

**МЕЖДУНАРОДНОЕ ПРАВО**  
**INTERNATIONAL LAW****НАУЧНАЯ СТАТЬЯ**

УДК 341

Дата поступления: 12.05.2021  
рецензирования: 14.06.2021  
принятия: 20.06.2021**Владимир А. Колесников** ООО «Абсолют Страхование», г. Москва, Российская Федерация**Возникновение и развитие видов источников морского права**

**Аннотация:** понимание источников морского права необходимо для упрощения и понимания регулирования отношений между субъектами морского права. Таким образом, при усвоении структуры вышеупомянутых источников, отношения между субъектами будут выстроены гармоничнее, а конфликты и происшествия будут решаться более оперативно и с минимальным ущербом для сторон мореплавания. Выявление и описание историко-теоретических аспектов появления и развития источников морского права является важной и актуальной задачей по нескольким причинам. Во-первых, данное выявление помогает в кодификации правовых элементов в морском праве, которые являются источниками морского международного (внутригосударственного) права, для упрощения и упорядочивания массы нормативно-правовых актов. Во-вторых, изучение источников объясняет исторические предпосылки, черты, аспекты принятия того или иного морского правового акта. В-третьих, морское право является достаточно объемным, из-за чего появляется потребность в систематизации и разграничении его по источникам для улучшения функционирования отношений между субъектами морского права и уменьшения конфликтов. Исходя из этого, можно сделать вывод, что задача, состоящая в изучении возникновения и развития источников морского права, актуальна и необходима к исследованию для структурирования правовой базы морского права для улучшения взаимодействия между его субъектами. Предметом исследования являются источники морского права в процессе своего возникновения и развития. Целью исследования является формирование целостного анализа историко-теоретического развития источников морского права. Методология исследования. При исследовании данной темы были использованы методы анализа нормативно-правовых актов и литературы, сравнения законодательной базы по морскому праву, исследование исторического процесса возникновения и развития источников морского права.

**Ключевые слова:** морское право; источники морского права; тгп; развитие морского права; международное морское право; международное право.

**Цитирование:** Колесников, Владимир А. 2021. “Возникновение и развитие видов источников морского права”. *Юридический аналитический журнал* 16 (3): 62–70. <http://doi.org/10.18287/1810-4088-2021-16-3-62-70>.

**Конфликт интересов:** автор заявляет об отсутствии конфликта интересов.

**ИНФОРМАЦИЯ ОБ АВТОРЕ**

© Владимир А. Колесников, 2021

*Владимир А. Колесников*, специалист отдела рассмотрения претензий по страхованию морских рисков ООО «Абсолют Страхование», 115280, Российская Федерация, г. Москва, ул. Ленинская Слобода, 26.

e-mail: [kolesnikov.vova@me.com](mailto:kolesnikov.vova@me.com)**SCIENTIFIC ARTICLE**Submitted: 12.05.2021  
Revised: 14.06.2021  
Accepted: 20.06.2021

**Vladimir A. Kolesnikov**

LLC “Absolut Insurance”, Moscow, Russian Federation

## Emergence and development of types of sources of maritime law

**Abstract:** understanding the sources of maritime law is necessary to simplify and understand the regulation of relations between the subjects of maritime law. Thus, with the assimilation of the structure of the above-mentioned sources, relations between the subjects will be built more harmoniously, and conflicts and incidents will be resolved more quickly and with minimal damage to the parties to navigation. Identification and description of historical and theoretical aspects of the emergence and development of sources of maritime law is an important and urgent task for several reasons. Firstly, this identification helps in the codification of legal elements in the law of the sea, which are the sources of international (domestic) maritime law, in order to simplify and streamline the mass of normative legal acts. Secondly, the study of sources explains the historical prerequisites, features, aspects of the adoption of a particular maritime legal act. Thirdly, the law of the sea is quite voluminous, which makes it necessary to systematize and differentiate it by sources in order to improve the functioning of relations between subjects of the law of the sea and reduce conflicts. Based on this, it can be concluded that the task of studying the emergence and development of sources of maritime law is relevant and necessary for research to structure the legal framework of maritime law to improve interaction between its subjects. The subject of the study is the sources of maritime law in the process of its origin and development. The purpose of the study is to form a holistic analysis of the historical and theoretical development of the sources of maritime law. Research methodology. In the study of this topic, methods of analyzing normative legal acts and literature, comparing the legislative framework on maritime law, studying the historical process of the emergence and development of sources of maritime law were used.

