

[2] Морской энциклопедический словарь: В трех томах. Том 3 / Под ред. В.В. Дмитриева. – СПб.: Судостроение, 1994. – С. 53.

[3] http://korabley.net/news/rechnye_suda_klassifikacija/2013-10-20-1557. Дата обращения 16.03.2015 г.

[4] Федеральный конституционный закон от 25.12.2000 № 1-ФКЗ (ред. от 12.03.2014) «О Государственном флаге Российской Федерации» (с изм. и доп., вступ. в силу с 01.09.2014) // Собрание законодательства РФ. – 2000. – № 52 (Часть I). – ст. 5020.

[5] Спирин, И.В. Транспортное право: учеб. пособие / И.В. Спирин. – М.: Транспорт, 2001. – С. 160–162.

Л.П. Краснокутский

Законодательное собрание Нижегородской области

ПОНЯТИЕ И ПРАВОВОЕ ПОЛОЖЕНИЕ МОРСКОГО СУДНА

Ключевые слова: судно, морское судно, юридические признаки судна, флаг судна, национальность судна, реестры судов Российской Федерации.

В настоящей статье рассмотрены теоретические вопросы исследования понятия «морское судно». Автором проведен анализ действующих нормативно-правовых актов, рассмотрены различные подходы дефинирования вышеуказанного понятия, сформулировано авторское определение данной правовой категории.

Действующее российское законодательство дает очень куцее понятие термину «судно». В частности, в ст. 7 Кодекса торгового мореплавания Российской Федерации от 30.04.1999 № 81-ФЗ (ред. от 31.12.2014) закреплено, что под «судном в настоящем Кодексе понимается самоходное или несамоходное плавучее сооружение, используемое в целях торгового мореплавания»[1].

Одновременно в этой норме раскрывается, что понимается под «судами рыбопромыслового флота», «маломерным судном», «прогулочным судном», «спортивным парусным судном», «морской плавучей платформой».

Безусловно, понятие «судно», раскрытое в указанной норме, является обобщенным. Об этом свидетельствует и анализ статьи 3 КТМ РФ, закрепляющей сферу применения правил, установленных этим кодексом. В частности, в ней говорится, что «правила, установленные настоящим кодексом, распространяются на:

– морские суда во время их плавания как по морским путям, так и по внутренним водным путям, если иное не предусмотрено международным договором Российской Федерации или законом;

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

Как видим, под судном, применительно к ст. 7 КТМ РФ, понимаются как морские суда, так и суда внутреннего плавания, а также суда смешанного (река – море) плавания. Учитывая, что в ст. 40 УПК РФ речь идет о «капитанах морских ... судов», представляется закономерным раскрытие понятия «морское судно» через призму международно-правового содержания.

Для урегулирования отношений, связанных с эксплуатацией морских странств, принято большое количество международных договоров и соглашений. Однако, базовым, на наш взгляд, является «Конвенция Организации Объединенных Наций по морскому праву» (UNCLOS) (заключена в г. Монтего-Бее 10.12.1982) (с изм.

от 23.07.1994) [2]. Для Российской Федерации данный документ вступил в силу с 11 апреля 1997 года [3].

Несмотря на то, что данная Конвенция, как и большинство международных морских конвенций, не дает понятия «морское судно», она раскрывает признаки, которые присущи любому судну, как плавучему средству. Это вытекает из анализа ст. 91 Конвенции, в которой закреплено: «Каждое государство определяет условия предоставления своей национальности судам, регистрации судов на его территории и права плавать под его флагом».

То есть, из приведенной нормы следует, что к юридическим признакам, присущим судну относятся: национальность судна, государственная регистрация судна, флаг судна. Рассмотрим более подробно названные признаки судна. Для этого обратимся отечественному законодательству.

Морские суда, равно как и суда внутреннего плавания, согласно ст. 130 ч. 2 Гражданского кодекса Российской Федерации относятся к недвижимым вещам и, следовательно, как об этом справедливо пишет С.В. Асеев, они «должны иметь собственника» [4].

Согласно ст. 12 Кодекса торгового мореплавания «суда могут находиться в собственности: граждан и юридических лиц; Российской Федерации, субъектов Российской Федерации; муниципальных образований».

