегодно примерно каждое третье из плавающих судов попадает в аварию¹⁰ и ежегодно в Мировом океане погибают свыше 200 тыс. человек.¹¹

Причины аварий чрезвычайно разнообразны. Помимо опосредующей работу технических средств деятельности человека, который в силу своих профессиональных, психофизических и иных личностных качеств способствует авариям или не может их предотвратить,¹² существенную роль в возникновении аварийности играют гидрометеорологические факторы

¹ Ryan Leo. Ocean to ocean // Seaports and Shipping World. 1989. № February. P. 23.

² New vessel Crown Princess for cruise floated out at Monfalcone // Fairplay International Shipping Weekly. 1989. № 5512. P. 27–28.

³ Sardonyx Shelterdeck trawler from Paull shipyard to Moray First partnership // Commercial Fishing. 1989. № 7. P. 29–31.

⁴ First steps towards Ekofisk remote control // Offshore Engineering. 1989. № May. P. 26–27.

⁵ Dell W. A., Moon I. R. Annuaire Review, 1987–1988. Reed's Tug World. Tug operations simulated. New Maiden, 1989. Part 2. Add. 3. P. 20–22.

⁶ См.: Бекяшев К. А. Охрана природы и рыбохозяйственное законодательство. М., 1981. С. 152; Молодцов С. В. Правовой режим морских вод. М., 1982; Лазарев М. И. Теоретические вопросы современного международного морского права. М., 1983; Некрасов Г. А. Балтийское море. Правовая охрана среды. М., 1984; Кириленко В. П., Сидорченко В. Ф. Мореплавание и предотвращение загрязнения Мирового океана. М., 1985; Киселев В. А. Морское право и борьба с загрязнением моря нефтью. М., 1973; Сперанская Л. В. Международно-правовая охрана морской среды. М., 1978; Колбасов О. С. Международно-правовая охрана окружающей среды. М., 1982.

⁷ Asher J. U. S. Merchant marine and the maritime world in 1995 // United States Naval Institute Proceedings. 1996. № 5. P. 184–187, 189–190, 192–193.

⁸ World shipping // Annuaire Reports, 1997 / Lloyd's Register. London, 1998. P. 28–30.

⁹ Hansa, 1976. № 23. S. 2051; The Journal of Navigation. 1992. № 5. P. 210–214.

¹⁰ Аварийность среди судов валовой вместимостью более 500 рег. т составляет 20–33 %, вместимостью менее 500 рег. т – 35–36 %. См.: Ellingsen H. V. Sikkerhet til ojes // NSF-nytt. 1974. № 2. P. 1–3.

¹¹ Пономарев В. Е. Условия безопасности мореплавания. М. 1976. С. 10.

¹² Например, суда, плавающие через Ла-Манш, только за один 1986 г. по вине судоводителей совершили свыше 7500 нарушений правил движения. См.: Detlefsen G. U. Standart-Frachter. Frachter mit Hohen Standart // Schifffahrt Internationale. 1987. № 2. S. 75–77; Olchoway T. Awaria morskie w swietle badan psychologicznych // Technika i gospodarka morska. 1987. № 7. S. 308–309.

– ураганы и цунами, лед и туман, аномально высокие волны и селемнинг, шквалы и магнитные бури, а также многие другие проявления стихии.¹³

Одним из распространенных способов борьбы с негативным воздействием гидрометеорологических факторов является плавание морских судов в составе группы, когда участники такой группы действуют согласованно в отношении курса, дистанции между судами, сигнализации и пр., обсуждая все свои действия друг с другом. Плавание в группе позволяет своевременно оказать помощь аварийному судну, в том числе и моральную. Кроме того, практика торгового судоходства свидетельствует о том, что фактически при всех видах судоходства широко применяется плавание судов в составе группы как в открытом море, так и в портовых водах.

В связи с этим предметом исследования в настоящей книге являются нормы международного и национального морского права, регулирующие отношения по обеспечению безопасности группового плавания судов при неблагоприятных погодных условиях.

Рассматривая сущность и значение международно-правовых норм и регулируемых ими отношений, возникающих при обеспечении безопасности группового плавания морских судов в неблагоприятных гидрометеорологических условиях, авторы показывают тенденции и перспективы развития указанных норм и международных публично-правовых и частноправовых отношений.

Широко представлена отечественная и иностранная судебная-арбитражная практика по вопросам обеспечения безопасности при групповом плавании морских судов.

¹³ Englischer kanal: Bessere Einhaltung der Einbahne-geweniger Kollisionen // Seewart. 1977. № 1. S. 38–40.

Глава 1

Международно-правовое понятие и классификация видов группового плавания морских судов

§ 1. Основы правового регулирования группового плавания морских судов

Научно-технический прогресс ведет к качественному совершенствованию судов, оснащению их новейшей аппаратурой, облегчению регулирования движения судов и судопотоков, что, бесспорно, сказывается на снижении относительной аварийности, хотя абсолютное число аварий, предопределяемое ростом числа морских и иных объектов на море, все еще весьма значительно.¹⁴ В связи с этим особое значение приобретает проблема правового и технического обеспечения безопасности международного мореплавания, рассмотрению которой, как уже отмечалось, применительно к плаванию группы судов (совместному плаванию) как раз и посвящена настоящая работа.

Сотрудничество государств в разрешении проблемы безопасности мореплавания осуществляется путем разработки и применения на практике международно-правовых актов, регулирующих отношения на всех стадиях создания и эксплуатации торговых судов:

1) сотрудничество при выработке технических стандартов проектирования, строительства и эксплуатации морских судов – (Правила Международной ассоциации классификационных обществ МАКО); Конвенции и Рекомендации Международной морской организации (ИМО); все редакции Международной конвенции об охране человеческой жизни и имущества на море (СОЛАС) – 1914 г., 1929 г., 1948 г., 1960 г., 1974/2000 г.; Международная конвенция о грузовой марке 1966 г.; Конвенция ООН по морскому праву 1982 г.; Международная конвенция по безопасности рыболовных судов 1977 г. и т. д.;

2) сотрудничество при выработке международных правил, регулирующих движение судов – Правила предупреждения столкновения судов (ППСС) 1914 г., 1929 г., 1948 г., 1960 г., а также МППСС 1972 г. (МППСС-72); Международное Лиссабонское соглашение относительно морских сигналов 1930 г.; Международное Лиссабонское соглашение об охране плавающих маяков, находящихся вне своих обычных мест 1930 г.; Международная Брюссельская конвенция для унификации некоторых правил относительно столкновения судов 1910 г.; Международный свод сигналов 1965 г.; Правила безопасности плавания и ведения промысла в северо-западной части Тихого океана 1974 г. и т. д.;

3) сотрудничество при спасании человеческих жизней и имущества на море (СОЛАС-74/2000; Конвенция ООН по морскому праву 1982 г.; Международная конвенция о спасании 1989 г.; Международная Брюссельская конвенция для унификации некоторых правил относительно столкновения судов 1910 г.; Международная Брюссельская конвенция для унификации некоторых правил относительно оказания помощи и спасания воздушных судов или спасания с их помощью 1938 г.; ст. 34 Международной Парижской конвенции о регулировании воздушной навигации 1919 г.; ст. 25 Панамериканской конвенции о гражданской авиации 1928 г.; ст. 9 Мадридского испано-американского соглашения о воздушной навигации 1926 г.; ст. 15 Варшавской конвенции о гражданской авиации 1929 г.; ст. 25 Чикагской конвенции о международной гражданской авиации 1944 г.; Соглашение о спасании космонавтов,

¹⁴ Statistic of casualties // Proceedings of Marine Safety Council. 1997. № 1. P. 23–30.

возвращении космонавтов и возвращении объектов, запущенных в космическое пространство 1968 г.; свыше 100 международных соглашений (в том числе с участием России) о сотрудничестве при спасании на море);

4) сотрудничество при разработке международных стандартов и правил проведения чрезвычайных операций по защите людей, судов, грузов, иного имущества и окружающей среды от радиоактивного, нефтяного и иного загрязнения (Брюссельская международная конвенция об ответственности операторов ядерных судов 1962 г.; Международный кодекс по безопасности ядерных торговых судов 1981 г.; Международная конвенция по предотвращению загрязнения с судов 1973/78 гг.; Международная конвенция о вмешательстве в открытом море при происшествиях, вызывающих загрязнение нефтью и иными веществами 1969/96 гг.; Международная конвенция о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения 1992 г.; Международная конвенция о создании международного фонда для компенсации ущерба от загрязнения нефтью 1992 г. и т. д.);

5) сотрудничество при разработке международных актов по расследованию инцидентов и аварий на море (Международный кодекс проведения расследований аварий и инцидентов на море 1997 г.; Правило 1/21 Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974/2000 гг.; ст. 23 Международной конвенции о грузовой марке 1966 г.; ст. 12 Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973/78 гг. и др.);

6) сотрудничество при разработке международных стандартов подготовки и дипломирования моряков и несении вахты (Международная конвенция по подготовке и дипломированию моряков и несении вахты 1978/95 гг. (ПДМНВ-78/95); Международный кодекс по подготовке и дипломировании моряков и несении вахты 1995 г. (Международный кодекс ПДМНВ-95); Международная конвенция о подготовке и дипломировании персонала рыболовных судов и несении вахты 1995 г. (Международная конвенция ПДРНВ-95, и др.);