**Key words:** maritime law; sources of maritime law; theory of state and law; development of maritime law; international maritime law; international law.

**Citation:** Kolesnikov, Vladimir A. 2021. “Emergence and development of types of sources of maritime law”. *Juridical Analytical Journal* 16(3): 62–70. <http://doi.org/10.18287/1810-4088-2021-16-3-62-70>. (In Russian)

**Conflicts of interest:** author declared no conflicts of interest.

### INFORMATION ABOUT THE AUTHOR

© *Vladimir A. Kolesnikov, 2021*

*Vladimir A. Kolesnikov*, specialist of the Claims Department for Marine Risk Insurance of the LLC “Absolut Insurance”, 26, Leninskaya Sloboda, Moscow, 115280, Russian Federation.

e-mail: [kolesnikov.vova@me.com](mailto:kolesnikov.vova@me.com)

### Введение

Морское право берет начало своего развития с момента появления древних государств, и по мере развития межгосударственных отношений возникли потребности в торговле, расширении территорий путем военных действий, установлении дипломатических контактов и т. д. Наиболее дешевым и быстрым путем, осуществляющим эти задачи, стало море. Исходя из этого, появилась необходимость регулирования отношений в сфере использования морских пространств, глубин между как субъектами международных отношений, так и субъектами внутригосударственного права. С ходом времени морские взаимоотношения между государствами и внутри стран стали требовать четкого регулирования, поэтому бурно начало развиваться морское законодательство и морское право в целом. Государственные системы, его структуры бурно менялись и развивались вместе с морским правом. При развитии одно-

го компонента следует развитие и другого, поскольку они составляют общую систему структур правоотношений в государстве.

История развития международного морского права началась после первых успешных транспортировок грузов мореплавателями из точки А в точку Б. Точные даты совершений первых операций остаются неизвестными. После осуществления первых перевозок через морские пути государства постепенно начали разрабатывать законы и правила, регулирующие морские пространства для различных субъектов (межгосударственных и внутригосударственных) правоотношений. Процедура перевозки заранее оговаривалась сторонами правоотношений. Первые правила транспортировки каких-либо грузов зародились в Индии. К сожалению, древнеиндийские законы не были занесены на пергамент или иной носитель, поэтому информацию об обычных законах узнать невозможно. Устои, соблюдающиеся древними

арабами и финикийцами, были переработаны в законах Карфагена, однако данные сведения не дошли до нас. В результате использования Средиземноморского бассейна для перевозки грузов древнеиндийские и китайские правила быстро популяризовались для остальных государств и стали первым Морским кодексом.

Одним из первых уставов принято считать законы Родоса, которые занимали важнейшее место в древних памятниках морского законодательства, приблизительно в III–II веках до нашей эры (Сюзюмов 1969, 3–54.). Родосское морское право разрабатывалось римскими юристами, для него характерно для облегчения или спасения корабля часть груза выбрасывать за борт, убыток при этом обязан был быть распределен пропорционально между хозяином спасенного корабля и хозяевами спасенного груза (современная общая авария).

В период Римской империи действовал кодекс доставки. Нормы этого периода заключались в обычаях, согласно с естественной справедливостью и верно исполняемых всеми. В период расцвета и могущества Рима Средиземное море считалось Римским озером. На море не было другой юрисдикции, кроме как императорской. При этом римские юристы не выделяли различия в правовом положении моря, они считали, что море находится в общем пользовании у всех. Их воззрения касались не отношений в международно-правовом характере, а отношений, которые регулировались внутренним римским правом. Юристы рассматривали море как вещь, которую не могли приобретать в собственность. При дальнейшем распространении власти на морские просторы ни греки, ни римляне не разделяли море на какие-либо категории (территориальные воды/открытое море). В течение долгого времени обычное право составляло базис данной отрасли, регулируя отношения, связанные с мореплаванием и рыболовством. Международный договор также применялся для этих целей на самых ранних стадиях развития международного морского права. Так, в VI, V и IV вв. до н. э. были заключены договоры между Древним Римом и Карфагеном об установлении границ и режима плавания в заливах Карфагенском и Лациума, у берегов Испании, Ливии, Сардинии. Данные договоры оказали впоследствии влияние на формирование международно-правового режима территориальных вод. После распада Римской империи различные народы взяли под свое влияние провинции государства. Их традиции и

обычаи отличались друг от друга, но при этом было решено оставить законы перевозок неизменными.