Собственник судна вправе по своему усмотрению совершать в отношении судна любые действия, не противоречащие закону и иным правовым актам Российской Федерации и не нарушающие права и охраняемые законом интересы других лиц ... (ст. 13 КТМ).

Одним из важных признаков, присущих судну, является его государственная регистрация. Судно подлежит государственной регистрации в одном из следующих реестров судов Российской Федерации (далее – реестры судов): 1) Государственном судовом реестре; 2) реестре маломерных судов; 3) бербоут-чартерном реестре; 4) Российском международном реестре судов; 5) реестре строящихся судов (ст. 33 КТМ).

В указанных реестрах судов подлежат регистрации право собственности и иные вещные права на судно, ограничения (обременения) этих прав (ипотека, доверительное управление и другие), их возникновение, переход и прекращение. Судно может быть зарегистрировано только в одном из реестров судов.

Первоначальная государственная регистрация построенного судна должна быть осуществлена в течение одного месяца со дня спуска его на воду, а приобретенного за пределами Российской Федерации судна – до истечения действия временного свидетельства, удостоверяющего право плавания судна под Государственным флагом Российской Федерации, выданного консульским учреждением Российской Федерации. (ст. 42 КТМ). Временное удостоверение действительно до государственной регистрации судна, но не более чем шесть месяцев.

Государственная регистрация судов осуществляется либо на имя собственника (собственников), либо на имя фрахтователя судна по бербоут-чартеру.

Государственная регистрация судов в реестре судов осуществляется капитанами морских портов и специальными органами, уполномоченными Правительством Российской Федерации (ст. 35 КТМ).

Флаг судна является вторым юридическим признаком, характеризующим судно. Судно приобретает право плавания под Государственным флагом Российской Федерации с момента его государственной регистрации. Судно, приобретенное за пределами Российской Федерации, пользуется правом плавания под Государственным флагом Российской Федерации с момента выдачи консульским учреждением Российской Федерации временного свидетельства, удостоверяющего такое право и действительного до государственной регистрации судна, но не более чем шесть месяцев (ст. 16 КТМ).

Право плавания под Государственным флагом Российской Федерации предоставляется судам, находящимся в собственности: 1) граждан Российской Федерации; 2) юридических лиц в соответствии с законодательством Российской Федерации; 3) Российской Федерации, субъектов Российской Федерации; 4) муниципальных образований (ст. 15 КТМ).

Судно должно плавать под флагом только одного государства и не может сменить свой флаг, за исключением случаев перехода права собственности или изменения регистрации (ст. 92 Конвенции).

Третьим признаком, присущим судну является национальность судна. «Суда имеют национальность того государства, под флагом которого они имеют право плавать» – закреплено в ст. 91 Конвенции Организации Объединенных Наций по морскому праву 1982 г.

Эта норма Конвенции получила развитие в ст. 17 Кодекса торгового мореплавания, в которой конкретизировано, что судно, пользующееся правом плавания под Государственным флагом Российской Федерации, имеет национальность Российской Федерации. При этом судно, имеющее национальность Российской Федерации, обязано нести Государственный флаг Российской Федерации.

В своей работе С.В. Асеев в качестве четвертого юридического признака, присущего судну, как плавучему сооружению, называет его *идентификацию* [5]. В связи с этим обратимся к Кодексу торгового мореплавания. Параграф третий данного закона, который так и называется «Идентификация судна», включает две статьи: статья 20 «Название судна» и статья 21 «Позывной сигнал».

При этом в ст. 20 КТМ закреплено, что судно, подлежащее государственной регистрации, должно иметь свое *название*. Название судну присваивается его собственником в порядке, установленном федеральным органом исполнительной власти в области транспорта по согласованию с федеральным органом исполнительной власти в области рыболовства и другими заинтересованными федеральными органами исполнительной власти.

Согласно ст. 21 КТМ судну присваивается *позывной сигнал*. В зависимости от технической оснащённости судна ему присваиваются также идентификационный номер судовой станции спутниковой связи и номер избирательного вызова судовой станции. Порядок присвоения судну позывного сигнала устанавливается федеральным органом исполнительной власти в области связи, порядок присвоения идентификационного номера судовой станции спутниковой связи и номера избирательного вызова судовой станции – уполномоченной организацией в области электрорадионавигации и спутниковой связи.