7) сотрудничество государств и международных организаций при разработке международных конвенций и специальных рекомендаций по вопросам безопасности мореплавания, в том числе и при неблагоприятных гидрометеорологических условиях (например, Рекомендации ИМО, МАКО и других организаций), регулирующих групповое плавание судов при осуществлении буксировок, морского промысла, спасания, ледокольных и лоцманских проводок, научных исследований, гидротехнических работ, плавания в морском конвое, по системам разделения движения судов, под проводкой оператора Системы управления движением судов (СУДС), при проведении спортивных регат и т. д. (Международный кодекс по управлению безопасной эксплуатацией судов и предотвращением загрязнения 1993 г. (МКУБ-93); Международная конвенция по спасанию на море 1989 г.; Международные правила безопасности плавания и ведения промысла в северо-западной части Тихого океана 1974 г.; Международная конвенция по безопасности рыболовных судов 1977 г.; Международный кодекс рыбаков 1970 г.; Международный свод сигналов 1965 г.; Конвенция о порядке ведения промысловых операций в Северной Атлантике 1967 г.; Соглашение между Правительством Российской Федерации и Правительством Королевства Норвегии о порядке урегулирования претензий, связанных с повреждением орудий лова, 1993 г.; Международное соглашение о создании Глобальной морской системы аварийной связи и оказания помощи судам, терпящим бедствие на море (ГМССБ), вступившая в силу 1 февраля 1999 г.; Соглашение Правительств СССР и Японии от 13 мая 1985 г. о сотрудничестве в области рыбного хозяйства; Соглашение между Правительствами СССР и США о взаимных отношениях в области рыбного хозяйства от 31 мая 1988 г.; Соглашение между СССР и КНДР о сотрудничестве в области рыбного хозяйства 1987 г.; Соглашение между Правительствами СССР и Вьетнама о сотрудничестве в области рыбного хозяйства 1978 г.; Соглашение между Правительствами СССР и КНР о сотрудничестве в области рыбного хозяйства 1988 г.; Резолюция Ассамблеи ИМО А.857(20) «Руководство по Службам управления движением судов»; Резолюция Ассамблеи ИМО А.858(20) «Процедура приня-

тия систем разделения движения судов, мер, иных чем системы разделения движения, включая назначение и замену архипелажных проходов по морским коридорам и систем судовых сообщений, а также поправок к таким мерам и системам»; Резолюция Комитета по безопасности на море (КБМ) MSC.35(63) от 20 мая 1994 г. «Руководство по устройствам аварийной буксировки танкеров»; Циркулярное письмо MSC/Circ.794 от 5 июня 1997 г. «Стандартные фразы ИМО для общения на море»; Резолюция Ассамблеи ИМО А.765(18) 1993 г. «Руководство по безопасности буксируемых судов и других плавучих объектов, включая установки, сооружения и платформы на море»; Резолюция ИМО А.750(18) 1993 г. «Стандарт остойчивости в поврежденном состоянии существующих пассажирских судов ро-ро»; Резолюция Ассамблеи ИМО А.738(18) 1993 г. «Меры по предотвращению и подавлению пиратства и вооруженных ограблений судов»; Резолюция Ассамблеи ИМО А.709(17) 1991 г. «Обход рыболовных судов и их рыболовных снастей подводными лодками в подводном положении»; Резолюция Ассамблеи ИМО А.668 (16) 1990 г. «Использование услуг лоцманов на подходах к Роттердаму»; Резолюция Ассамблеи ИМО А.619(15) 1987 г. «Использование услуг лоцманов в Торресовом проливе и в районе Большого Барьерного Рифа» и т. д.

Помимо международных актов, прямо или косвенно регулирующих групповое плавание морских судов, в национальном законодательстве практически всех государств принят целый ряд специальных актов по этим вопросам.¹⁵

В связи с этим возникает вопрос, почему государства уделяют такое повышенное внимание регулированию отношений при групповом плавании судов, а главное – правовому обеспечению безопасного группового плавания судов. Ответ следует искать в самой практике мореплавания. Для этого необходимо обратиться к ст. 2 КТМ РФ 1999 г., где содержится перечень видов использования судов в торговом мореплавании:

- 1) перевозка грузов, пассажиров и их багажа;
- 2) промысел водных биологических ресурсов;
- 3) разведка и разработка минеральных и других неживых ресурсов морского дна и его недр;
- 4) лоцманская и ледокольная проводка;
- 5) поисковые, спасательные и буксирные операции;
- 6) подъем затонувшего в море имущества;
- 7) гидротехнические, подводно-технические и другие подобные работы;
- 8) санитарный, карантинный и другой контроль за торговым мореплаванием;
- 9) защита и сохранение морской среды;
- 10) проведение морских научных исследований;
- 11) учебные, спортивные и культурные цели использования судов;
- 12) иные цели использования судов.¹⁶

Анализ указанного перечня позволяет сделать вывод, что практически при всех видах использования судов в процессе торгового мореплавания они в той или иной форме участвуют в групповом плавании, нередко проходящем в сложных гидрометеорологических условиях.

Например, грузовое судно совершает совместное плавание с группой буксиров (или одним буксиром) при лоцманской проводке в порту, совместное плавание с ледоколом и другими судами ледового каравана при ледокольной проводке, групповое плавание в составе морского конвоя и т. д.

Промысловые суда осуществляют групповые переходы к району промысла и совместное плавание во время промысла. Спасательные суда сопровождают спасенные суда или буксируют

¹⁵ Правила для судов, проводимых ледоколами через лед // Извещения мореплавателям. 1971. № 15; Правила совместного плавания и ведения промысла судов флота рыбной промышленности СССР // Утверждены приказом Министерства рыбного хозяйства СССР от 1 июня 1966 г. № 173; Convoy Act of England // Admiralty Origin. № 2. London, 1798.

¹⁶ Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации. Комментарий. М., 2000. С. 9–10.

их в безопасный порт. Судно, занятое подводно-техническими работами, например, дноуглублением, работает с группой грунтоотвозящих шаланд. Научно-исследовательское судно работает с подводными обитаемыми или необитаемыми самоходными аппаратами и т. д..¹⁷

При этом, как показывает статистика расследований аварийных случаев с судами,¹⁸ плавание торговых судов в составе группы влечет за собой как негативные, так и позитивные последствия:

во-первых, примерно на 30 % возрастает риск столкновений и навалов судов и связанных с ними пожаров, взрывов и загрязнений морской среды;¹⁹

во-вторых, на 25–30 % возрастает риск получения буксирами, совершающими совместное плавание с другими судами, различных повреждений и даже гибели от опрокидывания, посадки на мели или скалы, от столкновения с буксируемым судном или другими буксирными караванами и судами;

в-третьих, примерно на 20 % возрастает риск повреждения орудий лова при совместном промысле группы рыболовных судов;²⁰

в-четвертых, на 30–40 % снижается риск гибели людей на попавших в аварию судах при групповом плавании, так как другие суда могут их спасти;²¹

в-пятых, на 50 % возрастает вероятность оказания помощи аварийным судам и грузам, если авария на них произошла во время группового плавания с другими судами или судном.²²

Столь противоречивая картина правовых последствий аварий с судами при групповом плавании позволяет сделать некоторые выводы:

- 1) групповое плавание судов – это особый вид их эксплуатации;
- 2) групповое плавание судов является объективной необходимостью при эксплуатации судов мирового флота и обязательной составной частью мореплавания;
- 3) основная цель группового плавания судов – обеспечение безопасности мореплавания.

Особо следует отметить, что групповое плавание морских судов является понятием комплексным и в технологическом, и в правовом смысле, ибо многообразны и виды группового плавания судов и правовые институты, их регулирующие.

Вместе с тем необходимо подчеркнуть, что групповое плавание морских судов не является каким-то особым видом торгового мореплавания, т. е. особым видом в том смысле, в каком это понятие трактуется в ст. 2 КТМ РФ 1999 г. Объясняется это тем, что групповое плавание как особый вид плавания судов присуще любому виду торгового мореплавания: морским перевозкам грузов и пассажиров, рыбному и иному промыслу, буксировкам, спасанию, охране окружающей среды, научным исследованиям, гидротехническим и гидрографическим работам, морскому спорту и т. д.

Отсюда следует, что международно-правовое и национально-правовое регулирование группового плавания морских судов осуществляется нормами международного и национального морского права, входящими в различные международно-правовые и национально-правовые институты: морской перевозки, морского промысла, буксировки, лоцманской проводки,

¹⁷ ROV + NDT = Success // *Ocean Industry*. 1995. № 5. P. 33–35, 40; *Lu Zhangoi, Yang Ruinian*. The Application of Micro-Computer in Measuring speed of an underwater moving // *Shipping Engineering*. 1996. № 4. P. 37–40; HEV I splitting hopper dredger delivered by Haak Shipyard // *Holland Shipbuilding*. 1993. № 3. P. 19, 21, 23–24.