Следующие правила появились с византийского права, получившего название «Базилика» примерно в VII в., которые регулировали торговлю на основе обязательных положений, утвержденных императором. После этого появились и другие законодательные акты, например, «Таблицы Амальфи», которые использовались в городе Амальфи в Италии примерно в X столетии, сборник решений «Олеронские свитки», которые были вынесены морским судом острова Олерона близ французского города Бордо.

Из этого можно сделать вывод о том, что морское право древности было основано на правовом обычай и на указах государственных структур, обязательных к исполнению.

Для источников морского права Киевской Руси характерны международные договоры с Византией 911, 944 гг. и т. д., которые позже перешли в нормативные акты, например, они закрепились в «Русской правде». Договорами устанавливалась взаимная помощь членам экипажа и грузу при кораблекрушении, помощь при «противных ветрах» и взаимная экстрадиция преступников, совершивших кражу потерянному грузу при кораблекрушении.

Если на начальном складывании государства и морского законодательства море никому не принадлежало и было общедоступным, то феодальный период в корне меняет подход к видению моря как государственной собственности, проливов, глубин и т. д. Владельцы земель (феодалы) во главе с монархом при наличии водных (морских) пространств устанавливали запреты, пошлины, назначали выплаты за пользование, проход и использование данных пространств. То есть налицо смена обычного права на протекторат запретов и дозволений, которые выражались в доктринах (морская блокада Британии) и указах-актах-распоряжениях.

Например, Англия издала в 1609 и в 1636 годах акты, запрещающие без разрешения (дозволения) английской короны производить рыболовство в водах, принадлежавших Ее/Его Величеству. Что проигнорировали рыбаки из Голландии и были вынуждены заплатить 30 тысяч стерлингов за разрешения после нападения на них английского флота. Законы Англии были описаны в «Черной книге Адмиралтейства» (Скаридов 2018, 45), изначально созданной в качестве сборника рекомендаций и основных правил, использовавшихся адмиралтейскими судами со времен

правления Эдуарда III (1327–1377 гг.), Ричарда II (1367–1400 гг.) Карла II (1630–1685 гг.) и в другие годы.

Примерно к XIV веку Олеронские правила, содержащие информацию о голландских обычаях, получили название «Правила Висби», или «Морские законы острова Готланда». В сборниках были решения вопросов мореплавания, кораблекрушений, сохранения целостности грузов и судебных операций.

Однако в это же время эпоха географических открытий заставила государства устанавливать международные соглашения и выполнять свои обязательства и договоренности. Такая резкая смена развития источников морского права обозначена развитием государств и их правоотношений в политическом и международно-правовом смысле.

Уже в XVII–XVIII веках складывается принцип свободы открытого моря. Гуго Гроцкий известный юрист и дипломат, в своей работе «Свободное море» (Гроцкий 2004, 23) одним из первых вернулся к древнему принципу неподвластности моря, сформировав принцип открытости морей, установив истинность запрета на присвоение уникального права на мореходство и судоходство государству. Но не исключая понятия территориальных вод и протектората над водными ресурсами, к которым имеет доступ государство на своей территории.

Что же касается морского права в феодальной России, то она подтвердила статус открытости морей еще в 1588 году, выступив с отказом в просьбе Англии на закрытие вод Белого моря для иностранных государств, кроме английского флота. Мотивировав свой отказ следующим – «Божию дорогу, океан-море, как можно перенять, унять, затворить».

Так же стоит отметить 1780 год, а именно Российское правительство выступило с Декларацией о вооруженном нейтралитете в противовес нарастающему влиянию Англии на море. В данной декларации говорили о затруднении Англией международной торговли и призывали к ее защите. На основе данной декларации Россия и Дания, и Швеция заключили конвенции, которые подтверждали принципы, установленные ранее, и закрывали Балтийское море для военных судов враждующих стран. К данным конвенциям присоединились Нидерланды, Пруссия, Австрия, Португалия и другие.

Таким образом, развитие источников права в феодальный период от императивного запрета, дозволения глав государств переросло в создание международных принципов, договоров, конвенций.

С развитием государств и становлением промышленного периода, и установлением капитализма, окончательно утвердились принципы международного правового регулирования морского права через международные договоры, конвенции, соглашения и т. д. Таким образом, главным источником морского права оставались международные обычаи, которые вошли в международные нормативно-правовые акты, доктрины, соглашения.