Однако С.В. Асеев, характеризуя идентификацию судна, в одном месте относит его к признакам морского судна, в другом месте – к его правовому статусу [6]. Мы не разделяем данную позицию автора. Несмотря на то, что идентификация судна является важным элементом характеристики морского судна, она не относится, на наш взгляд, к существенным его признакам, влияющим на формулирование понятия «морское судно».

Как уже отмечалось ранее, в действующих нормативно-правовых актах не раскрывается понятие «морское судно». В силу этого значительный интерес представляет рассмотрение этого термина в доктринальном плане.

Заслуживающим внимания является определение, сформулированное А.С. Скаримовым. «Под морским судном, – пишет он, – следует понимать искусственное сооружение, приспособленное для передвижения в водной среде в водоизмещающем состоянии, с использованием силы ветра или энергии, вырабатываемой судовой энергетической установкой» [7].

Несмотря на свои определенные достоинства, данное понятие, на наш взгляд, страдает отдельными недостатками. Во-первых, оно излишне перегружено техниче-

скими категориями, такими как «сооружение», «энергии», «судовой энергетической установкой». В силу это данное понятие скорее техническое, нежели правовое.

Во-вторых, из данного понятия трудно определить, к примеру, чем же морское судно принципиально отличается от других судов. В частности, судов внутреннего плавания, судов смешанного плавания и других видов.

Попытаемся сформулировать авторское определение «морского судна». Для этого в качестве отправной точки, основы этого определения используем законодательную норму, в частности, определение, изложенное в ст. 7 КТМ РФ, согласно которой под «судном понимается самоходное или несамоходное плавучее сооружение, используемое в целях торгового мореплавания»

Одновременно насытим это определение существенными юридическими признаками, присущими судну, к которым, как мы установили, относятся: «национальность судна», «государственная регистрация судна», «флаг судна».

Итак, в самом общем виде это определение может выглядеть так.

Морское судно – это самоходное или несамоходное плавучее сооружение, зарегистрированное в одном из реестров судов Российской Федерации, приобретшее право плавания под Государственным флагом Российской Федерации, имеющее национальность Российской Федерации и предназначенное для плавания преимущественно по морским путям, в целях торгового.

Список литературы:

- [1] Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации от 30.04.1999 № 81-ФЗ (ред. от 31.12.2014) // Собрание законодательства РФ. – 1999. – № 18. – ст. 2207.
- [2] Конвенция Организации Объединенных Наций по морскому праву (UNCLOS) (заключена в г. Монтего-Бее 10.12.1982) (с изм. от 23.07.1994) // Собрание законодательства РФ. – 01.12.1997. – № 48. – ст. 5493.
- [3] Федеральный закон от 26.02.1997 № 30-ФЗ «О ратификации Конвенции Организации Объединенных Наций по морскому праву и Соглашения об осуществлении части XI Конвенции Организации Объединенных Наций по морскому праву» // Собрание законодательства РФ. – 03.03.1997. – № 9. – ст. 1013.
- [4] Асеев С.В. Транспортное право. Особенная часть: учеб. пособие / С.В. Асеев. – Н. Новгород: Изд-во ФГОУ ВПО «ВГАВТ», 2007. – С. 10.
- [5] Асеев С.В. Указ. раб. – С. 9.
- [6] Асеев С.В. Указ. раб. – С. 11.
- [7] Скаридов А.С. Морское право: учебник для магистров. 2-е изд., перераб. и доп. / А.С. Скаридов. – М.: Издательство Юрайт, 2012. – С. 186.

А.М. Лазарев
ФГБОУ ВО «ВГУВТ»

СУЩНОСТЬ БЕЗДЕЙСТВИЯ И ЕГО УГОЛОВНО-ПРАВОВОЕ ЗНАЧЕНИЕ

Ключевые слова: бездействие, причинная связь, объективная сторона, преступление.

Основное содержание статьи отведено рассмотрению философского, физического и правового содержания бездействия на основе современных научных разработок в области уголовного права, что должно побудить их в дальнейшем углубленно изучать учение о причинной связи применительно к практической деятельности.

Уголовная ответственность по российскому законодательству наступает за акты внешнего волевого поведения, которые совершаются в объективном мире и причина-