¹⁸ *Maclean M.* Naval accidental losses // *Navy International*. 1989. № 2. P. 93–101; *Александров М. Н.* Несколько вопросов о риске на море // Проектирование судов и судовых устройств. Николаев, 1989. С. 3–10.

¹⁹ *Pardo Bustillo Miguel*. La seguridad de la flota espanola // *Ingenieria naval*. 1988. № 636. P. 332–335; Second accident involving Hong Kong ferry // *Fast Ferry International*. 1989. № 1. P. 7–9.

²⁰ *Amagai Kiyoshi, Terao Jutaka, Takaishi Joshifumi*. Constraction of a data base on capsizing accidents of fishing vessels and its analysis // *The Journal of Japan Institute of Navigation*. 1989. № 80. P. 25–36.

²¹ Gulf casualty // *Reed's Tug World Annulare Review*, 1988–1989. New Maiden, 1989. P. 96–98.

²² Salvage story // *TUG World Newslett.* 1989. N19. P. 2–6; Sea rescue not easy for these big ships // *Work Boat World*. 1996. № 4. P. 5–8.

ледокольной проводки, судоподъема, спасания, научных исследований, гидротехнических работ, охраны морской среды и т. д.

В связи с анализом правовых основ группового плавания морских судов вполне уместно назвать некоторые правовые проблемы, которые требуют особого внимания и будут рассмотрены в настоящей работе:

- выяснение сущности правового понятия группового плавания морских судов;
- исследование системы видов группового плавания морских судов в международном и национальном мореплавании;
- раскрытие форм сотрудничества государств и международных организаций при разработке международно-правовых актов, регулирующих групповое плавание морских судов;
- выявление причин и факторов, способствующих позитивным и негативным последствиям группового плавания морских судов;
- рассмотрение физической и правовой сущности гидрометеорологических условий, непосредственно влияющих на причины и характер группового плавания морских судов;
- анализ ряда правовых понятий, связанных с групповым плаванием морских судов при защите морской среды от загрязнения;
- разграничение понятий «промысловая авария» и «промысловое происшествие» при групповом плавлении на промысле;
- формулирование критериев разграничения лоцманской проводки и буксировки проводимого судна при групповом плавлении;
- формулирование критериев разграничения спасательных услуг ледокола и его обязательных услуг при ледокольной проводке.
- рассмотрение проблемы возрастания риска некоторых аварий (столкновений, навалов, повреждений судов) при групповом плавлении при одновременном рассмотрении проблемы снижения риска гибели людей и повышения вероятности своевременного оказания помощи аварийным судам;
- сопоставительный анализ международно-правовых и национально-правовых институтов, нормы которых регулируют различные виды группового плавания: морскую перевозку, промысел, буксировку, ледокольную и лоцманскую проводку, научные исследования, спасание, гидротехнические работы и пр.;
- исследование понятия судна и его признаков;
- рассмотрение проблемы классификации видов группового плавания;
- анализ международно-правовых стандартов, применяемых при групповом плавлении;
- рассмотрение правил обычной морской практики, применяемых при групповом плавлении морских судов.
- исследование соотношения функций буксира по перемещению буксируемого объекта при групповом плавлении и по обеспечению общей безопасности буксирного каравана;
- анализ характера группового плавания в случаях, когда объектом буксировки является плавающий груз;
- исследование соотношения обязанности судов, совершающих групповое плавание, следовать на помощь другим судам, которые послали сигнал бедствия, с взаимной обязанностью судов помогать друг другу в процессе группового плавания;
- исследование проблемы правомочий буксировщика совершить «девиацию» для спасения чужого имущества, находящегося в опасности, прекратив одновременно выполнение своих обязанностей по отношению к другим судам буксирного каравана, с которыми буксировщик совершал групповое плавание;
- выявление критериев разграничения традиционного спасания на море и спасания окружающей среды, осуществляемое группой судов;

- исследование правового значения сигналов, применяемых при групповом плавании морских судов;
- выявление особенностей правового регулирования групповых переходов промысловых судов на промысел и с промысла;
- рассмотрение критериев допустимого риска группового плавания промысловых судов в зависимости от их тоннажа и гидрометеорологических условий района плавания;
- выявление правовых особенностей группового плавания торговых судов в составе морского конвоя.

Помимо указанных правовых особенностей регулирования группового плавания морских судов, которые требуют специального рассмотрения, существуют, естественно, и другие особенности, в том числе целый ряд правовых вопросов, на которые необходимо получить ответы, чтобы прояснить в полной мере правовые основы группового плавания морских судов. Такого рода вопросы касаются двух блоков проблем: во-первых, что означает понятие «судно» как участник группового морского плавания, во-вторых, что означает понятие «групповое плавание». То и другое понятия целесообразно рассмотреть отдельно.

§ 2. Понятие «морское судно» в международном и национальном морском праве

При анализе понятия «морское судно» прежде всего необходимо ответить на два вопроса:

1. Какие плавучие сооружения, участвующие в групповом плавании, являются морскими судами?

2. Все ли плавучие сооружения могут быть участниками группового плавания?

Научно-технический прогресс и активное освоение Мирового океана привели к использованию на море различных технических средств, в связи с чем возникает необходимость найти критерии понятия судно и критерии отграничения судна от иных плавучих сооружений, которые в той или иной форме участвуют в международном судоходстве, включая и случаи группового плавания плавучих сооружений совместно с судами.

В международном и национальном морском праве нет единого понятия «морское судно». Каждая международная конвенция содержит какой-то свой вариант определения понятия «судно». Так, в п. «а» Правила 3 Международных правил предупреждения столкновения судов в море 1972 г. (МППСС-72) говорится, что «слово “судно”» означает все виды плавучих средств, включая неводоизмещающие суда и гидросамолеты, используемые или могущие быть использованными в качестве средств передвижения по воде».

В п. «b» Правила 3 МППСС-72 указывается, что «термин “судно с механическим двигателем” означает любое судно, приводимое в движение механической установкой». «Термин “парусное судно” означает любое судно под парусом, включая имеющее механическую установку, при условии, что она не используется» (п. «с» Правила 3 МППСС-72). «Термин “судно, занятое ловом рыбы”, означает любое судно, производящее лов рыбы сетями, ярусными крючковыми снастями, тралами или другими орудиями лова, которые ограничивают его маневренность, но не относятся к судну, производящему лов рыбы, буксируемым крючковыми снастями, или другими орудиями лова, не ограничивающими маневренность судна» (п. «d» Правила 3 МППСС-72). «“Гидросамолет” означает любой летательный аппарат, способный маневрировать на воде» (п. «e» Правила 3). «“Судно, лишенное возможности управляться”, означает судно, которое в силу каких-либо исключительных обстоятельств не способно маневрировать так, как требуется, и поэтому не может уступить дорогу другому судну» (п. «f» Правила 3 МППСС-72). «Термин “судно, ограниченное в возможности маневрировать”, означает судно, которое по характеру выполняемой работы ограничено в возможности маневрировать так, как требуется Правилами МППСС-72, и поэтому не может уступить дорогу другому судну» (п. «q» Правила 3 МППСС-72). К судам, ограниченным в возможности маневрировать, относятся:

– судно, занятое постановкой, обслуживанием или снятием навигационного знака, прокладкой, осмотром или поднятием подводного кабеля или трубопровода;

– судно, занятое дноуглубительными, океанографическими, гидрографическими или подводными работами;

– судно, занятое на ходу пополнением снабжения или передачей людей, продовольствия или груза;

– судно, занятое обеспечением взлета или приема летательных аппаратов;

– судно, занятое тралением мин;

– судно, занятое такой буксировочной операцией, которая лишает его возможности отклониться от своего курса.²³

«Термин “судно, стесненное своей осадкой”, означает судно с механическим двигателем, которое из-за соотношения между его осадкой и имеющимися глубинами существенно ограничено в возможности отклониться от курса, которым оно следует» (п. «h» Правила 3 МППСС-72).²⁴

В ст. 1(b) Международной Женевской конвенции 1960 г. об унификации некоторых правил относительно ответственности, вытекающей из столкновения судов внутреннего плавания, указано, что «к судам приравниваются гидроглиссеры, плоты, паромы и подвижные части понтонных мостов, а также землечерпалки, краны, элеваторы, все плавучие средства или приспособления подобного вида». ²⁵ Столь широкое понятие судна, характерное для внутренних водных путей (рек, озер, водохранилищ, прудов, каналов и пр.), вряд ли в полной мере применимо к понятию «морское судно».