С началом Великой французской революции и утверждением капиталистических производственных отношений во многих европейских странах признали принцип свободы открытого моря. История международных морских отношений свидетельствует о том, что нормы и принципы международного морского права складывались и развивались при непосредственном взаимодействии двух тенденций – защиты своих интересов прибрежными государствами и необходимости свободного использования открытого моря в интересах всех субъектов международного права. В данном противоборстве развивалось морское право на данном периоде и продолжает так развиваться.

Принцип свободы моря был декларирован в ряде декретов Французской республики 1791–1794 годов. Девиз французских кораблей: «Свобода морей, равенство прав для всех народов». Крушение французской империи Наполеона значительно ее ослабило как соперника Великобритании в борьбе за господство на море. Англия перешла к установлению своего фактического господства на всех важнейших международных морских путях. Вскоре на мировую морскую арену выходят США, которые, действуя по ситуации, то соперничали, то сотрудничали с Англией. В 1878 году Великобритания приняла Закон о юрисдикции над территориальными водами, согласно которому «часть моря, примыкающая к берегам Соединенного Королевства или к берегам какой-либо другой части ее [Великобритании. – *Прим. авт.*] владений» шириной в пределах 3 морских миль была объявлена «находящейся под суверенитетом Ее Величества».

Многие институты современного международного морского права начали зарождаться лишь в период подъема капитализма. Правила, регулировавшие публично-правовые отношения государств на морях и в океанах, создавались и накапливались на протяжении нескольких столетий главным образом в качестве международных обычаев. Лишь ино-

гда, по конкретным и специализированным, узким вопросам мореплавания государства заключали международные соглашения. Эти соглашения относились как к периодам мира, так и к периодам, когда происходили военные действия. Например, Декларация о морской войне 1856 года, Конвенция по охране подводных телеграфных кабелей 1884 года, Конвенция о режиме Суэцкого канала 1888 года и т. д. Поскольку международные обычаи создавались на протяжении длительного исторического периода и многие из них признавались лишь некоторыми государствами, между ними возникали споры и разногласия. Стала ощущаться большая нужда в кодификации норм международного морского права. Такие попытки предпринимались уже в XVIII–XIX веках.

Комиссия международного права, созданная в 1947 году в соответствии с резолюцией Генеральной Ассамблеи ООН 174 (II), в период с 1949 по 1956 год, уделила большое внимание международному морскому праву. Она подготовила проект «Статей, относящихся к морскому праву» и рекомендовала Генеральной Ассамблее ООН созвать международную конференцию полномочных представителей для его рассмотрения.

Эта рекомендация была принята, и в соответствии с резолюцией Генеральной Ассамблеи 1105 (XI) от 21 февраля 1957 года I Конференция ООН по морскому праву состоялась в Женеве с 24 февраля по 29 апреля 1958 года. В ней приняли участие делегации от 86 стран<sup>1</sup>. На ней были приняты важнейшие конвенции, регулирующие территориальное море и прилегающие зоны, об охране живых ресурсов под водой, о рыболовстве и о континентальном шельфе. Таким образом, международные обычаи были закреплены в нормативных актах и основным источником международного права стали международные акты и соглашения. Важно отметить и другие международные соглашения, такие как Конференция 1982 года, где участие приняли около 160 государств, которая приняла нормы по многочисленным вопросам морского регулирования.

После упомянутой конференции так же продолжают приниматься международные акты, которые глубже детализируют, развивают предыдущие. Их задача – устранить как можно больше пробелов в морском правовом поле. Международное морское право является одним из древнейших видов отношений, которые регулируются

международным правом. Поэтому морское международное право накопило достаточно объемную юридическую базу, которая исходит из различных видов источников права. Таким образом, в международном морском праве основными видами источников права являются международные конвенции, международные обычаи, рекомендации международных организаций, общеправовые принципы, решения международных судов. Данные виды источников являются уникальными для международного права, в сравнении с источниками права в правовых системах государств, хотя некоторые признают верховенство международных договоров. Главными источниками в области международного морского права являются: «Конвенционный документ ООН по морскому праву» от 1982 г.<sup>2</sup>, Женевская конвенция 1958 г.<sup>3</sup>; «СОЛАС-74» (1974 г.) – Международная конвенция в области охраны жизни человека на море<sup>4</sup>; «МАРПОЛ 73/78» – Международная конвенция в области предотвращения загрязнения с судов<sup>5</sup>; «МКУБ» – Международный Кодекс в области Управления Безопасностью. Кроме договоров, государства с многосторонним участием подписывают еще и двусторонние и многосторонние договорные документы локального характера (конвенции) по разнообразным вопросам в сфере морской деятельности: «О сохранности живых ресурсов и рыболовстве в Балтийском море и Бельтах» – 1973 год (Международное морское право 2018; Радько 2012).