Вместе с тем и в международных «морских» конвенциях дается весьма широкое толкование понятия «судно», в частности, в ст. 3(4) Международной конвенции 1973/78 гг. по предотвращению загрязнения с судов (МАРПОЛ-73/78);²⁶ в ст. 2 Международной Лондонской конвенции о грузовой марке 1966 г. даются определения таких понятий, как «рыболовное судно», «существующее судно», «новое судно» с указанием соответственно на то, что первое предназначено для промысла, второе не является новым, а третье недавно построено.²⁷ В ст. 1(2) Международной конвенции о порядке ведения промысловых операций в Северной Атлантике указано, что «судно» означает любое рыболовное судно и любое судно, занятое обработкой рыбы или снабжением, или обслуживанием рыболовных судов.²⁸ Целый ряд определений различных судов дан в Правиле 2 Международной конвенции об охране человеческой жизни на море 1974/2001 (СОЛАС-74/2001). Так, «пассажирское судно означает судно, перевозящее более двенадцати пассажиров» (п. «f» Правила 2); «грузовое судно означает судно, не являющееся пассажирским» (п. «d» Правила 2); «танкер означает грузовое судно, построенное или приспособленное для перевозки наливом воспламеняющихся жидких грузов» (п. «p» Правила 2); «рыболовное судно означает судно, используемое для промысла рыбы, китов, тюленей, моржей или иных живых ресурсов моря» (п. «i» Правила 2); «ядерное судно означает судно, оборудованное ядерной силовой установкой» (п. «j» Правила 2); даются также определения понятий «новое судно», «существующее судно» (п. «k», «l» Правила 2).²⁹ Как видно из характера определений, содержащихся в СОЛАС-74/2001, в них использован принцип назначения судна для конкретных целей эксплуатации. Этот же принцип назначения судна применен при определении понятия «судно» в Международной Брюссельской конвенции 1992 г. о гражданской ответственности за загрязнение моря нефтью и другими веществами.³⁰

В ст. II(2) Международной конвенции 1969 г. о вмешательстве в открытом море в случаях загрязнения нефтью, связанного с морскими авариями, из числа судов исключаются любые

²³ Дополнение к сборнику документов о порядке плавания и ведения промысла. Т. II / Сост. В. Е. Гуров. Л., 1977. С. 18–19.

²⁴ Сборник документов по безопасности мореплавания и ведения промысла. Л., 1982. С. 49.

²⁵ Международная конвенция об унификации некоторых правил относительно ответственности, вытекающей из столкновения судов внутреннего плавания 1960 г. Женева, 1963. С. 4.

²⁶ Международная конвенция МАРПОЛ-73/78. СПб., 1998.

²⁷ Международная конвенция о грузовой марке 1966 г. М., 1966.

²⁸ Сборник международных соглашений и законодательных актов СССР по вопросам мореплавания. Л., 1971. С. 142–155.

²⁹ Международная конвенция СОЛАС-74/98. СПб., 1998. С. 27–28.

³⁰ Международная конвенция о гражданской ответственности за загрязнение моря нефтью и другими веществами 1992 г. СПб., 1996. С. 5–6.

установки и приспособления, используемые для исследования или разработки ресурсов дна морей и океанов и их недр.³¹

Ряд определений различных видов судов дан в Международной конвенции о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты 1978/95 г. (ПДМНВ-78/95). Так, «нефтяной танкер означает судно, построенное и используемое для перевозки нефти наливом» (п.1(16) Правила 1/1 главы I). «Танкер-химовоз означает судно, построенное или приспособленное и используемое для перевозки наливом любых жидких химических веществ, перечисленных в главе 17 Международного Кодекса постройки и оборудования судов, перевозящих опасные химические вещества наливом» (п.1(17) Правила 1/1 главы I). «Газовоз означает судно, построенное или приспособленное и используемое для перевозки наливом любых сжиженных газов или других продуктов, перечисленных в главе 19 Международного Кодекса постройки и оборудования судов, перевозящих сжиженные газы наливом» (п. 1(18) Правила 1/1 главы I). «Пассажирское судно ро-ро означает пассажирское судно с грузовыми помещениями с горизонтальным способом погрузки и выгрузки или помещения специальной категории, как определено в Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 г. с поправками» (п.1(19) Правила 1/1 главы I).³²

Учитывая, что в составе группы судов могут быть не только торговые суда, но и военные корабли, следует обратить внимание на определения понятий «корабль» и «вспомогательное судно», которые даны в ряде международных соглашений государств. Так, в ст. 1 Соглашения между Правительством СССР и Правительством США о предотвращении инцидентов в открытом море и в воздушном пространстве над ним от 25 мая 1972 г. (с изменениями, внесенными в Соглашение в 1979/86 гг.) указано, что «“корабль” означает: боевой корабль, принадлежащий военно-морским силам Сторон, имеющий внешние знаки, отличающие боевые корабли его национальности, находящийся под командованием офицера, состоящего на государственной службе, фамилия которого включена в списки военно-морских сил, и укомплектованный экипажем, подчиняющимся регулярной военно-морской дисциплине» (п.1(а) ст. 1). «Вспомогательные суда военно-морских сил Сторон, которые включают все военно-морские суда, имеющие право нести флаг вспомогательных судов ВМС в тех случаях, когда такой флаг предусмотрен любой из Сторон» (п. 1(б) ст. 1). «“Самолет” означает все военные пилотируемые летательные аппараты тяжелее и легче воздуха, исключая космические аппараты» (п. 2 ст. 1).³³

Почти такие же формулировки при определении понятий «корабль», «вспомогательное судно» и «самолет» использовались и в других международных соглашениях.³⁴

В Конвенции ООН по морскому праву 1982 г. содержатся некоторые определения понятий судов. Так, в ст. 103 говорится, что «судно или летательный аппарат считается пиратским судном или пиратским летательным аппаратом, если они предназначены лицами, имеющими над ними власть, для совершения любого из действий, предусмотренных в ст. 101 (настоящей Конвенции. – *Авт.*). Это относится также к судну или летательному аппарату, которым

³¹ См.: Морское право и практика. 1971. Вып. 257.

³² Международная конвенция по подготовке и дипломированию моряков и несении вахты 1978/1995 г. СПб., 1996. С. 44.

³³ Кириленко В. П., Зябкий А. И., Солодченко В. С., Скаридов А. С. Международное право для офицеров ВМФ. СПб., 1991. С. 265.

³⁴ См.: Соглашение между Правительствами СССР и Великобритании о предотвращении инцидентов на море за пределами территориальных вод от 15 июля 1986 г. (ст. 1); Соглашение между Правительствами СССР и ФРГ от 25 октября 1986 г. (ст. 1); Соглашение между Правительствами СССР и Франции от 4 июля 1989 г. (ст. 1); Соглашение между Правительствами СССР и Канады от 20 ноября 1989 г. (ст. 1); Соглашение между Правительствами СССР и Италии от 30 ноября 1989 г. (ст. 1); Соглашение между Правительствами СССР и Нидерландов от 19 июня 1990 г. (ст. 1); Соглашение между Правительствами СССР и Норвегии от 1 октября 1990 г. (ст. 1); Соглашение между Правительствами СССР и Испании от 26 октября 1990 г. (ст. 1); Соглашение между Правительствами СССР и Греции от 10 апреля 1991 г. // Кириленко В. П., Зябкий А. И., Солодченко В. С., Скаридов А. С. Указ. соч. С. 272–281, 297–331.

пользовались для совершения таких действий, до тех пор пока они остаются под властью лиц, виновных в этих действиях». В связи с этим заслуживает внимания ст. 102 Конвенции 1982 г., где говорится, что «пиратские действия, определяемые в ст. 101, когда они совершаются военным кораблем, государственным судном или государственным летательным аппаратом, экипаж которого поднял мятеж и захватил контроль над этим кораблем, судном или летательным аппаратом, приравниваются к действиям, совершаемым частновладельческим судном или частновладельческим летательным аппаратом».

Что касается самих действий, совершение которых приравнивает судно, корабль или самолет к пиратским, то они перечислены в ст. 101 Конвенции ООН 1982 г.:

«Пиратством является любое из перечисленных ниже действий:

а) любой неправомерный акт насилия, задержания или любой грабеж, совершаемый с личными целями экипажем или пассажирами какого-либо частновладельческого судна или частновладельческого летательного аппарата и направленный:

i) в открытом море против другого судна или летательного аппарата или против лиц или имущества, находящихся на их борту;

ii) против какого-либо судна или летательного аппарата, лиц или имущества в месте вне юрисдикции какого бы то ни было государства;

б) любой акт добровольного участия в использовании какого-либо судна или летательного аппарата, совершаемый со знанием обстоятельств, в силу которых судно или летательный аппарат является пиратским судном или летательным аппаратом;

с) любое деяние, являющееся подстрекательством или сознательным содействием совершению действия, предусмотренного в пунктах “а” и “б”». ³⁵

Международная конвенция ООН по морскому праву 1982 г. содержит также определение понятия судна, состоящего только на некоммерческой государственной службе (ст. 96): «Суда, принадлежащие государству или эксплуатируемые им и состоящие только на некоммерческой государственной службе, пользуются в открытом море полным иммунитетом от юрисдикции какого бы то ни было государства, кроме государства флага». ³⁶

Заслуживает внимания определение понятия «судно», данное в ст. 1(6) Международной конвенции о спасании 1989 г., где указывается, что «для целей настоящей Конвенции “судно” означает любое судно или плавучее средство либо любое сооружение, способное осуществлять плавание». Вместе с тем Конвенция 1989 г. «не применяется к стационарным или плавучим платформам или морским подвижным буровым установкам, когда такие платформы или установки осуществляют в местах их расположения разведку, разработку или добычу минеральных ресурсов морского дна» (ст. 3). ³⁷ Вместе с тем из ст. 3 Конвенции 1989 г. явствует, что «плавучие платформы или морские подвижные буровые установки могут быть участниками спасания, осуществляемого несколькими судами, а также группового плавания, когда они следуют к местам их установки или возвращаются в порт или переходят на новое месторождение». ³⁸

Следовательно, в международном морском праве нет единого понятия «судно», ибо в каждой международной конвенции этому понятию придается специфическое целевое значение.

Аналогичное положение сложилось и в национальном морском праве. Так, согласно п. 1 ст. 7 КТМ РФ 1999 г., под судном «понимается самоходное или несамоходное плавучее сооружение, используемое в целях торгового мореплавания». Согласно п. 2 ст. 7 КТМ РФ, «под судами рыбопромыслового флота понимаются обслуживающие рыбопромысловый комплекс

³⁵ Морское право. Конвенция ООН по морскому праву 1982 г. Нью-Йорк, 1984. С. 49–51.

³⁶ Там же. С. 49.

³⁷ Международная конвенция о спасании на море 1989 г. Париж, 1990. С. 5.

³⁸ Там же.

суда, используемые для промысла водных биологических ресурсов, а также приемотранспортные, вспомогательные суда и суда специального назначения». ³⁹ Почти также определяется понятие «судно» в кодексах других стран. ⁴⁰

Исходя из определений понятия «судно» в ряде международных конвенций, видно, что все они указывают на сферу использования судна, что позволяет рассматривать назначение плавучего сооружения в качестве первого функционального признака понятия «судно».

В настоящее время невозможно дать исчерпывающий перечень видов использования судов, ибо многообразие форм деятельности человека в Мировом океане потребовало создания судов самых разных назначений: буровых, судов снабжения, обслуживающих буровые установки, гигантских танкеров, баржевозов, газовозов, танкеров для химикалий, экранопланов со скоростью до 150 узлов и грузоподъемностью 3800 т, судов на подводных крыльях, судов на воздушной подушке, накатных судов, грузовых буксируемых и самоходных составов, различных типов промысловых, транспортных, исследовательских подводных судов, включая специальные подводные спасательные суда, ⁴¹ а также таких судов, как самолеты-катаера, суда для сбора нефтепродуктов, крановые суда, катамараны и тримараны и даже парусно-моторные тримараны, ферросуда, плавдоки, земснаряды, плавучие судоремонтные мастерские, судакосилки и пр. ⁴²

Кроме того, в настоящее время на море появились многочисленные плавучие объекты, использование которых связано не только с торговым мореплаванием, но и с добычей полезных ископаемых, сбором различных гидрометеорологических сведений, исследованием морского дна, авиацией, космосом и пр. По конструкции они весьма существенно отличаются от обычных судов, хотя и выполняют их функции, поэтому назначение плавучего сооружения не может служить безусловным показателем того, что данный объект является именно судном. Особенно характерны в этом смысле различные сверхкрупные пассажирские суда, нередко похожие на плавучие острова.

Например, на судостроительной выставке, прошедшей в марте 2001 г. в Арабских Эмиратах, которая называлась «Инвестиции и собственность», был представлен готовый макет океанского города будущего. Его созданием занимается американская корпорация «Freedom Ship International», начавшая строительство плавучего «города будущего» в конце 2001 г.

Масштабы проекта достойны пера любого писателя-фантаста. Современный Океанополис будет строиться прямо в море. Его проектное водоизмещение – 2,7 млн т, что в пять раз больше, чем у самого большого современного торгового судна – танкера «Яре викинг». Длина Океанополиса – 1,5 км, а ширина – 150 м. По высоте Океанополис будет соответствовать 25-этажному дому. На верхней палубе разместится местный аэропорт со всеми службами и взлетно-посадочной полосой. На судне будут постоянно проживать 115 000 человек, включая 15 000 служащих и 20 000 гостей.

Для туристов будет построено несколько пятизвездочных отелей, а для постоянных жильцов – 17 тыс. квартир и 4 тыс. офисов. Весь круговорот веществ в природе на судне де-

³⁹ Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации. Комментарий. С. 26–27.

⁴⁰ Например, ст.309 Торгового кодекса Нидерландов 1961/90 гг.; ст. 271 Торгового кодекса Бельгии 1961/88 гг.; ст. 170, 715, 801 Том 46 Свода законов США; ст.2 Закона Франции «О происшествиях на море» 1967 г.; ст. 742 Закона 1894 г., ст. 1 Закона 1921 г. о торговом мореплавлении Великобритании и пр. // Ripert G. Le droit maritime. T. I. Paris, 1953. P. 273–277; Lopuski J. Prawo morskie. Gdansk, 1974. S. 62; Cappel C. Sea laws and practice. Berlin, 1992. P. 114–139.

⁴¹ Loughry T. Drillships extend the search // Surveyor. 1986. № 3. P. 27–32; Supply vessel Cura // New Ships / Neu-bauten. 1987. № 3. P. 94–95; The first west German carrier Munchen // Scandia. 1981. № 22. P. 935–936; Gastanker Coral Isis // Hansa. 1977. № 3. S. 213–214; Gallington R. W. Recent advances in wing in ground effect vehicle technology // AIAA Paper. 1976. № 874.

⁴² Olabschopfboot // Hansa. 1986. № 22. S. 1966–1967; Underutilised, but cost effective // Offshore Engineer. 1986. December. P. 32–33; Entwicklung grosser Hovercraft-Fahrzeuge // Schiff und Hafen. 1987. № 1. S. 32–33; Verfahrbare Schneidkorfbagger-Hubinsel // MT. 1983. № 1. S. 25–26; Lotsenversetzboot und Kustenfahrgastschiff in Katamaranbauweise // Seewirtschaft. 1987. № 1. S. 48–49.

лают замкнутым, т. е. продукты жизнедеятельности постояльцев и команды в море не попадут. Частично их станут уничтожать, что-то перерабатывать, а неликвидные остатки переправлять на сушу.

Ученые предусмотрели как будто бы все возможное и необходимое. Детей, которые неминуемо родятся на судне за долгое время плавания, обучат в «специально построенных школах и университетах, родителей обеспечат всеми мыслимыми возможностями для профессиональной деятельности, а пожилых миллионеров порадуют нескончаемыми развлечениями и путешествиями по близлежащим странам». На судне будет и своя полиция, состоящая из самых опытных, хитрых и высокооплачиваемых оперативников со всего мира. Зимы и долгие сезоны дождей обитателям океанского рая не грозят, ибо маршрут плавания спланирован так, чтобы каждый раз уходить от неприятных времен года в более комфортабельные места планеты.

Предполагаемое название судна будущего – «Ковчег». Предварительная смета на постройку «Ковчега» составляет 6 млрд долл., что сравнительно немного для таких масштабов, вследствие чего реальная стоимость будет существенно выше. В 2003 г. «корабль свободы» должен отправиться в двухлетнее одиночное плавание, в ходе которого он будет достраиваться и оснащаться современными системами связи и прочими удобствами. Продажа квартир на лайнере началась уже сейчас. Самые дешевые апартаменты на нижних палубах судна стоят порядка 180 тыс. долл. Квартиры на других палубах будут стоить намного выше в полной зависимости от фантазий покупателей и их финансовых возможностей, т. е., очевидно, до 8–10 млн долл. При этом можно приобрести приусадебный участок с вертолетной площадкой и пристанью для любимой океанской яхты. Самые дорогие дачи строительная компания пока придерживается, намеренно завышая цены, а на средненькие уже поступило 2700 заявок.

Все вопросы с визами и прочими формальностями на бизнес-ковчеге будут решаться быстро и просто. Управлять далекими фирмами можно не выходя из бассейна. Никакая прокуратура не доберется до такой мобильной виллы, к тому же для лиц, находящихся не в ладах с законом, всегда есть возможность быстро перебраться на вертолете или яхте на ближайший берег. Видимо, именно такие лица и будут покупателями плавучих квартир на «Ковчеге».

Вместе с тем неизбежны и проблемы при эксплуатации такого сверхбольшого судна. Во-первых, каким бы громадным ни было жилое пространство судна, оно остается все-таки замкнутым. Во-вторых, на судне неизбежна постоянная вибрация от работы двигателей и различных механизмов, а также электромагнитные излучения и обилие стали вокруг человека. Те, кто когда-нибудь совершал длительные круизы на больших судах, понимают все сложности морского быта. В-третьих, несмотря на все заверения об экологичности «Ковчега», проблемы с загрязнением неизбежно возникнут и за судном будет тянуться огромный хвост из мусора и прочих отходов. Поэтому судно всегда будет сопровождать многочисленные чайки и прочие морские пернатые – тысячи орущих и всюду гадающих существ, способных отравить жизнь не одной пожилой супружеской паре, решившей на склоне дней пожить в тихом и уединенном морском раю.

Нельзя решить и всех проблем с безопасностью, поскольку судно, набитое не самыми последними представителями человеческого рода, представляет собой почти идеальную мишень для террористов. У какого-нибудь Бен-Ладена наверняка хватит денег на покупку подводной лодки с соответствующим арсеналом. Но эти проблемы, видимо, как-то будут решены.