### Международные конвенции

Основными источниками международного морского права являются международные конвенции (общие, специальные). Инициаторами в принятии подобных конвенций являются международные организации, например, ООН, Лига Наций, Международная морская организация и т. д. Конвенции в свою очередь делятся на общие и специальные.

Общие конвенции призваны регулировать более общие вопросы прав и обязанностей участников в сфере использования Мирового океана и морского дна. Например, Конвенция ООН от 10 декабря 1982 г., в которой устанав-

<sup>2</sup> Конвенция ООН по морскому праву (заключена в г. Монтего-Бее 10.12.1982). *Доступ из СПС "Гарант"*. <http://base.garant.ru>.

<sup>3</sup> Конвенция об открытом море (Женева, 29 апреля 1958 г.). *Доступ из СПС "Гарант"*. <http://base.garant.ru>.

<sup>4</sup> Международная конвенция по охране человеческой жизни на море 1974 г. с поправками (СОЛАС-74). *Доступ из СПС "Гарант"*. <http://base.garant.ru>.

<sup>5</sup> Международная конвенция по предотвращению загрязнения с судов от 02.11.1973 г. *Доступ из СПС "Гарант"*. <http://base.garant.ru>.

<sup>1</sup> Конвенция ООН по морскому праву от 29 апреля 1958 г. *Доступ из СПС "Гарант"*. <http://base.garant.ru>.

ливались общие принципы пользования морей/океанов, устанавливался правовой режим для морей и океанов, который должен способствовать международным сообщениям и содействовать использованию морей и океанов в мирных целях, закреплялось обязательство для прибрежных государств в установлении законодательства в целях предотвращения загрязнения морской среды и другие положения. Так же Конвенция учредила систему разрешения споров. Международный трибунал по морскому праву, арбитраж, специальные арбитражи для рассмотрения вопросов рыболовства, защиты и сохранения морской среды, морских научных исследований, судоходства, включая загрязнение с судов и в результате захоронения вредных веществ в морскую среду. Так же, например, Конвенция по предотвращению загрязнения с судов (МАРПОЛ 73/78) состоит из Конвенции и протоколов к ней, где закрепляются общие положения об обязательствах государств-участников по предотвращению загрязнения моря с судов. И шести приложений к ней, излагающих Правила относительно загрязнения моря конкретными загрязняющими веществами: нефтью, вредными химическими веществами, перевозимыми наливом и т. д.

Конвенция содержит уточняющие обязательства государств, под флагом которых плавают суда, и государств, в водах которых осуществляется международное судоходство. Из сферы действия Конвенции исключаются военные корабли и государственные некоммерческие суда, однако участники должны обеспечить, чтобы они по возможности также действовали в соответствии с Конвенцией.

Конвенция предусматривает, что любое нарушение ее положений, включая приложения, запрещается независимо от места его совершения, и за такое нарушение в законодательстве каждого государства-участника Конвенции, под флагом которого плавает судно, должны устанавливаться санкции.

В статье 5 Конвенции устанавливается обязательство взаимного признания государствами-участниками выдаваемых судам свидетельств, а также предусматриваются положения об инспектировании судов на предмет наличия свидетельства на борту судна и задержании судов в случае их явного несоответствия свидетельству или при отсутствии последнего.

Специальные конвенции – документы, которые призваны регулировать специфические правоотношения в области международного

морского права. Например, Конвенции: о сохранении запасов анадромных видов в северной части Тихого океана, о морских залогах и ипотеках, Международная конвенция о спасании и другие.

Например, The Nairobi International Convention on the Removal of Wrecks, которая была принята в 2007 году в Найроби<sup>6</sup>.