«Ковчег» как сверхбольшое судно будет нуждаться в особом внимании к его навигационной и технической безопасности, т. е. понадобятся какие-то особые нормы безопасности мореплавания, которых пока еще нет в действующем международном морском праве. Учитывая, что «Ковчег» не сможет подходить близко к берегам из-за своей большой осадки, для него будут необходимы специальные лоцманские проводки, особенно при проходе международных проливов, при следовании вблизи островов, например, вдоль Большого Барьерного Рифа, при плавании в отдельных морях (Балтийском, Северном), где есть лоцманы открытого моря и

т. п. Естественно, что при таких плаваниях «Ковчег» будет нуждаться в буксирной помощи, не говоря уже о том, что он будет привлекать всеобщее внимание, где бы он ни появился, и его будут сопровождать многочисленные океанские яхты и прочие суда, т. е. он нередко будет участником группового плавания, не говоря уже о многочисленных судах снабжения, принятия мусора и пр., которые постоянно будут подходить к нему или следовать вместе с ним, в том числе будучи ошвартованными у борта.⁴³

Помимо судов – плавучих городов, подобных «Ковчегу», на море появились суда-отели, суда-аэродромы, суда – плавучие мосты, подводные самоходные катамараны и тримараны и пр..⁴⁴ Например, в Испании эксплуатируется подводный катамаран, берущий на борт 28 пассажиров, а в Японии вступил в строй плавучий аэродром-судно, на котором длина взлетно-посадочной полосы составляет 1000 м, а ее ширина – 121 м.⁴⁵ Указанные объекты по конструкции весьма существенно отличаются от обычных судов, хотя и выполняют их функции, поэтому назначение плавучего сооружения не является в большинстве случаев точным указателем его пригодности для группового плавания. Вместе с тем есть отдельные типы судов (буксиры, спасательные суда, ледоколы), назначение которых прямо указывает на то, что они могут быть и часто являются участниками группового плавания.⁴⁶

Морские суда характеризуются особенностями конструкции, что охватывается вторым («конструктивным») признаком понятия судно,⁴⁷ а специальные судовые документы показывают, что судно удовлетворяет требованиям соответствующего классификационного общества (Российского морского регистра судоходства, Американского бюро судоходства, Германского Ллойда, Английского Ллойда, Итальянского Ллойда, Норвежского Веритас и пр.), входящего, в первую очередь, в Международную ассоциацию классификационных обществ (МАКО). Вместе с тем известно, что буровые платформы, плавмаяки, строительные платформы, секции плавучих аэродромов и т. п. также находятся под контролем классификационных обществ,⁴⁸ поэтому «конструктивный» признак присущ не только судам – возможным участникам группового плавания, но и многим другим плавучим сооружениям.

Третьим признаком понятия судно является наличие у него плавучести независимо от того, является ли оно самоходным или нет. КТМ РФ 1999 г. в ст. 337 и 366 предусматривает два исключения из применимости КТМ к плавучим сооружениям: 1) положения КТМ не применяются к любым стационарным или плавучим платформам или морским подвижным буровым установкам в то время, когда они осуществляют в местах их расположения разведку или добычу минеральных ресурсов морского дна; 2) правила об ограничении ответственности владельцев не распространяются на указанные выше платформы и буровые установки безотносительно к тому, совершают ли они плавание или заняты разведкой и добычей минеральных ископаемых морского дна.⁴⁹

⁴³ См.: Ковчег для олигархов // 24 часа. 2001. № 32.

⁴⁴ См.: *Bozon Catherine*. Il invente la sous-marin de loisirs // L'Usine nouvelle. 1990. № 2255. S.25; LR-classed Nedlloyd boxships dispense with hatch covers // 100 A1. 1995. № 4. Quarter. P. 38–39; L'Aquitaine, pétrolier de 134 000 tpl. de la CNN // Navires, ports et chantiers. 1990. № 472. P. 20–21; Arrastrero congelador «Islanza» // Rotacion. 1990. № 256. P. 22–23; Ellicott delivers world's largest sand mining dredger // Dredging and Port Construction. 1995. № 3. P. 20–21; Offshore contract // Shipping World and Shipbuilding. 1990. № 4061. P. 71–72; Jason-Tauchrobote für Suche nach gesunkenen Schiffen // Seewirtschaft. 1990. № 2. S. 104.

⁴⁵ См.: Посадка в море // Российская газета. 2000. 6 июля; Плавать на подводном катамаране // Российская газета. 2000. 8 июля; O and K wins double order for mineral and sand dredger for Western Australia project // Dredging and Port Construction. 1991. № 1–2. P. 32–33; Shipyard sets barge record // World Dredging Mining and Construction. 1993. № 5. P. 11–12; Underutilised, but cost effective // Offshore Engineering. 1995. № December. P. 32–33.

⁴⁶ *Radke Fred*. UW-Technik im harten Test // Poseidon. 1988. № 1. S. 14–16.

⁴⁷ Nunaber K. Eine stark beachtete Ausstellung mit positiven Aspekten für die Zukunft // Hansa. 1987. № 23–24. S. 1492, 1494–1495.

⁴⁸ *Kennedy J. L.* New North sea juck-up rig design is bigger and stronger // Oil and Gas Journal. 1971. № 48. P. 71–73.

⁴⁹ Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации. Комментарий. С. 26–27, 559–566, 628–629.

Почти аналогично определяется понятие «судно» в зарубежной доктрине,⁵⁰ где обобщенно судно определяется как «самоходное или несамостоятельное плавающее средство».⁵¹

В зарубежной доктрине и судебно-арбитражной практике такой признак понятия судна как «плавающее» трактуется весьма неоднозначно. Объяснение разноречивости толкования связано с различным пониманием концепции «морского имущества», широко применяемой при различных морских происшествиях, но особенно при спасении человеческих жизней, судов, грузов и окружающей среды, когда групповое плавание является неотъемлемым элементом всей операции.

Концепция «морского имущества» при спасении на море означает, что к объектам спасения относятся не только суда и все, что находится на них, но и остатки судов, грузов и иного имущества, плавающего в воде или выброшенного на берег.⁵² При этом по законодательству Нидерландов объектом спасения (и буксировки при групповом плавании) может быть любое имущество, а по законодательству Польши, Югославии, Австралии, Великобритании, Италии, Канады, ФРГ, Франции, США – лишь суда, грузы и их остатки.⁵³ Однако судебно-арбитражная практика США, Франции, Италии, в отличие от практики Великобритании и ФРГ, пошла по пути расширительного толкования понятия «морское имущество», в частности, путем признания таковым любого имущества, «находящегося в навигационных водах, независимо от того, как оно туда попало».⁵⁴ Например, объектами спасения и соответственно группового плавания при их аварийной буксировке признавались каркасы рыболовных ловушек, плавающая баня, деньги и драгоценности, находившиеся в одежде утопленника, выловленного в бухте Нью-Йорка, и даже загарпуненный кит, который был «поставлен на флаг», т. е. после того как его поразил гарпун, кита для создания плавучести заполнили сжатым воздухом через отверстие в спине, которое затем было закрыто специальной деревянной заглушкой, а в спину плавающего кита воткнуто древко с флагом и номером того китобойного судна, которое добыло этого кита. Затем китобойное судно-охотник отправилось на поиски очередной добычи, а другое судно – сборщик китов должно было подойти к плавающему киту, «поставленному на флаг», взять его на буксир за хвост и отвести к плавбазе, где кита поднимают на борт и разделяют. Однако из-за тумана судно-сборщик не обнаружило кита, так как ветром его отнесло из района китобойного промысла, а затем проходившее в этом районе торговое судно обнаружило плавающего кита и отбуксировало его в порт. Считая, что торговое судно совершило спасательную операцию – спасло кита, владельцы судна предъявили иск к собственнику кита, которого они определили по номеру судна-китобойца на флажке, находившемся на спине кита. В исковом заявлении они назвали кита «судном» и потребовали уплаты им спасательного вознаграждения. Американский суд признал, что буксировка кита в морских условиях является разновидностью группового плавания, целью которого является оказание спасательных услуг «судну особого вида», т. е. киту. За эту операцию владельцы торгового судна получили спасательное вознаграждение.⁵⁵

⁵⁰ Kennedy W. The law of salvage. 2nd ed. London, 1958. P. 733–734, 421; Cleveringa R. P. Zeerecht. 3rd ed. Zvolle. 1992. P. 107–107.

⁵¹ Lopuski J. Prawo morskie. Gdansk, 1974. S. 62.

⁵² См.: Ст. 541 Торгового кодекса Нидерландов; ст. 20–21 Закона Германии 1873 г.; ст. 2 Закона 1971 г. Югославии; ст. 546 Закона 1894 г. Великобритании; ст. 501 Навигационного кодекса Италии; ст. 750, том 46 Свода Законов США; ст. 476–490 Закона Канады 1952 г. и т. д.

⁵³ Kennedy W. Op. cit., P. 3–4; Falenciak J. Prawo morskie. Wroclaw, 1953. S. 147–148.

⁵⁴ Norris M. J. The Law of salvage. New York, 1958. P. 49–50.