Основные положения Найробийской Международной конвенции об удалении затонувших судов:

1) основная цель Конвенции заключается в выработке и внедрении единых международных правил и процедур по как можно быстрому и эффективному удалению затонувших судов и выплате компенсаций за понесенные расходы;

2) Конвенция устанавливает финансовую ответственность судовладельца за удаление своего затонувшего судна;

3) данный акт распространяется на все морские суда валовой вместимостью 300 и более регистровых тонн, которые ходят под флагом государства-участника Конвенции или заходят в их исключительную экономическую зону;

4) ответственность судовладельца ограничивается размерами возмещения ответственности в соответствии с Конвенцией 1976 года об ограничении ответственности по морским претензиям, с поправками к ней, принятыми протоколом в 1996 году;

5) капитан и владелец судна обязаны незамедлительно сообщить прибрежному государству, в случае если их судно было вовлечено в морскую аварию, в результате которой оно затонуло;

6) такое сообщение должно содержать:  
– название и местонахождение собственника судна;

– точное местоположение затонувшего или севшего на мель судна;

– тип, размеры и конструктивные данные, и особенности судна;

– характер повреждения затонувшего судна и его состояние;

– характер и количество груза, особенно подробные данные о всех опасных и вредных веществах;

– количество и типы нефтепродуктов, находящихся на борту, в том числе топливо и смазочные масла.

<sup>6</sup> Найробийская международная Конвенция по удалению останков кораблекрушения 2007 г. Доступ из СПС "Гарант". <http://base.garant.ru>.

## Международные обычаи

Одна из особенностей международного морского права, как публичного, так и частного, состоит в том, что оно в значительной степени сформировалось из обычаев (обычных норм). В соответствии со статьей 38 Статута Международного суда ООН, обычай определяется как «доказательство общей практики, признанной в качестве правовой нормы». Обычай – это сложившееся в международной практике правило поведения, за которым субъекты международного права признают юридически обязательный характер.

Например, Йорк-Антверпенские правила – это свод общепринятых в международном торговом мореплавании правил, регулирующих распределение между судовладельцем и грузовладельцем пропорционально стоимости судна, груза и фрахта убытков, понесенных каким-либо из этих лиц вследствие общей аварии.

Особенность обычая состоит в том, что в отличие от договорных норм, которые существуют в письменном виде в тексте договора, обычай не имеет должным образом закрепленной письменной формулировки. Но это вовсе не означает, что обычные нормы не могут иметь письменной формулировки. Примером здесь могут служить именно Йорк-Антверпенские правила. В отличие от договора, предусматривающего взаимные обязанности подписавших его государств, Йорк-Антверпенские правила, по существу, представляют собой «писанный» свод международно-правовых обычаев.

Правило о толковании. Распределение общей аварии должно производиться по следующим литерным и цифровым правилам, с исключением применения всякого закона или практики, которые противоречат им, за исключением предусмотренного Правил Парамант и цифровыми правилами, общая авария должна распределяться в соответствии с литерными правилами.

«Правило Парамант. На общую аварию принимаются только пожертвования или расходы, разумно произведенные или понесенные.

Правило А. Общей аварией признается только такой акт, когда и только когда были произведены намеренно и разумно чрезвычайные пожертвования или затраты в целях общего спасания для предохранения от опасности имущества, участвующего в общем морском предприятии.

Пожертвования и расходы, признаваемые общей аварией, должны распределяться между различными участвующими интересами на предусмотренных далее основаниях.

Правило В. Под общим морским предприятием подразумевается предприятие, когда

одно или более судов буксируют или толкают другое судно или суда, при условии, что они все вовлечены в коммерческую деятельность, а не в спасательную операцию. Когда предпринимаются меры для сохранения судов и их грузов, если таковые имеются, от общей опасности, то должны действовать эти правила. Судно не находится в общей опасности с другим судном или судами, если посредством простого отсоединения от другого судна или судов оно окажется в безопасности; но если само по себе это отсоединение является...» – Йорк-Антверпенские правила 1994 г.<sup>7</sup>

## Рекомендации международных организаций

Рекомендации международных организаций являются вспомогательными и дополнительными источниками права, призванными разъяснять, дополнять, привносить понимание и закрывать пробелы международного морского праворегулирования. При этом они не являются общеобязательными для выполнения. Международные организации, такие как ЮНЕСКО, ООН и другие, могут принимать Рекомендации на своих заседаниях, по тем или иным вопросам, которые принимаются во внимание в международно-правовом поле. Они могут послужить как источник, от которого будет создан закон или на которые будет ссылаться тот или иной нормативно-правовой акт.

Например, Рекомендация 848 Ассамблеи Совета Европы «О культурном наследии, находящемся под водой» от 1978 г. рекомендует изменить государственное законодательство стран в русле обеспечения защиты и сохранения объектов, находящихся под водой более 100 лет, запрета на поднятия затонувших судов, которые имеют историческую ценность, обеспечения обязанности сообщения о находке в компетентные органы и т. д. Исходя из этой рекомендации, в России в 2002 году был принят Федеральный закон «Об объектах культурного наследия народов Российской Федерации», в котором регламентируется, что объекты культурного наследия, как скрытые под водой, так и нет, регулируются данным законодательным актом.

## Судебные решения международных судов

Как источник права прецедент известен с древнейших времен. В первых государствах (Вавилон, Древний Египет и др.) уже на основе судебной практики писались первые сборники законов. В Древнем Риме в качестве прецедентов выступали эдикты (устные заявления)

<sup>7</sup> Йорк-Антверпенские правила 1994 г. Доступ из СПС «Гарант». <http://base.garant.ru>.

или решения по конкретным делам преторов и других магистратов (лиц, занимавших государственные должности). Смысл судебного прецедента заключается в том, что решение, вынесенное судом по конкретному делу, становится юридической нормой для судов той же либо низшей инстанции, обязательной к применению при рассмотрении аналогичных дел. Хотя суд формально и связан с прецедентами, тем не менее при его толковании судья располагает большой свободой, что позволяет ему фактически создавать новые нормы. Судебный прецедент является одним из источников права в Англии, США, Канаде, Австралии, то есть там, где воспринята система общего права. Во всех этих странах публикуются судебные отчеты, из которых можно получить информацию о прецедентах. В США правило прецедента действует сложнее в силу особенностей федеративного устройства страны. Во-первых, Верховный суд США и верховные суды штатов не обязаны следовать собственным решениям и могут изменить свою практику. Во-вторых, штаты независимы, и правило прецедента относится к компетенции лишь в пределах судебной системы конкретного штата. Известны судебные решения, принятые в наше время, которые основывались на прецедентах XIX в. Так, позиция английского Апелляционного суда (Court of Appeal) по проблеме иммунитета государственных морских судов основывается на решении по делу *The Parlement Belege*, вынесенному в 1890 г. Суть его заключалась в том, что морское почтовое судно, принадлежащее Бельгийскому правительству, столкнулось с британским судном. Суд вынес решение об отказе в иске на основании иммунитета имущества, принадлежащего иностранному государству. Авторитет прецедента не утрачивается с течением времени. Фактическая сила прецедента с годами даже возрастает, и суды не склонны отвергать давние прецеденты, если только они не явно ошибочны. Прецедент может быть отвергнут либо законом, либо вышестоящим судом. В последнем случае считается, что отменяемое прежнее решение было вынесено в результате неверного понимания права, а заключенная в нем правовая норма как бы никогда не существовала.

### **Нормативные правовые акты в Российской Федерации**

В основном российское морское право регулируют нормативно-правовые акты. Главным из них является Конституция Российской Федерации. Для морского права важна часть 4 статьи 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<sup>8</sup>. Более того, статья 67 данного акта 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.

В это же время гражданское законодательство определяет правовое положение участников гражданского оборота, основания возникновения и порядок осуществления права собственности и других вещных прав, регулирует договорные и иные обязательства. Например, глава 40 Гражданского кодекса Российской Федерации (далее – ГК РФ) содержит такие положения, как договор перевозки груза и пассажира, договор фрахтования, ответственность за нарушение обязательства по перевозке и т. д. Статья 130 ГК РФ относит морские суда, подлежащие государственной регистрации, к недвижимым вещам, а статья 970 ГК РФ устанавливает применение общих правил о страховании, предусмотренных главой 48 ГК РФ, в том числе и к отношениям по морскому страхованию.

В российском морском праве специализированным правовым актом является Кодекс торгового мореплавания РФ (далее – КТМ РФ), принятый в 1999 году.

По смыслу статьи 2 КТМ РФ, под торговым мореплаванием понимается деятельность, связанная с использованием судов для торговли, перевозок грузов, пассажиров и их багажа и другие виды деятельности, такие как:

- рыболовство;
- разведка и разработка минеральных и других неживых ресурсов морского дна и его недр;
- лоцманская, ледовая лоцманская и ледокольная проводка;
- 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.