⁵⁵ См. судебные дела: Colby v. Todd Packing Co. // American Maritime Cases. 1948. P. 1881–1883; H. M. Brown v. Lincoln County Logging Co. // American Maritime Cases. 1928. P. 945–984; Lambros seaplane base v. The Batory // American Maritime Cases. 1953. P. 1449–1453; Flaying Boat N-31235 // American Maritime Cases. 1957. P. 1957–1962; The Taurus had towed the plane some 75 miles from the site of the original accident // Ocean Scientific News. 1976. № 46. P. 1–2.

Абсолютизация любого признака судна неизбежно приводит к тому, что под понятие «судно» начинают подпадать самые неожиданные плавучие объекты. Так, если считать, что плавучесть и способность быть объектом морской буксировки однозначно свидетельствуют о том, что речь идет о судне, то тогда судном можно считать любой плавучий остров: как искусственный, так и естественный. Например, в Карелии на российско-финской границе от российского берега откололся плавучий участок берега площадью около 800 кв. м и под действием ветра и течения «поплыл» в сторону Финляндии. Вместе с островом нелегальными мигрантами оказались две пятиметровые березки, росшие на острове. Финны, однако, совсем не прониклись сочувствием к беженцам, поскольку плавучий остров перекрыл водный путь, проходивший в этом районе. Для устранения препятствия было принято решение разрезать остров на части, отбуксировать каждую из них к берегу и вытащить на берег. Что и было успешно сделано с помощью буксиров. Следует заметить, что российская земля в Карелии не в первый раз «убегает» за границу: в районе бегства это уже третий случай. Во всем «виноваты», как говорят экологи, некие подводные течения и хрупкость берегов.⁵⁶

В доктрине судном иногда признают те плавучие сооружения, которые несут флаг.⁵⁷ Однако наличие флага оценивается неоднозначно. Так, судебно-арбитражная практика (отечественная и зарубежная) не считает этот признак достаточно характерным, ибо он неприменим, например, к секциям составного судна, к понтонам, к синтетическим емкостям с нефтепродуктами, к плотам леса («сигарам») и пр..⁵⁸ Кроме того, в судебно-арбитражной практике объектами, например, буксировки и спасания признаются только еще строящиеся, но уже спущенные на воду суда, не имеющие флага. Так, по делу о вознаграждении за спасение д/э «Калининград» МАК отметила, что отсутствие у судна флага «не имеет отношения» к признанию его объектом спасания.⁵⁹

Следовательно, применительно к спасанию и буксировке, а следовательно, и к групповому плаванию, плавучесть и конструкция объекта и наличие или отсутствие у него флага не позволяют отграничить суда от иных плавучих сооружений, не говоря уже о том, что такое отграничение, когда речь идет о спасании, не имеет правового значения, ибо плавучие объекты и с флагом и без флага являются объектами спасания и буксировки.

Однако для группового плавания морских судов наличие флага у участника совместного плавания имеет существенное значение, ибо свидетельствует о возможности этого участника совершать самостоятельное плавание, когда это необходимо, и, следовательно, по своей воле быть полноправным участником группового плавания. Отсюда можно сделать вывод, что наличие флага у плавучего сооружения является обязательным четвертым признаком понятия «судно», когда речь идет о групповом плавании, при котором каждое из судов выполняет определенные функции, связанные с таким плаванием, например, при совместном промысле, в морском конвое, при лоцманской проводке и др. Вместе с тем и наличие флага не является обязательным признаком как судна, так и участника такого вида группового плавания, как спасание, буксировка и пр.

Пятый признак понятия «судно» – наличие у него экипажа. Многие авторы, рассматривая понятие «судно» в широком смысле, т. е. как любое самоходное или несамоходное плавучее сооружение, возражают против того, чтобы считать наличие экипажа обязательным характерным признаком понятия «судно», ибо, во-первых, многие объекты (плавмайки, буровые платформы, плавучие аэродромы) имеют экипажи, хотя мало похожи на суда,⁶⁰ во-вторых, в

⁵⁶ Российский остров уплыл в Финляндию // Российская газета. 2001. 16 ноября.

⁵⁷ Molenaar H. J. Marketing problems // *Schip en Werf*. 1989. № 14. S. 317–321.

⁵⁸ Europe's first integrated ocean-going barge/tug system // *Motor Ship*. 1971. № 607. P. 503–507.

⁵⁹ См.: Решение МАК № 6/1960; Temperley R. *The merchant shipping acts*. 7th ed. London, 1987. P. 391–395.

⁶⁰ *Rennesund Raynar, Robin Jean Paul*. Super Susea: a subsea field development programme based on submarine intervention // SUBSEA'88 International Conference: Subsea Systems: Today's Technology, Tomorrow's Technology. London, December 1988.

связи с автоматизацией судов отчетливо проявляется тенденция на сокращение численности экипажей, что в перспективе приведет к созданию полностью автоматизированных судов без экипажей,⁶¹ в-третьих, оставленное экипажем судно (классический объект спасания) ни в коем случае не перестает быть судном.⁶²

Наличие или отсутствие экипажа на плавучем объекте (судне) во многом зависит от назначения объекта. Если это грузовое, пассажирское, спасательное, ледокольное и другое подобное судно, выполняющее активные виды морских работ, то наличие на нем экипажа безусловно обязательно. Но если плавучее сооружение используется для вспомогательных целей (понтон, кунгасы, бон, автоматические плавмаяки, секции плавучих мостов или аэродромов и др.), то экипаж на нем не обязателен. Поскольку групповое плавание морских судов означает выполнение ими каких-то активных функций (судовождение, маневрирование, сигналопроизводство, радиопереговоры и пр.), наличие экипажа на судах – участниках группового плавания является обязательным. Отсюда следует, что пятый признак понятия судна – участника группового плавания – это наличие экипажа на судне.

В доктрине иногда в качестве признака понятия «судно» указывают на несение им огней и знаков во время плавания.⁶³ Из рассмотрения различных признаков понятия «судно» можно сделать вывод, что несение плавучим сооружением огней и знаков и подача им специальных сигналов не может рассматриваться в качестве специфического признака судна, ибо платформы, плавмаяки и другие плавсредства также несут огни и знаки и подают сигналы, предусмотренные МППСС.⁶⁴

Одним из видов плавучих объектов, которые могут быть участниками группового плавания, являются системы сбора океанских данных (ССОД), которые доставляются к месту постановки и использования как на борту судна, так и на буксире.⁶⁵ Еще в 1977 г., когда только был опубликован проект Конвенции о ССОД,⁶⁶ в ст. 14 проекта отмечалось, что «нормы международного права в отношении вопросов спасания и оказания помощи, которые применимы к судам, применяются к зарегистрированным обитаемым ССОД так же, как если бы они являлись судами». Хотя это положение и не распространялось на необитаемые ССОД, однако их владельцы могли путем подачи извещения о начале спасательных операций и, соответственно, группового плавания при аварийной буксировке, или путем заключения соглашения о спасании распространить положения о спасании на необитаемые ССОД.⁶⁷

По мнению создателей Конвенции о ССОД, ни в коем случае недопустима «претензия о вознаграждении за спасание необитаемых океанских буев», ибо «это будет поощрять порчу и хищение систем и оборудования в дальнейшем». Кроме того, известны «факты так называемого ложного спасания, когда срезанные буи предъявляются в качестве спасенных».⁶⁸ Однако требование абсолютной недопустимости спасания необитаемых ССОД представляется излишне категоричным. Во-первых, «порча и хищение» осуществляются обычно не спасателями, ибо за такие действия они могут быть лишены вознаграждения. Во-вторых, наличие

London, 1989. P. 126–158.

⁶¹ *Torsten E.* Op bruisende golven // *Nautisch Technisch Tijdschrift / De Zee*. 1989. № 2. P. 46–48.

⁶² *The salvage of the Sealink ferry Hengst* // *Marine Engineers Review*. 1987. № December. P. 16–18.

⁶³ *Walden R. G.* Oceanographic and meteorological buoys // *Underwater science and technological journal*. 1980. № 3. P. 155–164.

⁶⁴ *Graf K., Steinicke D.* Änderungen und Ergänzungen der Seeschiffahrtstrassen-Ordnung // *Landsteg*. 1986. № 2. S. 16–19.

⁶⁵ *Исида Макото.* Тенденции развития технических средств для освоения океана // Кэпсэцу-но Кикайка. 1972. № 265. С. 3–5 (пер. с яп.); *Walden R. G.* Op. cit. P. 155–164; *Wesler J. E.* Buoys as platforms for environmental measurements // *AIAA Paper*. 1969. № 155. P. 1–10.

⁶⁶ См.: *Doc. IMCO Leg. XXXII/10*. 9 May 1977. P. 17–18.

⁶⁷ *Колодкин А. Л.* Об основных вопросах проекта Конвенции по системам сбора океанских данных // *Труды. Проблемы морского права*. М., 1971. Вып. 31(37). С. 72–93.

⁶⁸ *Колодкин А. Л.* Указ. соч. С. 77–86; *Clingan T. A., Stang D. P.* The law and data buoys // *Undersea Technology*. 1987. Vol. 8. № 9. P. 33–40.

запрета исключает заинтересованность спасателей также и тогда, когда ССОД действительно находится в опасности.