<sup>8</sup> Конституция Российской Федерации (принята всенародным голосованием 12.12.1993 с изменениями, одобренными в ходе общероссийского голосования 01.07.2020 г.). Доступ из СПС «КонсультантПлюс». <http://www.consultant.ru>.

Наряду с законодательной базой внутри государства так же действуют и акты, принятые и ратифицированные Россией. Таким образом, Президент Российской Федерации издал указы о том, что в российское законодательство имплементируются требования резолюций Совета Безопасности ООН. Например, Указом Президента РФ от 12.08.2011 № 1092 «О мерах по выполнению Резолюции Совета Безопасности ООН 1973 г.» от 17 марта 2011 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.

Важнейшим источником российского морского права служат обычаи, например, обычаи морских портов, указанные в статье 3 Федерального закона<sup>9</sup> «О морских портах в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»

<sup>9</sup> Федеральный закон «О морских портах в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» от 08.11.2007 № 261-ФЗ. Доступ из СПС «КонсультантПлюс». <http://www.consultant.ru>.

Федерации», представляющие собой правила поведения, сложившиеся и широко применяемые при оказании услуг в морском порту и не предусмотренные законодательством России.

Обычай морского порта существует, если он согласован и свидетельствован Торгово-промышленной палатой Российской Федерации (далее – ТПП РФ) согласно положению о порядке свидетельствования ТПП РФ обычаев морских портов в России, ТПП РФ ведет реестр засвидетельствованных обычаев морских портов. Обычаи не должны противоречить действующему российскому законодательству и международным актам, которые были подписаны Россией, а также не противоречить общепризнанным принципам и нормам международного права и должны носить определенно устойчивый характер.

Помимо обычаев внутренних, так же действуют международные обычаи для России. Например, в российском законодательстве закреплена 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 Российской Федерации.

## Библиография

Радько, Тимофей Н., Валерий В. Лазарев, Людмила А. Морозова. 2012. *Теория Государства и Права*: учебник. Москва: Проспект. <http://learn.ppkslavyanova.ru/archives/12352>.

Скаридов, Александр С. 2018. *Адмиралтейское и морское право зарубежных стран*: учебное пособие. Институт по изучению проблем морского права. Санкт-Петербург: Academus. <http://oceanlaw.ru/wp-content/uploads/2018/01/Скаридов-А.С.-Адмиралтейское-и-морское-право-зарубежных-стран.-Учебное-пособие-1.pdf>.

Сюзуумов, Михаил Я. 1969. «Морской закон». *Античная древность и средние века* 6: 3–54. <https://elar.urfu.ru/handle/10995/2472?mode=full>; <https://makekaresus.ru/biblioteka-2/s/4296-syuzumov-m-ya/37482-syuzumov-m-ya-morskoj-zakon-antichnaya-drevnost-i-srednie-veka-vyp-6-1969>.

*Международное морское право (частное и публичное)*: учебник под общ. ред. Коваля Владимира Николаевича. 2018. Москва: ИНФРА-М. <https://znanium.com/catalog/document?id=338308>; <https://www.elibrary.ru/item.asp?id=36549922>.

## References

Radko, Timofey N., Valeriy V. Lazarev, Lyudmila A. Morozova. 2012. *Theory of State and Law*: textbook. Moscow: Prospect. <http://learn.ppkslavyanova.ru/archives/12352>. (In Russian)

Skaridov, Alexander S. 2018. *Admiralty and maritime law of foreign countries*: textbook. Saint Petersburg: Academus. <http://oceanlaw.ru/wp-content/uploads/2018/01/Скаридов-А.С.-Адмиралтейское-и-морское-право-зарубежных-стран.-Учебное-пособие-1.pdf>. (In Russian)

Syuzumov, Mikhail Ya. 1969. «Maritime law». *Ancient Antiquity and the Middle Ages* 6: 3–54. <https://elar.urfu.ru/handle/10995/2472?mode=full>; <https://makekaresus.ru/biblioteka-2/s/4296-syuzumov-m-ya/37482-syuzumov-m-ya-morskoj-zakon-antichnaya-drevnost-i-srednie-veka-vyp-6-1969>. (In Russian)

Koval, Vladimir N. 2018. *International law of the sea (private and public)*. Moscow: INFRA-M. <https://znanium.com/catalog/document?id=338308>; <https://www.elibrary.ru/item.asp?id=36549922>. (In Russian)