Правильнее было бы предоставить им право спасать необитаемые ССОД, поставив его в зависимость от факта доказанности, что ССОД действительно был в опасности и нуждался в спасании. Современные средства связи позволяют капитану судна, встретившему ССОД в таком месте, где его не должно быть, связаться со своим судовладельцем или специальным ведомством – владельцем ССОД и выяснить причины необычного местонахождения ССОД. Кроме того, сорванный с якорей и дрейфующий ССОД представляет серьезную опасность для судоходства, поэтому собственник обязан дать срочное радиосообщение о случившемся в НАВИМе или НАВИПе. Наряду с этим собственник ССОД обязан дать извещение о прекращении получения информации, что может рассматриваться как доказательство аварийного состояния ССОД.

Таким образом, можно утверждать, что в настоящее время практически все виды ССОД являются объектами спасания, а, следовательно, и потенциальными участниками группового плавания судов.

Что касается плавучих искусственных сооружений островного типа (ИСОТ),⁶⁹ то по аналогии с обитаемыми ССОД или другими подобными плавучими сооружениями все они могут рассматриваться как особые объекты группового плавания.

Научно-технический прогресс и потребности экономики вызвали появление в торговом мореплавании составных судов⁷⁰ и лихтеровозов.⁷¹ Казалось бы, групповое плавание и спасание составного судна не должно отличаться от плавания и спасания обычного судна, поскольку объектом является единый имущественный комплекс. Однако возможность легко отделить аварийные части составного судна от остальных и объектно локализовать опасность⁷² позволяет говорить о самостоятельном плавании и спасании отдельных частей судна, а не составного комплекса в целом.

С точки зрения правового института спасания, возможность такого раздельного плавания отдельных частей составного комплекса влечет за собой определенные правовые последствия: во-первых, стоимость объекта спасания уменьшается до стоимости аварийных частей, участвующих в групповом плавании при спасании, во-вторых, объектом сохранения становится лишь часть фрахта, в-третьих, расходы на спасание не признаются общеаварийными применительно ко всему составному судну, но могут быть общеаварийными лишь в масштабе аварийного лихтера – объекта спасания и аварийного группового плавания. Именно поэтому наиболее сложные правовые проблемы возникают при спасании лихтеров.

При следовании лихтеровоза по морю лихтеры находятся на борту. В пункте назначения они спускаются на воду для последующей буксировки по порту и по внутренним водным путям.⁷³ Если необходимость спасания возникла в период нахождения лихтеров на судне-носи-

⁶⁹ См. подр.: Лазарев М. И. Правовое положение морских обитаемых научно-исследовательских станций // Современное международное морское право. М., 1978. С. 30–37; Лазарев М. И., Сперанская Л. В. Некоторые правовые проблемы систем сбора океанских данных // Новое в международном морском праве. М., 1972. С. 13–19.

⁷⁰ Шарнирно-соединенные плавучие секции образуют составные суда дедвейтом до 370 000 т (см.: Пленкин Ю. А. Составные подводные транспортные суда // Труды Николаевского кораблестроительного института. 1969. Вып. 29. С. 105–114); Kunitaka Masatoshi. Вопросы создания морских буксируемых составов // Mechanik Handling. 1981. № 11. P. 50–53; Lozza E. La nave componibile. Panorama d'impiego e prime prove in vasca // La Marina Italiana. 1981. № 7–8. P. 185–193.

⁷¹ Лихтеровоз «Доктор Лайке» берет на борт 38 лихтеров по 650 т, а «Аркадия Форест» – 38 лихтеров по 1000 т // Lykes line's first seable operational // Shipbuilding and Shipping Records. 1982. № 5. P. 18–20; Un evenement capital dans l'histoire des transports. Le premier navire portebarges est arrive en Europe // Revue de la Navigation Fluviale Europeenne. 1979. № 21. P. 828–830.

⁷² Europe's first integrated ocean-going barge/tug system // Motor Ship. 1971. № 607. P. 503–507.

⁷³ Тамада Наюносукэ. Система перевозки барж на баржево-зах // Mechanik Handling. 1981. № 11. P. 29–44; Norwegian Shipping News. 1980. N12. P. 486–489.

теле, то они имеют статус грузовой тары (разновидность большого плавучего контейнера).⁷⁴ Однако они перестают быть просто тарой с грузом, если спущены на воду и взяты на буксир.⁷⁵ В вопросе о правовом статусе лихтеров до сих пор существуют разночтения. Так, ряд юристов считают лихтер принадлежностью судна⁷⁶ или его частью,⁷⁷ с чем не согласны другие авторы.⁷⁸

Международная конференция по правовым вопросам эксплуатации лихтеров в 1970 г. в Руане признала, что лихтер – морское судно, если его владелец – арендатор лихтеровоза, и принадлежность судна, если владелец – собственник лихтеровоза.⁷⁹ Несостоятельность подобной двойственности отмечалась в литературе.⁸⁰ Наряду с «трюмной», «паромной» и «упаковочной» концепциями, уподобляющими лихтер пространственно перенесенному трюму, упаковке или автомобилю, перевозимому на пароме,⁸¹ встречается признание лихтера морским судном,⁸² речным судном,⁸³ баржей⁸⁴ или транспортным средством.⁸⁵ Из анализа различных определений лихтера видно, что практически все они признают наличие у лихтера плавучести и способности быть буксируемым, т. е. тех качеств, которые являются определяющими для отнесения плавучего сооружения к объектам спасания и буксировки в составе группы судов.

Моментом приобретения лихтером статуса самостоятельного объекта буксировки и спасания должен считаться момент фактического взятия его на буксир.⁸⁶ С этого момента ответственность за лихтер возлагается на буксировщика. Последующее спасение лихтера вовлекает в отношения не капитана лихтеровоза, действующего от имени оператора лихтеровозных перевозок,⁸⁷ а капитана буксира, действующего от имени владельцев конкретного лихтера и груза в нем. Размер вознаграждения за спасение не может, соответственно, быть больше стоимости лихтера с грузом.⁸⁸

⁷⁴ Морское право и практика. 1972. Вып. 55(289). С. 3–5; *Rosani C.* Dalle navi porta containers alle navi LASH // *Ad-riatico*. 1971. № 95. Р. 13–18.

⁷⁵ В доктрине США лихтеры признаются морскими судами, однако наряду с этим имеется судебное решение, в котором передача лихтера буксировщику для совместного плавания рассматривалась как «перевалка груза» // *Морской транспорт за рубежом*. 1975. № 2/116. С. 26–27.

⁷⁶ *Александрова К. И.* Правовое положение лихтера в системе лихтерных перевозок // *Морское право и практика*. 1974. № 62(302). С. 7–9.

⁷⁷ *Егоров Л. М., Маришак А. А.* Правовые вопросы эксплуатации лихтеровозов // *Морское право и практика*. 1972. № 55. С. 3–11; *Гуреев С. А.* Научно-технический прогресс в регламентации международного торгового судоходства // *Новое в международном морском праве*. М., 1972. С. 80; *Ferrarini S.* Profili giuridici del trasporto a mezzo di navi traghetto // *Il diritto civile*. 1979. № 2. Р. 132.

⁷⁸ *Кирпичников А. И.* Правовые вопросы эксплуатации лихтеров // *Труды. Морское право*. Вып. 219. 1977. С. 55–66; *Kilian-Surdykowska D., Adamczak W.* Charakter prawny barkiz barkowea // *Technika i gospodarka morska*. 1973. № 9. S. 536–538.

⁷⁹ *Textes des travaux de la Gournée d'Etudes du 16.X. 1970.* Paris, 1971.

⁸⁰ *Гуреев С. А.* Указ. соч. С. 81.

⁸¹ *Gordia W., Vries G. J., Wijnolt N.* Barge carriers. Some technical, economical and legal aspects. Hague, 1972. Р. 65–66.

⁸² *Ворохобский А. Я.* Правовые вопросы перевозок грузов в лихтерах на судах-лихтеровозах // *Труды. Морское право*. 1972. Вып. 175. С. 3–14.

⁸³ Именно такое мнение было высказано Международным союзом речного судоходства // *W/TRANS/SC 3/1977*. Р. 6.

⁸⁴ Этот термин был использован в проекте Конвенции ИМКО/ЕЭК по лихтерным перевозкам // *W/TRANS/SC 3/217*. Р. 2.

⁸⁵ *Кирпичников А. И.* Указ. соч. С. 58–63.

⁸⁶ *Мурамаки Хисаси.* Развитие системы буксир-толкач-баржа // *Фунэ-но Кагаку*. 1972. № 8. С. 81–84; *Nicholas B.* Who benefits from corporate innovation in freight transport, if anyone? // *Intersociology Conference Transportation*. Washington. 1972. New York, 1972. Р. 52–59.

⁸⁷ *Иванов Г. Г.* Проблема правового регулирования комбинированных перевозок. // *Труды. Морское право*. 1974. Вып. 188. С. 38–43;

⁸⁸ Дело о спасании лихтеровоза «П. М. Кросьби» // *Lloyd's Law Reports*. 1969. Vol. 2. Р. 540–545.

Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «ЛитРес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на ЛитРес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.